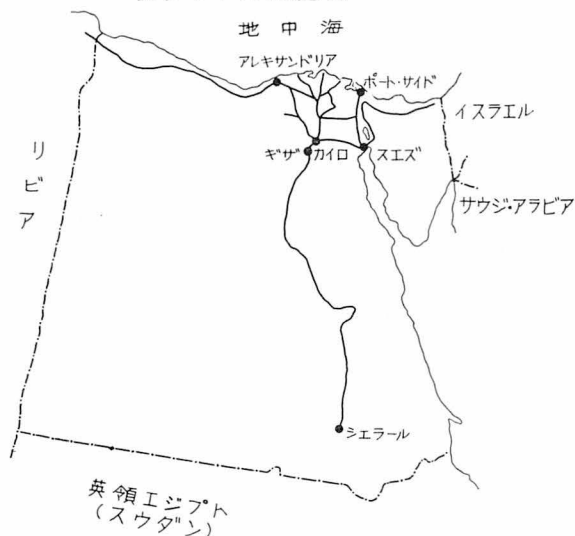


エジプトのてつどう エジプトの鉄道 アフリカ大陸に初めて鉄道が敷かれたのは1852年にアレキサンドリアとカイロとの間においてである。その第1の区間で営業の開始されたのは

エジプトの鉄道図



2年後1854年のことであった。

スエズ運河開通前にはアレキサンドリア・カイロ・スエズの路線がヨーロッパ・インドの間の旅行者によって利用された。1868年同運河建設以後、カイロ・スエズ間は長く路線も撤去されていたが、1934・12にふたたび敷設された。

現在の諸鉄道とくにエジプト国有鉄道 (Egyptian Republic Railways) はナイル河流域とそのデルタ地域における運輸に役立っており、地中海諸港と南方の終端シェラール (Shellal) とをつないでいる。シェラールから南へは、スーダン国有鉄道・水路 (Sudan Government Railways & Steamers) の提供する船舶が連絡する。

エジプトの鉄道におけるサービスは相当に発達しており、重要区間では主要急行列車に寝台車・食堂車・空気調節車 (air-conditioned car) が連結されており、ディーゼル機関車も運転されている。

カイロとアレキサンドリアでは普通急行による貨物運送、コンテナ利用も行われ、特別急行による小荷物運送 (express service) も行われている。

諸鉄道の運営する自動車運送事業も発達し、デルタ地域その他で翌日配達 (overnight delivery) が実行されている。

エジプト国有鉄道はナイル河において水路による船舶運送を兼営し、旅客・貨物の輸送に当たっている。

国有鉄道のうちカンタラ・ラーファ間 (Kantara・Rafa) の鉄道はもと英国政府が所有し、パレスチナ鉄道が運営していたものであったが、1948・4にエジプトがこれを買収した。この鉄道はスエズ運河と交差しているがその箇所は鉄橋によって横断する。

国有鉄道の経営のためには鉄道管理委員会 (Railway Administrative Board) が設置され、その委員には通信大臣 (委員長となる)、公共事業大臣、財務大臣、商工大臣、軍部・海運大臣、国有鉄道総支配人、立法・諮問院副議長、財務省次官補、通信省次官補がこれに任ずる。

この他に経営の実務に当る機関として一般経営部、会計・監

査部、営業・貨物部、技術部、機械部、文書・印刷部がある。

国有鉄道の現況としては1951年度に営業係数120であって成績は良好といえない。営業キロは5,128km 全国鉄道総営業キロ6,650kmの77%に当る。

国有鉄道以外の諸鉄道とその営業キロとはつぎのとおりである。

アレキサンドリア地方運輸企業 (Alexandria District Transport Administration) …128km

低エジプト鉄道 (Basse Egypt Railway) …251km

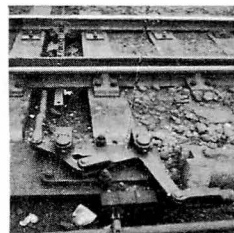
カイロ電気鉄道＝ヘリオポリス・オアセス鉄道 (Cairo Electric Railways & Heliopolis Oases) …17km

エジプト・デルタ軽便鉄道 (Egypt Delta Light Railways) …971km

ファイオウム軽便鉄道 (Fayoum Light Railways) …155km

参考文献 Westinghouse, Directory of Railway Official & Year Book 1954～55。(小田垣光之輔)

エスケープクランク (英) escapement crank 転轍(てんてつ)器を転換および鎖錠するもので、直角クランク(またはストレートクランク)およびエスケープクランクからなり、直角クランクにリバーからの鉄管を接続し、エスケープクランクにはスイッチアジャスタを取付けて転轍器に接続するものである。リバーの扱い具や鉄管装置途中の抵抗などで転轍器に伝わる動程が多少変化しても、一タスイッチアジャスタを調整しなくてもよいように、リバーから受けた動程の中央のみを転轍器に伝え、その前後の動程を遊びとしてエスケープ面を摺(しゅう)動させ、転轍器に伝える動程に変化を及ぼさないものである。



エスケープクランク

またエスケープアームも同様の目的のもので、特殊エスケープクランク・特殊Tクランクおよび低い座からなり、エスケープクランクより転換力の損失が少なく、スイッチアジャスタにオフセットを作らないで転轍器に水平に取付けられるものである。(田口正平)

エスケープしきすいつきてんかんき エスケープ式錘付転換器 (英) weighted lever with escape 転轍(てんてつ)器を転換する装置の一種で、転轍器枕木(まくらぎ)上に取付け、錘付ハンドルを回転して転轍器を転換するもの。普通の錘付転換器は重錘の力で転轍器の密着を保持するようになっているが、これは特殊のエスケープクランクを使用することによって、密着を確保するようになっているからそれだけ安全度が高い。錘付ハンドルを回転すると (回転角度135°) 水平軸が回転され、台座内にある水平軸に取付けられた斜形ローラクランクが円弧運動をしてこのクランクのローラが別の縦軸上部に取付けられている球形エスケープクランク内を転動しつつこれを回転し (回転角度90°) 縦軸下部に取付けられたクランクは、スイッチアジャスタを経て転轍器のタイバーを動かすようになっている。なおハンドルに付いている標板は上下を黒白半分ずつ塗り分けて、定位・反位を標示するようにしている。

このほかに錘付転換器と外観はほとんど同様であるが、直角クランクのかわりにエスケープクランクを用い、転換柄もエスケープクランクに適合するよう若干構造を変えたものがある。

以上いずれも入換機関車の通路のような、通過回数多くしかも相当重要な転轍器に使用される。(菊池得夫)