

丸の内(山陽パルプビル内)、資本金 104 万円、おもな事業
地方鉄道(鋼索)業。

沿革 昭和 2・7・8 新伊香保・榛名(はるな)山間 2.1 km の鋼
索鉄道敷設免許を受け、同 3・7 関東鋼索鉄道株式会社を設立、
同 4・9 営業開始した。昭和 9 年伊香保ケーブル鉄道と社名を変
更、同 19・2 企業整備のためその施設いっさいを撤去供出、営業
休止して現在に至る。動力は電気、軌間は 1.067 m の単線で旅
客運輸を目的としている。

2 沿線の観光地

伊香保温泉、榛名山神社、榛名湖のスケート場。(志村幹雄)

いきゅうじょうしゃせん 異級乗車船 列車または汽船には、
その設備によって、1 等・2 等・3 等の等級があり、旅客は一般
に継続する旅行区間を同一等級によって旅行するのが原則であ
るが、旅客の任意により、または列車または汽船の設備等の関
係から、その旅行区間の一部を異なった等級によって旅行する
ことをいう。異級乗車船は旅客の希望によってその取扱いをな
すが、定期乗車券および回数乗車券による場合は、上級車船室
の設備がある区間と、その他の区間とにまたがって旅行する
ときにかぎり異級乗車船が認められている。

旅客が異級乗車船を請求したときは、異級乗車券・急行券を
発行する。この場合異級乗車券は、乗車船中の最上級に対する
乗車券を使用し、その乗車券の等級と異なる区間および等級を、
[何何間何等] の例によって、表面または裏面に記入し、[圓]
の記号を表面に表示する。また異級急行券は、同一急行列車で
異級乗車するときにかぎり発行する。(平林喜三造)

イギリスのてつどう イギリスの鉄道

1 沿 革

(1) 鉄道の創始

イギリスにおいて公衆の利用に供した最初の蒸気牽引(けん
いん)による鉄道は 1825・9・27 開通したストックトン・ダー
リントン鉄道(Stockton and Darlington Railway)である。
これは世界の鉄道としても最初である。馬力牽引による鉄道は
それより以前 1804 年に開通したサリー・アイアン鉄道(Surrey
Iron Railway)をもって最初とし、その後相ついで建設された。
これら初期の鉄道はいずれも石炭の輸送を主要目的としたもの
で、ストックトン・ダーリントン鉄道も石炭の輸送を目的とし
て建設され、旅客については余裕ある場合に乗車せしめる程度
であった。しかし 1830・9・15 開通したリバプール・マンチェス
ター鉄道(Liverpool and Manchester Railway)は初めより旅
客および貨物の輸送を目的として建設されたばかりでなく、現
代的意義の蒸気機関車を最初に使用した鉄道として著名である。
当時牽引力としては馬と蒸気力が相半ばして使用されたが、リ
バプール・マンチェスター鉄道は蒸気機関車を使用した。当時
旅客列車の牽引に適するように設計された蒸気機関車はまだな
かったので懸賞によって募集することになった。6 t 以上の重
量で時速 16 km 以上を出し、機関車自重の 3 倍以上の牽引力を
有し、550 ポンド以下の価格で製造できることというのがその
条件であった。多くの機関車が提供されたが試験の結果イギリ
ス鉄道技師ジョージ・スチーブンスン(George Stephenson)
の発明にかかるロケット号機関車(Rocket)が最も優秀な性能
を有するものとして入賞し、500 ポンドの賞金を獲得した。ス
チーブンスンによる蒸気機関車製造の成功はその後鉄道発展の
端緒となったもので、後年彼がいわゆる機関車の父と呼ばれる
に至ったのもゆえあることである。

(2) ロケット号機関車

スチーブンスンの製造にかかるこの機関車に用いられた汽缶

(きかん)は 1779 年ゼームス・ワット(James Watt)の発明し
たものであったが、運転に必要な 2 つの特長を汽缶に仕組んだ
のはスチーブンスンの創意にもとづくものである。その特長の
1 つは多数の煙管を汽缶内に取付けたことで、これによって伝
熱面積を増大することができた。第 2 の特長は排気器を取付け
たことで、これによってシリンダから排出される蒸気が火室と
汽缶内の煙管の通気を良好にしたのである。1828・10 の試運転
でロケット号は懸賞にかけられたすべての条件を充たしたばか
りでなく、時速 48 km という当時としては驚異の速力を出した
のである。かくしてロケット号はリバプール・マンチェスター
鉄道に使用され、蒸気機関車第 1 号といわれ、歴史的記念物と
して現在イギリス南ケンシントン博物館に保管されている。

(3) 標準ゲージの起源

すでに述べたように最初の鉄道はいわゆる馬車鉄道であ
った関係上、軌条の間隔は馬の大きさとその牽引力能力によ
って自然に決定されたのである。馬の牽引した貨車の車軸の長さ
は 1.524 m (5') で、したがって軌条の間隔は外側においては
1.524 m であったが内側においては 2 本のレールの幅合計 0.089
m (3.5') をこれから控除して 1.435 m (4'8.5") であった。後年鉄道
の標準軌が 1.435 m となったのは実にこの偶然の事実起因し
ているのである。しかしこれが標準軌と決定するまでには長年
にわたる論争があったのである。1.435 m 軌を用いたのは主
として北部地方の鉄道で、後に建設された西部地方のグレート
・ウェスタン鉄道を初めその他の鉄道は 2.034 m (7') 軌を用いた
のである。この 2 つの軌間をめぐって盛んな論争が展開された

イギリス鉄道図

