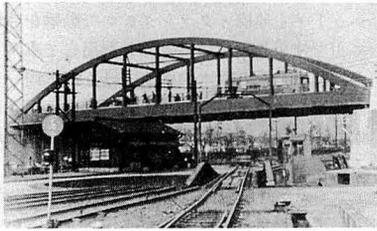


シリンダ直径×行程	10"×24" (254×610mm)
伝熱面積	60ft <sup>2</sup> (5.6m <sup>2</sup> )
ボイラ直径	4ft (1,220mm)
使用圧	25lbs/in <sup>2</sup> (1.76kg/cm <sup>2</sup> )
動輪直径	4ft (1,220mm)
運転整備重量	機関車 6.5 英トン (6.60t) 炭水車 2.25 英トン (2.29t)

現在ダーリントン駅に保管されているという。(高桑五六)

ローゼきょう ローゼ橋 (英) Lohse girder 構造上からみると、橋の上弦材および下弦材を構成する2本のけたの両端を連結し、さらに中間を剛性のない垂直材で連結したもので、一種の集成けた。ランガーけたと充腹タイドアーチ橋との中間的な性質をもつ構造



ローゼ橋(高倉跨線道路橋)

物。わが国ではコンクリート橋として道路橋に用いられた例があるが、最近鋼道路橋として各所に用いられている。国鉄で建設した京都駅構内の高倉跨線道路橋(写真)支間47m 幅員10.5m一等橋は本型式のものである。(菊池洋一)

ろっこうごえありまつどう 六甲越有馬鉄道

1 事業者の概要

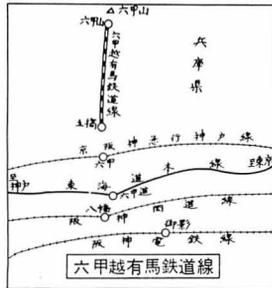
名称 六甲越有馬鉄道株式会社, 会社設立 大正12・10・14, 本社神戸市灘区高羽, 資本金2,400万円, おもな事業 地方鉄道(鋼索線)・土地建物・食堂・売店の経営。鉄道従事員26人, 保有車両 鋼索客車4両。

2 地方鉄道線(鋼索線)

土橋・六甲山間(兵庫県)1.7km単線, 動力電気, 軌間1.067m, 旅客輸送を目的とする。昭和4・7・1免許, 同7・3・10開業。

3 運輸上の特長 本鉄道は2車連結の4車走走式とし、うち2両は展望車で、もっぱら六甲山への観光旅客輸送を目的とする。六甲山には展望台, 高山植物園, 遊園地, ゴルフ場等がある。

4 運輸概況



項 目	年 度		
	昭和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)	658	689	768
人キロ(千)	1,119	1,171	2,612
旅客収入(千円)	31,115	34,028	38,274
運輸雑収(〃)	3,844	4,511	189
収入合計(〃)	34,959	38,540	38,463
営業費(〃)	33,532	37,497	37,150
営業利益(〃)	1,426	1,042	1,313
営業係数(%)	96	97	90

(原 功)

ろはき 濾波器 (英) filter 一般には誘導量Lと容量Cとを直列または並列に組合わせて、特定の周波数範囲の電流のみを通過または阻止し、それ以外の周波数の電流を阻止または通

過させる目的に使用されるものである。無線周波またはこれに近い周波数の電流の場合には、このほか水晶濾波器あるいは機械的濾波器等が用いられている。自由に通過させる周波数範囲を通過帯域または伝送域といい、通過させない周波数範囲を減衰帯域または減衰域という。伝送域と減衰域との境になる周波数を遮(しゃ)断周波数という。濾波器の分類法はいろいろあるが、伝送域と減衰域との組合わせ方により分類すると次のようになる。

1 低域濾波器と高域濾波器 前者はある周波数以下の電流だけを通過させるのに対し、後者はある周波数以上の電流だけを通過させる特性をもっている。

2 帯域濾波器と帯域阻止濾波器 前者はある周波数より、他のある周波数までの間の電流だけを通過させるのに対し、後者はその範囲内の周波数の電流だけを通過させない特性を持っており、1項の低域濾波器と高域濾波器とを適当に組合わせた濾波器の1種である。この低域・高域両濾波器の組合わせたものには、このほか線路濾波器、双信濾波器、方向濾波器等がある。(柴宮勘太郎)

ろばん 路盤 (英) road-bed 軌道をささえるため、天然地盤を加工して堅固に造られた路。軌道を通する荷重に耐え、これを均等に下部に分布する構造でなければならない。したがって基礎となる天然地盤の支持力が不十分なときはこれを改良し、また構築に際しては資料を吟味し、これを十分に(てん)圧して施工することがたいせつである。基礎地盤の改良には、サンドドレン、サンドパイル工法のように排水して築堤の早期圧密沈下を図るもの、あるいは地盤不良箇所の悪質土を良質土に入換えるものがある。寒冷地帯で凍上の起るような箇所は、あらかじめ路盤上部を排水のよい材料(砂・砂利・栗石・石炭焚殻等)で構築する。また隧道内の路盤をコンクリート造りとすることもある。路盤の形状は別に定められた土工定規による。→土工定規。(別所多喜次)

ろばんかいりょう 路盤改良 すでに使用されている路盤を改良すること、または新たに路盤を構築すること。路盤は軌道を通する荷重に耐え、その荷重を均等に分布するように構築されねばならないので、支持力の足りない軟弱地盤等では新設時にこれを改良すべきである。またすでに使用している路盤でも路盤資料が不相当であるため、あるいは構築後の地下水水位変化等に起因する変状沈下や寒冷地帯の凍上等のため、その使用目的にあわなくなった場合にも、これを改良する必要を生ずる。路盤改良を要する箇所の大部分は軟弱地盤であり、軟弱地盤のほとんどは排水すること、これを除去することによって改良できる。排水による工法としてはサンドパイル、サンドドレンがある。これらは築堤の基礎地盤に砂の柱(杭)を打ち込んで、荷載土の自重によって砂柱より排水し、築堤の早期圧密沈下を図るものである。砂柱を排水の主目的とするものをサンドドレンといい、サンドパイルは、いわゆる柱として支持力を増すことを主目的とするもので同一工法である。また悪質地盤を掘り

