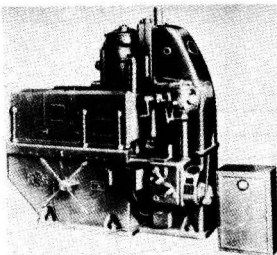


自重 11t である。(山本 穰)

ピストンリングけんさくばん ピストンリング研削盤

(英) piston ring grinder ピン

ストンリングの両側面を研削仕上するために使用する、研削盤であって、国鉄では蒸気機関車のシリンダおよび弁室のピストンリング加工用として回転テーブル式立型平面研削盤が用いられている（写真参照）。このリングはピストンみぞ部にはめこまれて蒸気のもれを防ぐものであるから、



1. ピストンリング研削盤

その両側面の加工は高精度が要求される。本機は滑り棒研削盤と同じ電動機直結立型という軸をもち、テーブルは回転する円テーブルで、その上面には電磁石をうめこんでるので、加工物はテーブルに自動的に吸引固定される。テーブルはまた4本ハンドルにより左右方向に手動で動かされて、加工物の着脱と研削位置ぎめとを行う。という軸は上下に切込み運動が与えられ、リング幅の仕上り寸法が定められる。というし加工物の研削位置は図示のとおりである。最大研削直径 800 mm、重量 5.5t である。(山本 肇)

2. ピストンリング研削位置

ひだかせん 日高線 日高本線と、これから分岐する富内線との総称。線名は経過地日高国名からとった。(森 悌寿)

ひだかほんせん 日高本線 室蘭本線苫小牧駅から太平洋沿岸にそって東南方に進み様似に至る144.4kmの線。線路等級は丙線(内富川・様似間が簡易線)である。

この線は大正2・10 苫小牧・富川間、大正13・9 富川・厚賀間、大正15・12 厚賀・静内間、昭和8・12 静内・日高3石間、同年10月日高3石・浦河間、同12・8 浦河・様似間と順次開通したもので、鉄道予定線苫小牧より鶴川、日高国浦河、十勝国広尾を経て、帯広に至る鉄道線の一部に該当している。(森 徳男)

ひたせん 日田線 日豊本線城野駅から分岐して久大本線夜明駅に至る延長64.7kmの線と香春・伊田間4.0kmの短絡線および石田・東小倉間6.5kmの貨物枝線を含む総営業キロ75.2kmの線、日豊線に属し線路等級は丙線である。この線は現在貨物枝線となっている東小倉・石田間を含む東小倉・添田間が大正4・4・1小倉鉄道株式会社の手によって開通した。後この区間は昭和18・5・1政府に買収され鹿児島線所属の添田線となった。一方夜明・宝珠山間は鉄道敷設法別表110ノ2福岡県添田より大分県日田附近に至る鉄道の一部として昭和12・8・22開通、昭和21・9・20大行司まで延長され、彦山線と称していた。また添田・彦山間は昭和17・8・25田川線の一部として開通した。その後昭和31・3・15彦山・大行司間12.1kmの末通区間が開通し、ここによりやく北九州工業地帯と中部九州地区を結ぶ短絡線が形成され東小倉、夜明間が全通した。よって彦山・大行司間開通と同時に従来添田線、田川線、彦山線とそれぞれの形態で運営されていた列車系統も改め東小倉・夜明間を直通させることとし線名も東小倉・夜明間を日田線としたものである。しかしながら日田線東小倉駅は会社線の駅であった関係もあって設備上日田線の旅客列車は鹿児島本線に直通することができず日田

線から鹿島本線方面への旅客はすべて東小倉駅から小倉駅または門司駅まで徒歩または西日本鉄道線によって連絡している状態で旅客の不便も少なくないので石田駅から日豊本線の城野駅に至る短絡線を設け日田線旅客列車を城野駅経由で鹿児島本線に直通できるようにした。この石田・城野間の短絡線は昭和31・11・19 開通したので、日田線は現行の城野・夜明間および石田・東小倉間貨物枝線とし、その所属を日豊線としたものである。その後さらに小倉・門司方面と伊田・後藤寺方面との交通の利便を図るため昭和32・10・1 春春・伊田間の短絡線が開通し、現在日田線の城野・夜明間直通旅客列車はすべてこの短絡線および田川線伊田・添田間経由で運転されている。(森 博寿)

ひだちでんてつ 日立電鉄

1 事業者の概要

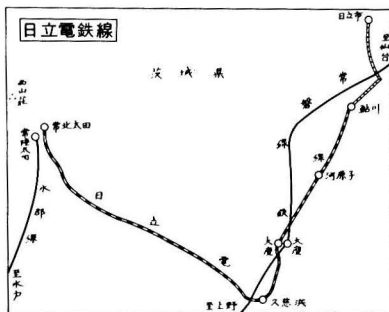
名称 日立電鉄株式会社、本社 茨城県日立市助川、資本金
5,300 万円、おもな事業 地方鉄道業のほか一般乗合旅客自動車
運送事業路線 195km。鉄道従業員 134 人、保有車両、電動客
車 10、客車 3、電動貨車 2、緩急車 3、貨車 5 両。

沿革 大正 11・11 茨城県の常北太田・大甕間の鉄道敷設免許を受け、昭和 2・7 常北電気鉄道株式会社を設立、同 3・12 営業開始した。昭和 19・7 現在の社名に変更して今日に至る。

2 地方鉄道

線(開業線)

茨城県下において常磐線大甕駅に連絡し、常北太田・鮎川間18kmの単線、動力は電気、軌間は1,067mmで旅客・貨物運輸の鉄道である。



常北太田・大甕間 11.5km は大正 11・11・16 免許, 昭和 3・12・27
大甕・久慈浜間 2.1km, 同 4・7・3 久慈浜・常北太田間 9.4km をそ
れぞれ運輸開始した。大甕・鮎川間 6.5km は昭和 17・5・22 免許,
同 22・9・1 開業した。

(未成線) 鮎川・日立市間 3.1km 動力は電気、軌間は1.067mで昭和17・5・22 免許を受けた工事施行未認可線である。

3 沿線の観光地 河原子海水浴場(河原子駅)、西山荘、国宝佐竹寺(常北太田駅)。

4 運輸概況

年 度	昭 和 28	29	30
旅 客 輸 送 人 員 (千 人)	2,952	2,966	3,014
人 キ ロ (千)	16,638	16,953	17,228
貨 物 輸 送 ト ン 数 (千 t)	15	11	12
ト ン キ ロ (千)	93	79	99
旅 客 収 入 (千 円)	41,579	41,722	41,561
貨 物 収 入 (〃)	3,104	2,244	2,175
運 輸 雑 収 (〃)	369	312	337
収 入 合 計 (〃)	45,052	44,278	44,073
営 業 費 (〃)	48,029	48,513	49,977
営 業 利 益 (〃)	△ 2,977	△ 4,235	△ 5,904
営 業 係 数 (%)	107	110	110

(志村幹雄)

ひょくつせん 非直通線 一般的には相互に車両の直通運用のできない鉄道または軌道をいうが、現行制度上では、連