



再びコフラー式列車 自動停止装置に就て

列車の高速度運転に伴ふ保安設備に就ては各國に於て種々の研究が進められて居り、之に一つの明確なる解決を與へたものとして、オーストリア（今はドイツに併合された）の技師ジョージ・コフラー氏の考案に係る列車自動停止装置に就ては既に昨年の六月號本誌に紹介した處であるが、今回更にポーランド國鐵に實施された寫真を入手したので、改めて概略をお傳へする事にした。斯界の参考ともなれば幸甚である。

この寫真はポーランド國鐵 Tluscz-Ostrolenka 74km の間に設備されたもの、實例で



あるが、

此装置は從来から在る信號柱の先方に少し離して列車停止用レバーを設置し、信號柱と連絡をとつて置き、列車を丁度よい時間に確實に停止せしめる仕掛けであるが、裝置は高い所にあるので、雪や氷に妨害される虞れは全然なく、又常に正しく調整して置くことも容易である。トリップ・アームは軌條面上¹¹呪6時の高さの所で柱に取り付けてあり、信號機の普通の信號用腕木の運動に一致して動くコンタクト・ストライキング・レバーが附屬してゐる。此の設備を有つ機關車や電動車が危険を表示せる遠方信號を通過する際には、コンタクト・レバーも亦「停止」の位置に在り、機關車の機關手室や電動車の屋根に取り付けてある彈力に富む扁平なスライディング・バーに接觸する。此のスライディング・バーは下に壓されると自動的に空氣制動器に

動き掛け、又同時に警報も發する仕組になつてゐる。コンタクト・レバーが後續車輛の突出部にぶつつかつて破壊するのを避ける爲には、是等の機構が動作するやいなや、之を建築限界の外に完全に出すことが必要となつて來るが、その爲にはコフラー氏は巧妙な折り込み式の機構を考案した。此の機構は此の困難を明瞭に解決したもので、全く申し分なく動作し、信號機の次の運動によつて、コンタクトルバーを接觸できる様に元の位置に返すのである。之は接觸装置のある特別な柱に接近して、簡単な金棒即ち「踏子」がレイルの下を通して枕木に取り付けてあり、之がレイル上を通過する列車に垂直に壓へ付けられる力に依つて、次の接觸作用が行はれる位置に持ち來す仕組で、之によつて又信號柱と軌道との間の連絡も行ふのである。詳細は本誌昨年六月號を參照せられたい。

