

フィンランドのてつどう フィンランドの鉄道 フィンランドにおける最初の鉄道は1862年ヘルシンキ (Helsinki)＝ハミーンリナ (Hameenlinna) 間に開設されたもので、その後1870年ヒキア (Hikia) から東部のラーチ (Lachti) にいたる線が完成した。この2つの線を開拓線として鉄道は漸次東部および北部に延長された。国有国営主義をとり交通・公共事業省が直接管理経営に当たっている。

鉄道網は南北に走る2本の幹線すなわちコトカ (Kotka) からヒリンサルミ (Hyrynsalmi) にいたる線と、ヘルシンキからジョーツヤルビ (Joutsjarvi) にいたる線を中心として、多くの支線がフィンランド湾およびボスニア湾の港に達している。西北国境駅のトルニオ (Tornio) においてスウェーデン国有鉄道と接しているがフィンランド側は広軌 (1.524 m)、スウェーデン側は標準軌であるので直通運転は行われず、国際旅客は同駅において乗換および手荷物の積換え手続を要する。一方ソヴエト鉄道とは同一軌間であり国境のバイニッカラー (Vainikkala) において線路も接続しており、直通運転も可能である。

1954年現在4,777kmの線路延長を有し、電化線はない。保有車両は機関車812 (内11はディーゼル)、レールカー56、客車1,644、貨車14,064、緩急車10,994、1954年度営業収入は23,851,554,245マルク、営業経費は22,550,237,266マルク、営業係数は95%である。

以上国有鉄道のほか3つの私営鉄道 (狭軌) があるがその総延長は117kmに過ぎない。

参考文献 Henry Sampson, World Railways (1955-1956). Tothill Press Limited, Directory of Railway Officials & Year Book (1955-1956). (柄沢貞治郎)

ふうそくけい 風速計 国鉄では暴風雨のとき風速25m以上になれば列車運転を中止することになっている。それで列車運転に支障するおそれのある場所 (たとえば橋梁のような箇所) に風速計を設備し常時風速を記録して監視する必要がある。現在国鉄では甲種 (風程式) と乙種 (瞬間風速式) の2種類が使用されている。その構造はつぎのとおりである。

甲種風速計の構成 風速発信器 (風程発信用・図-2)、風速記録計 (風程記録用・図-3)、風速電気盤 (場合によって省略することができる・図-4)。

乙種風速計の構成 風速発信器 (瞬間値発信用)、風速記録計 (瞬間値記録用)。

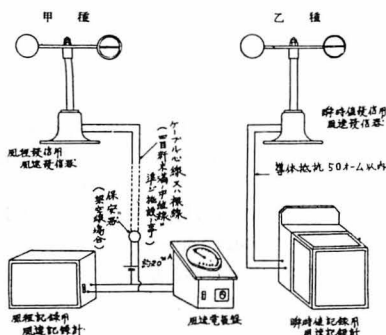
丙種風速計 甲種・乙種のいずれにも属さないもの。

風速発信器 (風程発信用) 風杯は風程100mごとに43回転し、風杯が43回転するごとに電気接点を閉じるようになっている (風程とは風の動いた距離をいう)。

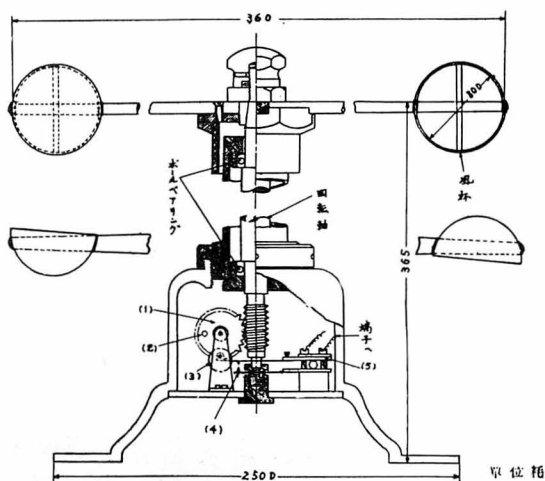
風速記録計 1. 風速計 (概要)

(風程記録用)

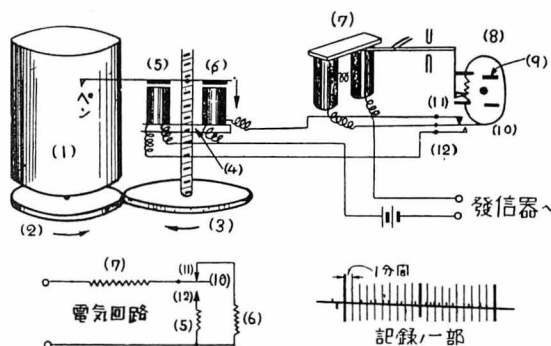
発信器の接点は風程100mごとに閉じる、記録紙の上側の記録は風程100mを表わし、下側の記録は1kmを表わす。また記録紙には1分ごとの縦目盛があるから風速が計算できる。



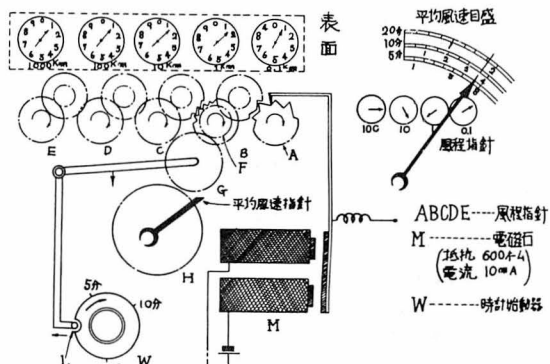
2. 風速計 (風程発信用風速発信器)



3. 風速計 (風程記録用風速記録計)



4. 風速計 (風速電気盤)



風速電気盤 風程の積算と平均風速を自動的に測る計器である。

風速発信器 (瞬間値発信用) 風杯は風速に比例して回転するからその回転を利用して発電し、風速に比例した交番電圧を送出するものである。

風速記録計 (瞬間値記録用) 風速発信器 (瞬間値発信用) と組