



河川の水位はそれぞれの状態に応じて、つぎの呼称が使われている。すなわち往年通信省の臨時発電水力調査局において行った水位調査時の名称標準として、

高水位 毎年1~2回おこる程度の出水の水位。

低水位 1年間の中275日はそれより低くならない水位。

平水位 1年間を通じ、それより高い水位の日と低い水位の日が、ちょうどひとしいような水位。

洪(こう)水位 数箇年に1回生ずる程度の出水の水位。

また、河川工学上の分類として、

H. W. L. (high water level) ある期間内における最高水位。

L. W. L. (low water level) ある期間内における最低水位。

O. W. L. (ordinary water level) 平水位と同じ。

最多水位 1年を通じその水位になる日をもっとも多い水位。

平均低水位 年々の低水位の平均であるが、河川等で護岸・

水制等を設置する場合の基準とする平均低水位というのは、年間の水位の平均の水位より低い水位のみをとり、これを観測回数で平均したものである。最多水位とはほぼ一致するのを常とする。

わが国の主要河川では、水位基準とし

基準面の名称	東京湾中潮位との関係(m)	これを使用する河川
A. P	-1.1344	荒川、中川等
"	-0.8333	吉野川
K. P	-0.8745	北上川
O. P	-1.0455	淀川
"	-0.6573	木曾川下流
"	±0	雄物川
S. T	-0.0873	鳴瀬川
T. P	±0	高梁川
Y. P	-0.8402	利根川、江戸川、渡良瀬川口等

て、右表のようなものが使われている。(和仁達美)

すいんしゃ 水運車 水の運送に使用する貨車。水そうが円筒形のものや、方形またはタンダを改造した形変りのものもある。車両称号規程では、営業用貨車であるタンク貨車に属しているが、実際には機関車の給水と国鉄職員の飲料給水用に使われている。一般の営業用貨物輸送に充当されない車両であるから貨物輸送手続では、事業用貨車の取扱をしている。なお機関車の給水用は場所が限定しており、職員の飲料給水も、発着地が限定しているので、専属貨車として指定し、常備駅が定められている。昭和31・3現在保有両数187車のうち、機関区の給水用は35車、飲料給水用は152車である。(宮地実雄)

すいぐんせん 水郡線 常磐線水戸駅と東北本線安積永盛駅とを結ぶ137.5kmの線。上菅谷・常陸太田間9.5kmの枝線を含み、総営業キロ147.0km。東北線に属し線路等級は丙線である。

明治32・4・12水戸・常陸太田間、太田鉄道株式会社の手で開通、そののち水戸鉄道株式会社に合併、大正7・12水戸鉄道株式会社は上菅谷・常陸大宮間開通、昭和2・12政府に買収され水郡南線と呼称、さらに昭和7・11常陸大宮・磐城棚倉間開通、昭和9・12安積永盛・磐城棚倉間水郡北線の開通によって水郡南・北線全通、線名を水郡線と改めた。線名は水戸と最初計画時の起点郡山との頭文字をとった。(森 俣寿)

スイスのてつどう スイスの鉄道 スイスに鉄道が初めて開通したのは1847・8・9で、チューリッヒからバーテンに至る23kmの区間であった。そのスタートが他の欧米諸国よりも立ち

遅れたばかりでなく、本格的に建設に乗り出したのも1855年ころからであったが、その後の発展はめざましく、1860年にはすでに1,000kmの鉄道が建設された。

当初スイスの鉄道はすべて私鉄で、しかも圧倒的に外国資本に依存していたが、「スイス鉄道はスイス国民に」という国民運動がおこり、1898・2・20の国民投票により国鉄主義が確立されるに至った。

スイス連邦鉄道(Schweizerische Bundesbahnen)は1902年に中央スイス鉄道、東北スイス鉄道および連合スイス鉄道を買収して発足し、翌1903年にはジュラ・シンプロン鉄道、1909年にはサンゴタルドを合併した。しかし私鉄(主として登山鉄道)は現在でも176社、総営業キロ2,400kmに達し、とくに南スイスを中心に発展している。

スイス連邦鉄道はスイス連邦の財産ではあるが、政府から独立した組織を形成している。その最高管理機関は、15名の委員(郵便・鉄道大臣の推せんにもとづき連邦政府によって任命され、経済界の各分野の代表者が選ばれる)をもって構成される管理委員会(Verwaltungsrat)である。その下に本庁(Generaldirektion)が直属し、さらにその下部組織として3箇所管理局(Kreisdirektion)が設けられている。本庁には管理委員会の推せんにもとづき連邦政府によって任命された総裁(Präsident)および2名の理事(Generaldirektor)が置かれており、3局14課に分れている。総裁は外部に対して連邦鉄道を代表し、業務の執行について責任を負う。管理局長も管理委員会の推せんにもとづき連邦政府によって任命され、本庁に直属するが、広範な自主的権限を与えられている。なお1938・9・30の命令により、会長、副会長および最高15名の委員をもって構成される運輸委員会(Transportkommission)が創設されたが、その任務は、スイスの全交通機関を合理的に調整するために必要な技術的および経済的条件を研究し、適切な対策を連邦政府に提議するにある。

スイス連邦鉄道は两次の大戦の兵火を免れたため、その施設は欧州最高の水準を誇っている。営業キロは1953年現在において、標準軌間および1.0m狭軌を合わせて2,927kmであるが、このうち電化区間は2,852kmに達し、97%という世界最高の電化率を誇っている。電化のために投下された資金は1954年までに10億スイス・フランに達しているが、蒸気運転ならば1箇年に石炭費として1億6千万フラン要するところを、4千万フランの電力費で足りている。電気方式は単相交流16 $\frac{2}{3}$ サイクルで、1953年の電力消費量10億4,500万KWH(スイス全体の消費量の8%)のうち約7億KWHを自営の発電所(6箇所)でまかなっている。

トンネルの数は238を算し、その延長は合計174kmに達する。中でもシンブロントンネルは延長19.8kmで世界最長である。その第1トンネルは1898~1906年に第2トンネルは1912~1921年にそれぞれ建設された。

1953年現在において、連邦鉄道の車両数は蒸気機関車243、電気機関車614、客車3,709、荷物車686、貨車18,525両で、従事員の総数は36,186人に達した。

旅客については203,720千人(6,047,931千人キロ、1人平均乗車キロ29.7km)を輸送し、貨物については18,897千t(2,438,001千トンキロ、1t平均輸送キロ129.0km)を輸送した。営業収支は、収入748,467千スイス・フラン、支出538,694、千スイス・フランで、営業係数は71.98という好成績を示した。

旅客運賃は地帯制で、150km以下151km以上200km以下201km以上の3地帯が設けられ、これにそれぞれ10サンチー