

実績の一部（たとえば乗車回数）を代替したり、または特定の駅の実績を参照したりしてその適正を期する。（三ツ松 進）

**ルクセンブルグのてつどう ルクセンブルグの鉄道** 1946・4締結され、1947・6の法律によって承認されたベルギー・フランス・ルクセンブルグ協定によって、ルクセンブルグ大王国における鉄道（以前ギリアム・ルクセンブルグおよびプリンス・ヘンリー会社によって経営され、現在国有となっているすべての狭軌線を含む）は、すべてルクセンブルグ国有鉄道会社（Société Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois）に譲渡された。この会社の保有資本はルクセンブルグ政府51%、フランス政府24 $\frac{1}{2}$ %、ベルギー政府24 $\frac{1}{2}$ %に分けられている。

ルクセンブルグ国有鉄道管理委員会は21名の委員から構成されるが、このうち総裁を含む11名はルクセンブルグ市民権を有する者から、5名はベルギー政府から、5名はフランス政府から任命される。

現在総延長は502kmで、このうち390kmは標準軌、112kmは1m軌である。保有車両は蒸気機関車118、ディーゼル機関車5、レールカー20、客車231、貨車4,323、緩急車108両である。

参考文献 Henry Sampson 編 World Railways (1954~1955)。

（柄沢貞治郎）

**ルート・シグナル** (英) route signal 鉄道信号は大別して2つの信号方式に分けられる。その1つはルート・シグナル（進路表示式信号方式）で、他の1つはスピード・シグナル（速度制御式信号方式）である。

ルート・シグナルとは、機関士が停車場内の配線の状態、転轍器（てんでつき）の速度制限、列車の進入線路の有効長等の諸条件を知っているということを前提とするもので、信号機は列車の進入線路ごとに設け、線路の配列順に信号機も配列して、信号機によって進入線路を知ることができるものである。速度制限等については機関士が知っているので、進入線路の区別だけを表すものである。→スピード・シグナル。（三和達忠）

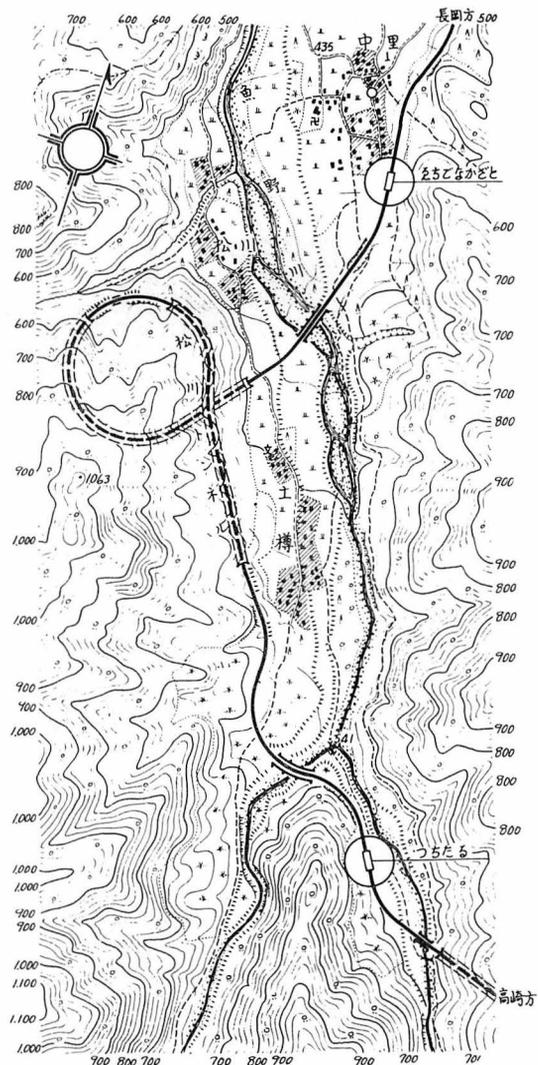
**ルート・リバー** (英) route lever 普通に進路でこといひ、第1種機械連動装置または第1種電気機連動装置に使用されるものと、第1種継電連動装置に使用されるものがある。前者の場合、同一信号扱所内で競合した入換その他の進路があるとき、1個の進路でこを取扱うことによってその進路を確保し、てこ相互その他の鎖錠関係を簡単にするために用いられる。この場合、信号でこを取扱うことが必ず付随し、進路開通でこ異なる点である。進路でこは用途上の名称で一般に機械連動機でこが使用され、機械的鎖錠はこま組により、電気的鎖錠は電気鎖錠器によってなされる。なおこれとほとんど同様の目的に用いられるもので、他扱所に関係のあるものは照査でこという。

後者の場合は信号でことも呼ばれ、このでこ（またはこのでこを押ボタン）を取扱うことによって、関係進路の転轍（てんでつき）器を転換し鎖錠して、信号機・入換標識等に所要の信号現示または表示をさせるようにしたものである。（尾松広一）

**ループ・トンネル** (英) loop tunnel **ループ線**とは線路經過地付近の天然勾配（こうばい）が規定された線路勾配より急なとき、線路を螺旋形（らせんけい）に迂回させて距離を延長し、勾配をとる線路をいひ、この螺旋部分のトンネルをループ・トンネルという。上越線清水トンネルの前後にある第一湯曾曾トンネルや松川トンネルがこれである。（松島 甫）

**ルーマニアのてつどう ルーマニアの鉄道** 東欧の1国ルーマニア（Romania）は、西にハンガリーおよびユーゴスラヴィアと接し、東はウクライナに隣り黒海に臨んでいて1881年以

上越線土樽・越後中里間松川ループ・トンネル



来久しく王政の下にあった国である。その鉄道は最初2人のイギリス人に興業を免許されたものであり、1869年にブカレスト（Bucharest）とジュールジュ（Giurgiu）との間68kmに敷設されたのをはじめとする。しかし間もなく1888年に鉄道国有

ルーマニアの鉄道図

