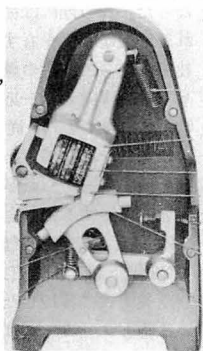


絡運輸の場合に国鉄の経営する鉄道線と車両の直通運用ができない社の鉄道線を指称する。したがって一般的には国鉄線と軌間を異にする社の鉄道または国鉄線と線路の連絡設備のない社の鉄道線が含まれるが、連絡運輸の実施に当っては、上記のような広範囲な意味をもたせる必要がないので、連絡運輸規則第3条第5号により貨物の連絡運輸を行っている社の鉄道線の中で、国鉄線と車両の直通運用ができないつぎの社線を指称している。

花巻電鉄線、仙北鉄道線、福島電気鉄道飯坂東線、仙台鉄道線、日本硫酸沼尻鉄道部線、小坂鉄道小坂線、栃尾電鉄線、頸城鉄道自動車線、九十九里鉄道線、静岡鉄道線、遠州鉄道奥山線、三重交通北勢線および松阪線、両備バス西大寺鉄道線、下津井電鉄線、井笠鉄道線、西日本鉄道大牟田線。(鈴木与吉)

ひづけいんさつき 日付印刷機 乗車券の販売に際して年月日を印刷する機械。大きさは高さ17.5cm、幅10cm、奥行9.5cm、重さ2kgの小型で出札口に備えておき、乗車券の販売と同時に日付を行い旅客に手渡す。構造は鋳鉄製機体、年月日活字を装置した印字レバー、活字に接触するインキパッドおよび印字の振子型受台その他ばね装置から成立している。機体の前面は水平に2つに分割されていて、この割目を持って左から右へ券を通過させることにより自動的に日付を印刷する。インキは本機専用の特殊油性インキで乾燥が速く消えないものを使用している。活字は鋼製で焼入れを行い、摩耗しないようにしてある。なお本機は乗車券に類似した乗船券、食券等にも使用できる。(井田緑朗)



日付印刷機

ひっこしにもつ 引越荷物 生活の本拠を変えるに当って一人または同一世帯に属する家具・じゅう器・衣類などを取りまとめた荷物。一般の引越荷物のほかに学生・女中等の移転もしくは嫁入・出かせぎ・避暑・避寒などの場合における比較的簡単な荷物をとりまとめたものがある。引越にともなうものでも動物・貴重品・危険品ならびに商行為の対象物としての商品は、この中に含まないことになっている。また貨物運賃は一般的には託送品目中の最高率のものによることになっているが、引越荷物として取扱うものはその適用をしないで、単に引越荷物の名目による運賃となっている。(片山伊与吉)

ビッチれんたん ビッチ練炭(国鉄の)

1 概要

昭和3年本省が主体となり研究を開始し、試験期に入ったのが昭和5、6年頃である。使用動機については昭和3、4年頃からわが国は不況にあえぎ鉄道も減収となり、経営も困難となってきた。一方自動車網も漸く発達し、鉄道輸送に旅客・貨物両面にわたり圧迫され、これに対抗する方法を取らざるを得ない状態になってきた。よってその打開策として旅客関係については旅客誘致、乗客優遇、貨物関係については、輸送の迅速等が問題として取り挙げられ、煤煙(ばいえん)の発生・シンの発散防止、列車のスピードアップによる輸送力の増強等が客貨両面に具体策として現われ、これに関連して隧道内の煤煙防止と勾配線における機関助士の労力緩和などが併行して考えられた。これが使用動機となった。

上述の如き動機によってビッチ練炭使用が決定し、第1回の試験は海軍が船燃料として使用していたビッチ練炭(徳山海軍

燃料廠製造)をまねて、1,200tを梅小路機関区に試験的に使用したのが最初であった。その試験結果は良好であったのでその後は民間メーカーに甲、乙2種の練炭を発注し、試験を城東線、逢坂山隧道で行った。結果的には良好であることは認められながらも採算的に採用にはならなかった。

その後使用原料炭、その配合割合、大きさ、重量等につき7、8回の試験の結果、当初の目的に合致するようになったので、本格的に使用するようになった。本格的に使用するには製造業者に製作させる必要があり、これまでの経験にもとづき別記の仕様書を作り、これによる購入が行われた。これが昭和6年度であった。下記(1)の仕様書により三井、三菱に注文納入させることとしたが、これでは特定納入の独占になり価格・品質の面で今後の発展が停止されるので、一般に公開でき、価格・品質の面で改良しようとする仕様書を作り練炭の実用化を図った。この下記(2)の仕様書は現行のものである。

昭和6年約62,000tを発注しその後年々増加し、昭和11年には年間241千tを使用するようになった。その後戦争状態となり、外国から優良無煙炭の輸入が減ったにもかかわらず、練炭の有効使用による需要はますます増加し昭和16、17年には年間30万tを突破するようになった。戦争が進むにつれ無煙炭の輸入が激減し、ついに来なくなり、かつ国内炭についても発熱量の低下は国鉄用炭にも影響をおよぼし、発熱量の低下、粉炭の増加はビッチ練炭の需要をますます増加させたが、粘結剤としてのビッチの需給も困難となり、需要の増加にもかかわらず抑制せざるを得ず、下表の如く昭和16年以降20年までの使用を大幅に減少しなければならなくなった。

ビッチ練炭年度別使用量			
昭和16年	317,000 t	昭和24年	615,700 t
17	314,000	25	946,000
18	221,300	26	953,600
19	65,700	27	861,600
20	37,450	28	984,600
21	54,500	29	1,267,100
22	105,700	30	1,347,500
23	222,600	31	1,475,300

戦後は混乱期に入り国内石炭の生産量の減少と配炭公団による石炭の統制により、運転用石炭としての品質・数量は確保されず、質は次第に低下し運転用石炭の確保は国鉄の死活の問題となった。しかし一方においてはビッチの生産は軌道に乗り、戦後の製造施設の復旧もはかどり、昭和20年度の使用量37,450tを最底として、原料炭支給による購入を行い、昭和24年度においては年間615,000tを使用するようになった。配炭公団廃止(昭和24・8)後は原料炭支給を止め、一般競争入札制による購入を行い、現在は随契により購入している。数量的にも年々増加し石炭と同値による価格をもって購入し、その需要に応じているが、ビッチ練炭は常にビッチに依存するので、その生産量および価格のいかにによって左右されざるを得ない実情にある。

(1) 当初使用の仕様書

ア 新しき粉炭より造りたる卵形またはマセック型の堅硬ち密なるものにして40~50gの均等なる重さを有し、着火よく燃焼中破壊することなく、鮮えいなるほのおをもって燃え、灰殻は溶融せず、クリンカーを発生せざるものとす。

イ 強度はトロンメル試験により85%以上とす。

ウ 化学成分はつぎの範囲たるべし

水分3%以下、灰分12%以下、揮発分18%以上22%以下、硫黄分0.5%以下。