

留里に至る千葉県営鉄道として開通したが、大正12・9・1政府に無償移管となり久留里線と呼称、昭和11・3上総亀山まで開通した。また昭和19・12久留里・上総亀山間は営業休止したが、昭和22・4復活された。(森 倅寿)

くれしえいきどう 呉市営軌道

1 事業者の概要

名称 呉市(交通局)、所在地 広島県呉市今西通り、資本金 28,082万円、おもな事業 軌道、一般乗合旅客自動車運送 259km。軌道従事員 269人、保有車両 電動客車 33両。

沿革 明治42年呉電鉄株式会社が、本通9丁目・西本3丁目間2.3kmを創業、逐次路線を延長し同43年呉市電気軌道株式会社と改称す。大正2年広島水力電気株式会社と合併、広島呉電力株式会社と改称、同10年広島電灯株式会社と合併、広島電気株式会社となり、昭和5・4芸南電気鉄道株式会社(昭和2年から同10年にわたり郊外線8.7kmを開業)へ譲渡、同17・12呉市が全線買収現在にいたる。



2 軌道線

開業線 呉市内、延長11.3km、複線の併用軌道、動力電気、軌間1.067m、旅客運輸を目的とする。市内線は明治39・5・11川原石・本通9丁目間2.9kmを特許、同42・10・311部を開業、同43・4・18までに逐次特許を得て全線開業。郊外線は大正10年および昭和7年に芸南電気鉄道が特許をうけ、昭和10・12・21までに本通9丁目・長浜間8.7kmを開業。

未成線 海岸通1丁目・同7丁目間1.2km、昭和26・3・7特許、工事施行未認可。

3 運輸概況

項目	年 度		
	昭和 28	29	30
旅客輸送人員(千人)	14,087	13,493	13,447
人 口 (千)	—	—	50,707
旅客収入(千円)	120,942	124,760	121,673
運輸雑収(〃)	1,486	1,782	2,042
収入合計(〃)	122,428	126,542	123,715
営業費(〃)	127,658	131,863	136,062
営業利益(〃)	△ 5,230	△ 5,322	△ 12,347
営業係数(%)	104	104	110

(原 功)

くれせん 呉線 山陽本線三原駅から瀬戸内海に面する海岸を走り、呉駅を経て山陽本線海田市駅に至る87.0kmの線。山陽線に属し線路等級は乙線である。

明治36・12海田市と呉軍港を結ぶ鉄道として呉線海田市・呉間建設、また昭和10・11三呉線三原・呉間全通によって両線をあわせ呉線と呼ぶこととした。(森 倅寿)

グレート・ノーザンてつどう グレート・ノーザン鉄道

(米) Great Northern Railway Company 1級鉄道、営業キロ13,386km。本社所在地 St. Poul, Minnesota, U. S. A.

この鉄道の前身のミネアポリス・アンド・セントクラウド鉄道会社もまたアメリカ初期における多数の鉄道会社が経験したように、主として南北戦争および1876年の恐慌が原因となって財政困難に陥り、1879年に再編成された。現在の社名に改称されたのは1889年である。

この鉄道は1857年に1地方鉄道として免許を受け、1862年当時わずかに16kmの線路を営業しているにすぎなかった。建設と買収により、1887年には線路はモンタナ州に達し、1890年にはミネアポリス・アンド・マニトバ鉄道会社を買収した。同年ロッキー山脈をこえて太平洋岸へ向う線路の建設が開始され、1893年にシャトルまで開通した。新しく線路の建設された沿線地方の農業と工業の発達は目覚ましいものがあり、本鉄道の輸送量はいちじるしく増加した。

1901年にはノーザン・パンフィック鉄道と共同してシカゴ・パーリントン・アンド・クインシー鉄道の株式を買収し、ミネアポリス—シカゴ間の線路を確保した。1905年には両鉄道の共同により、スポーケン・ポートランド・アンド・シャトル鉄道会社を設立した。これによりスポーケン—ポートランド間の直通線路が開かれ、またカリフォルニア州とカナダのヴァンクーヴァーが直結されることになった。

主要線路はスベリオル湖岸のダラスおよびミネソタ州のセントポールからノース・ダコタ、モンタナ、アイダホの諸州、ワシントン州のスポーケン、エヴァレットを経てビューゼットサウンド湾岸のシャトルに達している。エヴァレット—シャトル間の海岸線は北へ延びてカナダのヴァンクーヴァーに達し、南へ向ってポートランドへ通じている。ダラスからセントクラウド、ウィルマー経由アイオワ州のスー・シティへ通じ、モンタナ州のハーヴルおよびシェルビィからグレートフォールズ経由ビルディングスおよびビュットに達している。またカナダのウイニペグ(マニトバ州)およびネルソン(ブリティッシュ・コロンビア州)に通じている。

本鉄道はノーザン・パンフィック鉄道、サザン・パンフィック鉄道およびスポーケン・ポートランド・アンド・シャトル鉄道の線路の一部について列車運転権を所有し、スベリオルには世界最大の鉄鉱石用埠頭を経営しているほか、コロンビア河盆地の灌漑(かんがい)事業に積極的に協力し、対アラスカおよび東洋の太平洋貿易にも積極的な役割を果たしている。

1951 暦年度の営業成績は、

営業収入	248,038,691 ドル
営業費	184,210,066 "
営業係数	74.2%
貨物輸送トン数	62,936,240 t
1 トン平均輸送キロ	461.30 km
旅客輸送人員	1,707,239 人
1 人平均乗車キロ	555.77 km

貨物輸送トン数のうち、63.0%は鉱産物、15.0%は農産物、13.2%は工業製品および雑品目である。

1951・12 末現在の線路キロ数および車両数は、

線 路	
総営業キロ	13,386 km
自社所有線路営業キロ	12,405
総軌道延長	19,642
自社所有軌道延長	17,422

車 両	
蒸気機関車	511 両
電気機関車	20
ディーゼル電気機関車	466
貨 車	38,090
客 車	745
事業用車両	3,544

カスケード山脈を横断するカスケード隧道(ずいどう)は全長