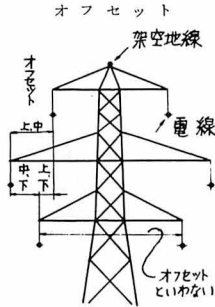


この方式には半重複式と全重複式がある。必要な距離すなわち制動距離だけ重複させるものが半重複式であるが、これは中間に軌条絶縁を設けたり、その他の設備を要するため設備費が高くなるから、一般につきの閉そく区間全部を重複する全重複式とする。(西沢 毅)

**オフセット (英) off set** 架空送電線の電線が垂直配列の場合に、同じ縦列にある各電線の水平距離すなわち出幅をいう。

オフセットを付けるのは氷雪の脱落による電線のねじりや、風の吹上げその他による電線の不規則運動に対し電線相互の混触を防止するのが目的であるから、被氷の多い地方はもちろん比重の軽い電線を使用する場合、谷越・川越などの長径間箇所では特にオフセットについて考慮が払われている。(佐々木 寿)



**おぼないせん 生保内線** 奥羽本線大曲駅から生保内駅に至る35.5kmの線。奥羽線に属し線路等級は丙線である。

大曲と生保内を結ぶ鉄道として大正10・7大曲・角館間が開通生保内線と呼称、つづいて大正12・8生保内まで開通したものである。(森 梯寿)

**おめしれっしやじょうむりょこうのりよひ お召列車乗務旅行の旅費** 列車給仕または客貨車検査掛(車両掛を含む)がお召列車に乗務した場合に支給する旅費。お召列車とは天皇・皇后両陛下および皇太子殿下の御乗用列車をいい、それ以外の宮廷列車・先行列車は含まない。(青木秀夫)

**おもとせん 小本線** 山田線茂市から北上し宇津野駅に至る20.3kmの線。東北線に属し線路等級は乙線である。

茂市と小本を結ぶ鉄道として、昭和17・6茂市・岩手と井内間開通、小本線と呼称、昭和19・7岩手と井内・押角間、昭和22・11押角・宇津野間と開通した。(森 梯寿)

**オランダのてつどう オランダの鉄道** オランダの最初の鉄道は1839年にアムステルダム・ハーレム間に開通した。当初は群小鉄道会社が濫立して激しく競争していたが、漸次統合されて国有鉄道会社(N. V. Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen)および和蘭鉄道会社(N. V. Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij)の2大組織となり、1938・1・1には両者を合併して、オランダ鉄道会社(N. V. Nederlandsche Spoorwegen)が創設されるに至った。

オランダ鉄道会社の資本金は最初1千万フローリンで、戦後3億フローリンに増資されたが全額政府の出資による。最高管理機関は株主総会の任命する12名の委員(株主総会の自由裁定による者6名、政府〔交通省・大蔵省・経済省〕の推せんによる者3名、経済界・銀行・組合よりの委員各1名)をもって構成される管理委員会である。業務執行機関は理事会であり、会社の業務を指導し、外部に対して会社を代表する。理事会は1名の理事長と3名以下の理事から成り、常任管理委員の推せんにより、株主総会によつ任命される。交通大臣は一定の重要な問題について監督権を行使するのみで、国有事業でありながら私企業的な広範な自主性が与えられている。

今次の大戦により機関車84%、客車94%、貨車98%、線路62%、橋梁(きょうりょう)72%、信号施設68%を破壊されたにもかかわらず、1952年をもって復旧を終り近代化・合理化の段階に進んでいる。

鉄道は1941年を頂点として漸次減少しており、その密度は

1941年当時ですら1km<sup>2</sup>につき鉄道0.09kmの割に過ぎないが、オランダの地理的条件を考えるとすでに飽和点に達している。それはこの国の30%がデルタ地帯で海面よりも低く、航行可能な内水路が延長6,930kmに達して貨物輸送上大きな役割を果たしているからである。

むかしは鉄道と内水路の協力が円滑に行われ、水路に連絡する駅は「湿った駅」、連絡しない駅は「乾いた駅」と呼ばれていたが、第1次大戦中政府が水運助長政策をとって以来、鉄道は水路の圧迫を受けるようになり、新しい運河の増加とともに両者の競争は深刻化している。1953年の貨物輸送トンキロを交通機関別に比較すると鉄道29.6%、内水路53.6%、道路16.8%という割合になっている。

1953年現在オランダ鉄道会社の営業キロは3,186km(軌間は1.435mの標準軌間)に達し、このうちの1,335kmが電化(直流1,500ボルト方式)されていた。蒸気機関車491、ディーゼル電気機関車83、ディーゼル機関車3、電気機関車94、客車1,582、荷物車711、貨車22,634両を有し、従事員の総数は32,897人。旅客160,658,357人(6,621,235,000人キロ)を輸送し、1人平均乗車キロは41.2km。貨物23,661,094t(3,252,252,000トンキロ)を輸送し、1トン平均輸送キロは137.4km。営業収支は収入373,931,000フローリン支出362,266,000フローリンで、96.88%という営業係数を示した。

旅客運賃は遠距離運賃制で、国際列車以外は2等・3等の2等級制を採用しており、3等基本賃率は8セント、2等はその1.44倍である。貨物運賃は総合原価主義によりA、B、C、Dの4等級にそれぞれ5t、10t、15tの賃率を配している。

オランダ鉄道会社は自らバス輸送を営まず「Algemene Transportonderneming van Gend & Loos」(A. T. O.)という姉妹会社を通じて行っており、そのバス路線延長は2,480kmに達している。A. T. O.はまた小口扱貨物の小運送も行っている。

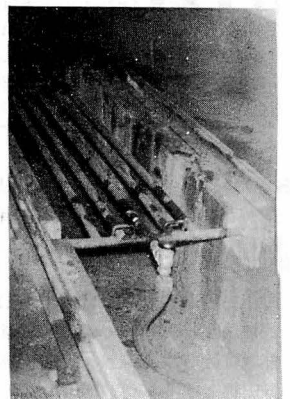
参考文献 Reitsma; Die niederländischen Eisenbahnen und der Straßenverkehr. Die Niederländischen Eisenbahnen im Jahre 1953(Internationales Archiv für Verkehrswesen, Heft 20/1954). World Railways, 1954~55. Directory of Railway Officials & Year Book 1953~54. International Railway Statistics 1953. (尾沢 功)

**おりかえしえき 折返駅** これはつぎの2とおりの意味に使用されている。

1 上下列車が常例的に折返しとなる駅または事故のため直通不能となった場合に、その不通区間の両端駅で、上下列車の折返し運転を行う場合はその駅。

2 機関車、機関車乗務員、列車乗務員等が、その運行上常例的に折返しとなる駅。その他スイッチバックの配線を有する駅を折返式駅または停車場ということがある。(内田富彦)

**おんすいせつび 温水設備** 寒冷地においては気動車の起動がはなはだ困難となるため種々の考慮をはらわねばならない。これが対策としては潤滑油類の寒気によ



気動車予熱暖房