

電 報 通 話 表 (本文前ページ)

文字	ア	朝日のア	イ	イロハのイ	ウ	上野のウ	エ	英語のエ	オ	オ(さい)のオ
	カ	かわせのカ	キ	切手のキ	ク	クラブのク	ケ	景色のケ	コ	子供のコ
	サ	桜のサ	シ	新聞のシ	ス	すずめのス	セ	世界のセ	ソ	そろばんのソ
	タ	たばこのタ	チ	ちどりのチ	ツ	つるかめのツ	テ	手紙のテ	ト	東京のト
	ナ	名古屋のナ	ニ	日本のニ	ヌ	沼津のヌ	ネ	ねずみのネ	ノ	野原のノ
	ハ	はがきのハ	ヒ	飛行機のヒ	フ	富士山のフ	ヘ	平和のヘ	ホ	保険のホ
	マ	マッチのマ	ミ	三笠のミ	ム	無線のム	メ	明治のメ	モ	もみじのモ
	ヤ	やまとのヤ			ユ	弓矢のユ			ヨ	吉野のヨ
	ラ	ラジオのラ	リ	りんごのリ	ル	るすいのル	レ	れんげのレ	ロ	ローマのロ
	ワ	わらびのワ	キ	井戸のキ			エ	かぎのあるエ	ヲ	尾張のヲ
ン	おしまいのン	ハ	濁点	°	半濁点					
数字	1	数字のひと	2	数字の二	3	数字のさん	4	数字のよん	5	数字のご
	6	数字のろく	7	数字のなな	8	数字のはち	9	数字のきゅう	0	数字のまる
記号	—	長音	=	連続点	・	区切り点	レ	段落	へ	下向かっこ
	~	上向かっこ	∩	下向小かっこ	∪	上向小かっこ				

通話のしかた

- 1 文字を送るには、たとえば「ア」を「朝日のア」とと定める。
- 2 濁点または半濁点がついている文字を送るには、たとえば「ハ」または「バ」は「はがきのハに濁点」または「はがきのハに半濁点」とと定める。
- 3 数字を送るには、たとえば「1」は「数字のひと」とと定める。
- 4 記号を送るには、その名称をそのままと定める。

デンマークに初めて鉄道が開通したのは1847・6・27で、ゼーラント島のロペンハーゲン＝ロスキルデ間(31 km)であった。その後ジュトラント半島およびフェーエン島に鉄道が開通したが、すべて私鉄であった。1885年に政府が鉄道の国有化に着手して以来、私鉄は漸次国鉄に統合され、現在は24社(営業キロ2,000 km)に過ぎず、しかも経営不振のものが少なくない。

国有鉄道は1,435 mの標準軌間で、1953年現在における、営業キロは2,643 kmである。このうち電化区間(直流1,500 V)は52 kmに過ぎない。保有車両数は、蒸気機関車591、ディーゼル電気機関車8、ディーゼル動車129、電動車102、客車1,801、荷物車604、貨車13,952両で、従事員の数は27,768人。輸送量は旅客105,330,451人(3,085,802,000人キロ)、平均乗車キロは29.3 km。貨物は6,315,217 t(1,188,131,000トンキロ)、平均輸送キロ188.1 km。営業収支は収入430,151,000クローン、支出501,224,000クローンで、116.52の営業係数を示した。なお旅客運賃は2等級制を採用している。また1949年以来中心駅制度を実施しており、小口扱貨物の輸送合理化に成功している。

国有鉄道は4,674 kmの自動車路線を経営し、これに465両のバスと16両のトレーラーを配置し、1954年に2,300万の旅客を輸送した。

デンマークは「連絡船の王国」と呼ばれ、国有鉄道は19隻の連絡船をもって7箇所航送サービスを営んでいる。国際航路としては、ゲードゼル(デンマーク)＝グローセンブローデー(西独)、ゲードゼル＝ワルネミュンデ(東独)、ヘルシンゲル(デンマーク)＝ヘルシンゲルボルグ(スウェーデン)、コペンハーゲン(デンマーク)＝マルモ(スウェーデン)の各航路があり、いずれも相手国の国有鉄道と共同に経営されている。このほかゼーラント島のカルンドボルグとユトラント半島のオールフースとの間にモーター船を2隻配しており、なお砕氷船を2隻保有している。

1935年にフェーエン島のミッドルファールトとジュトラント島のスノグホイを結ぶ小ベルト海峡横断鉄橋が開通し、快速デ

ィーゼル車の直通が可能となった。

参考文献 Dänemark, die Verkehrsbrücke des Nordens(Internationales Archiv für Verkehrswesen, Heft 19, 1954)。Denmark, Land of ferry-boats(World Travel, Dec. 1954)。World Railways 1954～55。Directory of Railway Officials & Year Book 1953～54。International Railway Statistics 1953。(尾沢 功)

てんむく 電務区 国鉄の鉄道管理局の現業機関。そのおもな担当業務は有線・無線電信および電話の取扱である。通信取扱の円滑化を図り鉄道業務の安全・正確・迅速な遂行に寄与するにある。この業務は一部の駅においても担当するが、通信の取扱のみを専管する現業機関であって保守を担当していないことに特色

を有する。なお無線通信設備のある電務区では、東京天文台観測標準時および昭和26・1文部省・電波監理委員会告示第1号による標準秒報時により、その区備付の標準時計を斉正し、これを基準として電気通信回線によって時報を伝送する。

区数は51におよび、おおむね旧管理部の所在地に設置されている。通常1局に1～2置かれているが、東京・大阪および門司のように、通信取扱量のとくに多い局には3～8置かれている。

電務区には区長が置かれ、鉄道管理局長の指揮を受けて、助役、庶務掛、電信掛、無線通信掛、電話掛、気かん掛、雑務手世話掛および雑務手を指揮監督し、電務区に属する一切の業務を処理している。これらの職員を電務区従事員といい、また運輸従事員とも呼び約4,300人いる。(宮坂正直)

てんりゅうせん 天龍線 静岡県磐田郡二俣町と同県磐田郡水窪町方面とを結ぶ国鉄自動車路線であって、所管する自動車営業所は静岡県磐田郡二俣町(二俣)、同支所は同県同郡水窪町(水窪)にある。

1 区間およびキロ程

- 天龍本線
- 遠江二俣・遠江瀬戸野 53 km
- 双龍橋・西鹿島

