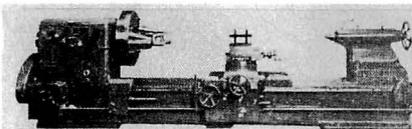


- (4) 鉄道および航路のみを運送するもので、1個の長さ12m重量15tまたは容積40m<sup>3</sup>をこえるもの。
- (5) 自動車線にまたがり運送するもので、1個の長さ4.5m重量1tまたは容積3m<sup>3</sup>をこえるもの。
- (6) 運送経路の指定の請求があるもの。
- (7) 貸切列車による運送の請求があるもの。(重森直樹)

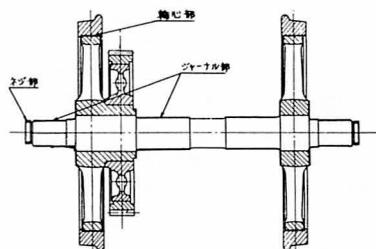
りんしんせんばん 輪心旋盤 (英) wheel centre lathe

客車貨車および電車の車輪の輪心部とジャーナル部およびねじ部の、摩耗変形したものを削正するために使用する専用機である。車輪の支持方法は両セン



輪心旋盤

タで行われる。テールストックは移動を容易にするため、ハンドルでピニオンを介して操作できるようになっている。駆動方法は面板に取付けられた2本の特殊のホーク形ケレで、スポークをはさみ、車輪を回転する。また車軸端部のねじ(インチ12山)を切削することができる。なお削正の際は一方の輪心、およびジャーナル部・ねじ部を削正したならば反転して同様作業を行わねばならない。(山本 稔)



る

ルイヴィル・アンド・ナッシュヴィルでつどう ルイヴィル・アンド・ナッシュヴィル鉄道 Louisville and Nashville Railroad Company 一級鉄道、営業キロ7,619 km。本社所在地: Louisville Kentucky, U. S. A.

平均)は

線路	
総営業キロ	7,619 km
自社所有路線営業キロ	7,297
総軌道延長	12,771
自社所有軌道延長	11,618
車両	
蒸気機関車	57 両
ディーゼル電気機関車	536
貨車	60,615
客車	444
事業用車両	2,576
従業員	20,198 人

参考文献 Henry Sampson 編 World Railways 1954~55。Tothill Press Ltd. 発行 Directory of Railway Officials & Year Book 1953~54。Interstate Commerce Commission 編 Transport Statistics in the United States, 1955。(光延有三)

1861・4 南北戦争爆发当時、この鉄道はケンタッキー州およびテネシー州において軌間5ftの線路433.1kmをもって経営されていた。線路はだいたい南北両軍の戦線を横切って南北に走っていたので、両軍から交互に甚大な損害を受けることになり、橋梁(きょうりょう)のあるものは数回破壊と修理が繰り返された。戦争の終結したときは、軌条は摩耗し、車両その他の施設も多くは破壊または撤去されていた。車両を更新するために4'8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>"の標準軌間に改変された。

前記のように戦争終結当時の鉄道は非常に劣悪な状態に陥っていたが、その後種々の財政困難と危機を切り抜け、買収と新線の建設によって大きくなり、"The Old Reliable"(安心して信頼できる鉄道)という異名を獲得した。

鉄道会社の株式の大部分はアトランチック・コースト・ライン鉄道会社が所有し、その従属会社として独立経営されている。この鉄道会社はナッシュヴィル・チャタヌーガ・アンド・セントルイス鉄道会社その他の株式の過半数を所有し、これら独立経営されている従属会社の営業キロの合計は、2,600km以上に達している。

鉄道網はミズリー、アラバマ、ジョージア、テネシー、ケンタッキーおよびイリノイの諸州に延び、主要線路はシンシナチからルイヴィル、ナッシュヴィルおよびバーミンガムを経てメキシコ湾岸のペンサコーラおよびニューオーリンズに通じている。

1955 暦年度の営業成績は

営業収入	181,206,433 ドル
営業費	140,756,232 "
営業係数	77.68 %
貨物輸送トン数	61,068,625 t
1 t 平均輸送キロ	353.80 km
旅客輸送人員	1,263,021 人
1 人 平均乗車キロ	410.52 km

貨物輸送トン数のうち鉱産物は68.2%、工業製品および雑品目は22.7%を占めている。

1955 年末現在線路キロ数、車両数および従業員数 (年間1日

るいじえき 類似駅 業務量・経済環境の類似した駅をいう。新駅における旅客数や貨物数量を推定する場合に、既成線における類似駅を参考としてこれを定め、また駅の設備や要員等も同様に査定したりすることがある。(鳥羽秀雄)

るいじせん 類似線 新線の建設を計画する場合、その調査の一環として経済調査を実施する。客貨の流動量を想定してその流動状態を見きわめ、またその線区の経費を算出するのに、既設線で地形・経済状態等が新線に類似しているものをひな形として、その輸送実績や経費を適用して計算を進める。この目的のために選ばれた既設線を類似線と呼んでいる。類似線の輸送ならびに経費の実績は新線の経済計算の基礎となるものであるから、その選定は慎重でなければならぬが、おおむね下の諸条件が似かよっているものであることが望ましい。① 地勢気候風土 ② 沿線の人口分布状態職業別構成割合 ③ 官庁・学校・会社・工場・企業団体等の分布状態 ④ 観光資源の規模 ⑤ 生産消費物資の需給および流動状況 ⑥ 路線の使命 ⑦ 路線の種別延長勾配(こうばい)などの状態 ⑧ 路線の位置。実際問題としては建設線に一つの類似線をあてはめる場合、その類似線がこれらの必要条件を全部充たすことは少ないので、類似線の実績を適用しての計算過程においては、他の類似線の