

けて設立されたルイザ鉄道会社がこれを承継し、1850年にヴァージニア・セントラル鉄道と改称され、さらに1868年にチェサピーク・アンド・オハイオ鉄道 (The Chesapeake and Ohio Railroad Company) と改称された。1878年の再組織により The Chesapeake and Ohio Railway Company と改称され現在に至っている。

この鉄道は主として既設鉄道の合併と線路の買収によって大きくなった。1837年のルイザ鉄道最初の35kmの線路は、1870年までにはわずかに365kmに増加したにすぎなかったが、その後の30年間に2,376kmに増加し、1947年ピア・マルクェット鉄道会社 (Pere Marquette Railway Co.) の合併により、8,000kmをこえるに至った。

主要線路は大西洋岸のニューポート・ニューズ、および首都ワシントンから西へ向いウェスト・ヴァージニア州およびケンタッキー州の重要な炭田地帯を走ってルイヴィルおよびシンシナチに達し、北はトレドにつうじ、シンシナチからシカゴに達している。ルディントンからミシガン湖を横断して、ウィスコンシン州のミルウォーキー、マニトウォックおよびケウォーニまで貨車航送が行われている。

ニューポート・ニューズには完備した港湾施設があって、月約2百万tの石炭およびその他の輸出貨物を取扱っている。またトレドには上部大湖地方の諸港とカナダ間の石炭および鉄鉱石輸送を取扱う港湾施設がある。

1955 暦年度の運輸成績は、

| | |
|------------|----------------|
| 営業収入 | 380,281,057 ドル |
| 営業費 | 258,841,416 " |
| 営業係数 | 68.07% |
| 貨物輸送トン数 | 121,712,784 t |
| 1 トン平均輸送キロ | 468.74 km |
| 旅客輸送人員 | 1,261,849 人 |
| 1 人平均乗車キロ | 330.90 km |

貨物輸送トン数のうち鉱産物は75.7%、工業製品および雑品目は18.0%を占めている。1955年末現在線路キロ数、車両数、船舶数および年間平均従業員数は、

| | |
|------------|----------|
| 線 路 | |
| 軌 間 | 1,435 m |
| 総営業キロ | 8,263 km |
| 自社所有路線営業キロ | 6,888 |
| 総軌道延長 | 16,345 |
| 自社所有軌道延長 | 13,616 |

| | |
|------------|--------|
| 車 両 | |
| 蒸気機関車 | 226 両 |
| ディーゼル電気機関車 | 797 |
| 貨 車 | 87,599 |
| 客 車 | 387 |
| 事業用車両 | 2,620 |

| | |
|-------|----------|
| 船 舶 | 28 隻 |
| 従 業 員 | 32,361 人 |

主要急行旅客列車としてはジョージ・ワシントンおよびスボーツマンがニューヨーク＝セントルイスおよびシカゴ間に運転されている。

参考文献 Henry Sampson 編 World Railways 1954~55. Tothill Press Ltd. 発行 Directory of Railway Officials & Year Book 1953~54. Interstate Commerce Commission 編 Transport Statistics in the United States, 1955. (光延有三)

チェックリバー (英) check lever 照査てこともいい、照査鎖

錠を行うために用いられる。

信号扱所相互間において、相支障する進路がある場合、相互に連鎖関係をつけて過誤のないようにしたもののが照査鎖錠であるが、その鎖錠関係を簡単にする必要がある場合、別に設けられるてを照査てこという。

その位置によって相手扱所の取扱を制限する場合と自己扱所の取扱を制限する場合とがあり、相互打合せててを取扱う。鎖錠は電氣的に行われ、機械てこの場合には電気鎖錠器を用い、電気てこの場合には付属の鎖錠電磁石による。

てこは機械てこにあっては普通の連動機てこが用いられ、電気てこにあってはこの名称のてこを有する。ただし継電連動機にあっては、他のてこ色を異にするのみである。(尾松広一)

チェコスロバキアのてつどう チェコスロバキアの鉄道 東欧の中部、オーストリアとハンガリーとの北に接するチェコスロバキア (Czechoslovakia) は、もとオーストリア・ハンガリーに属していたが、第1次大戦中から独立運動がし烈となり、1918・10・28に共和国建設の宣言を發した。

そのボヘミア、モラビアおよびシレジアは元のオーストリアから、スロバキアは元のハンガリーから分離したものである。

チェコスロバキアの鉄道圖



今日唯一の鉄道事業体であるチェコスロバク国有鉄道 (Czechoslovak State Railways) も、その大部分が元のオーストリア・ハンガリー国有鉄道から分離したものである。けれども元のオーストリア地方における鉄道は、首都ウィーンと、現在のチェッコの首都プラーク (Prague) の2を中心とした系統をもち、元のハンガリー地方における鉄道はブタペストを中心とするものであったから、新生チェッコにおける車両の交通系統の確立はやや困難であった。しかしこの改変された新系統は約160kmの新幹線の建設と200kmにわたり単線を複線に改めることによっておおむね達成された。

ところが1938・10に行われたズデーテン境界地帯のドイツへの割譲により、既成の鉄道3,656kmを失い、これとともに機関車878両、客車2,528両、貨車26,815両も譲渡された。さらにその後第2次大戦でドイツ軍進駐に際し、ボヘミアとモラビアとの保護領の設置およびスロバキアとカルパト・ルテニア (Carpatho-Ruthenia) とがチェッコから分離したとき、またもや鉄道3,988kmおよび客車2,197両、貨車20,172両が割譲された。

戦後1954・5にチェコスロバキア共和国は再建され、さきに引離された諸地帯、これとともにその鉄道もまた回復された。その直後における国有鉄道の総営業キロは12,864kmであった。同国では1938年当時には国有鉄道のほかに若干の民有鉄道もあり、そのうち国有鉄道の管理に委されているもの2,012km、会社経営のもの212kmであった。現在では社会主義国としてすべて国有国営の下にある。

全国有鉄道は本庁をプラークに置く運輸省の経営の下にあるが、スロバキア地方の鉄道のためにはブラティスラバ (Bratislava) にスロバク運輸局 (Slovak Transport Department) が