

(ワキ 1000 形式は 75 km まで) およびワムフは時速 85 km までの運転が許容され、またワム 90000 形式有かい車 (キワムと略称している) は東海道本線、山陽本線、鹿児島本線、真縦貫線、東北本線に限定し、時速 75 km までの運転が許容されている。よってこれら貨車のみによって列車を編成すれば運転時間が短縮され、貨物の速達が図られるので、東海道、山陽、鹿児島、東北、真縦貫等輸送量の多い線区には、ワキ速度による小口貨物専用の列車 (すなわちワキ列車) が運転されている。この列車に連結されるワキ、ワムフ、キワムには貨車側板に橙色の横線と急行便の表示を行い、他貨車と区別しあわせて宣伝に供している。(大竹安治)

ワゴンリ (仏) Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens. 略称 C. I. W. L. 1872 年にアメリカを視察したベルギー人技師ジョージ・ナゲルマッカーは、寝台車事業が便利・快適なサービスを提供して旅客から好評を博しており、かつ事業としても大きな収益をあげていることに着目し、この事業方式を欧州にも採用するために、ベルギー国王レオポルド 2 世の援助の下に Compagnie Internationale des Wagons-Lits という会社を創設した。これがワゴンリの始まりである。設立当初の資本金は 400 万ベルギー・フランで、58 両の寝台車をもって営業を始めたのであるが、後には食堂車をも経営するにいたり、1883 年には社名を現在のように改めた。万国寝台車会社と訳している。

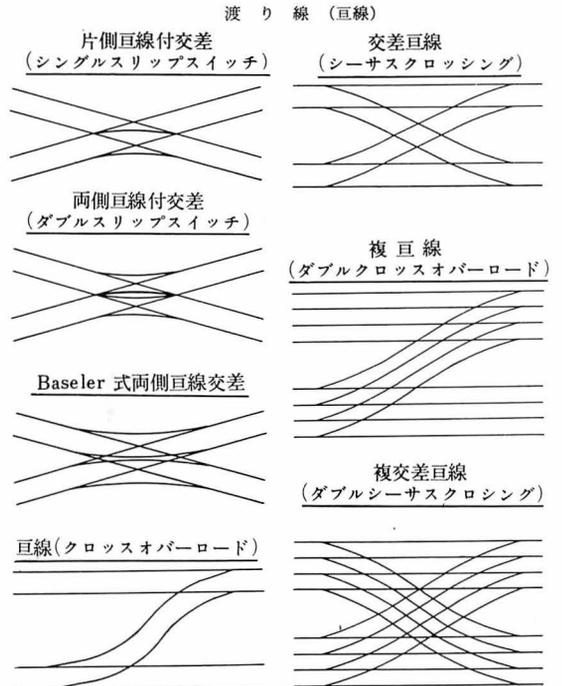
ワゴンリは 1883 年に欧州最初の急行豪華列車 [オリエント・エクスプレス] をパリ＝ライオン間に配置したのを手始めに、[アールベルグ・オリエント・エクスプレス]、[シムブロン・オリエント・エクスプレス]、[北の星]、[青い鳥]、[金の矢] 等の著名な列車を登場させ、欧州観光客に喜ばれている。1925 年にはドイツ系の中欧寝台食堂車会社 (ミトロパ) と営業分野を画定したが、1930 年にはワゴンリは欧州、アジア、アフリカの 50 以上の鉄道と協定を結び、独占的経営権を獲得することに成功した。

ワゴンリのおもな業務は、いうまでもなく国際急行列車における寝台・食堂サービスの提供にあるが、このほかトーマス・クック・アンド・サン会社 (Thos. Cook & Son, Ltd.) と提携して、[ワゴンリ・クック] (Wagon-Lits Cook) と称する旅行あつ旋機関を作り、欧米各国に約 300 の出張所を設けて、乗車券および寝台券発売、ホテルの予約、両替、個人および団体旅行のあつ旋等を行っている。なお 1925 年以来プルマン・カー会社 (Pullman Car Co. Ltd.) と契約を結んでプルマン車を採用した。資本金はその後の増資により 1952 年末現在約 45 億ベルギー・フランに達しているが、そのおもな出資者はフランス・ナショナル鉄道会社ならびにロスチャイルドである。保有車両数は 1956 年末現在において、寝台車 725、食堂車 346、サロン車およびプルマン車 66、荷物車 33、合計 1,170 両である。

運営機関としてはパリに本社を置き、関係諸国に支社・代理店・出張所を設けている。本社は管理、運輸、技術、営業、経理、補給の 6 局に分れている。なおこのほか監督機関として監理会があり、その事務所をブラッセルに置いている。

参考文献 Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de fer (1950~1954 年)。Statistique Internationale des Chemins de fer de l'U. I. C. (1956 年)。World Travel (1954・12 月号)。(児玉富隆)

わたりせん 渡り線 (英) cross over road, single cross over 並行した 2 線路間に、互に列車または車両を進出させるために、2 組の分岐器をもって連絡した線路。渡り線は一般に両分



岐器が双動扱 (1 つのてこで両分岐器が同時に動く) になっている。また渡り線が上下本線に使用されている場合、分岐器が対向なるか、背向なるかによって、それぞれ対向渡り線、背向渡り線と称している。このほか目的により渡り線を 2 組交差して設置した交差渡り線、2 線が交差している場合、その線路相互間に車両が移動できるようにした渡り線付交差 (片側だけに渡り線を装置した片側渡り線付交差と、両側につけた両側渡り線付交差をおいている) 等が使われている。このほか複渡り線、複交差渡り線もまれに使われる。以上の渡り線は単転轍器以外はいずれも特殊分岐としている。(鳥羽秀雄)

わたりほうしき 渡り方式 (英) transition system 直流直巻電動機を直並列制御法によって、電動機接続変更をする途中の過渡状態の段階を渡りと呼ぶ。これには開路渡り法、短絡渡り法および橋絡渡り法の 3 つの方式がある。便宜上 2 個の主電動機を直列から並列に切換える場合について述べる。

1 開路渡り法 (図-1) 主電動機回路を一度開放する。その間に主電動機を並列につなぎ変えたのち再び回路を閉成する。この方法は渡りの期間中主電動機が無電流となり、再び並列接続となるため衝動がはなはだしいので近時はほとんど用いられない。

2 短絡渡り法 主電動機のうち半数またはそれ以下の適当個数を一度短絡し、つぎにその短絡電動機を回路から開放して再びこれを短絡しない電動機に並列につなぎかえる。短絡主電動機回路に直列に抵抗が入るか、否かによりつぎの 2 種がある。いずれの場合でも電動機短絡のため引張力が減る。また渡りの瞬間に短絡電動機回路に大きなブレーキ電流が流

