

pany 本社は Chicago, Illinois, U. S. A. にある。アメリカの鉄道における寝台車(sleeper)およびパーラー車(parlor car)などの特殊な車の運営はすべてプルマン会社の手によって行われている。アメリカでは多数の鉄道が相互に直通する寝台車を運用しているが、寝台車を必要に応じて一部の鉄道に集結するためには、各鉄道がおの自分で持っていたのでは、かえって不便であるため、この制度が設けられたものである。すなわち夏には西北部に多数の寝台車を配備し、冬には避寒旅行の際南部方面に寝台車の運用を増すなど、全国的な運用をはかっている。

アメリカの寝台車サービスは最初 George M. Pullman が 1859 年に Alton 鉄道の車両を改造して寝台車を造り、サービスを提供したのに始まるといわれている。したがって今日アメリカではプルマンカー(Pullman car)といえは寝台車と同義語になっている。その後 1867 年にプルマン会社が組織され、車両の製造とともに各鉄道と契約して寝台車サービスを提供した。これに対してやがて幾つかの競争会社が出現したが、1900 年にすべてプルマン会社に吸収され、プルマンの営業会社や車両製造会社はすべて特殊会社プルマンインコーポレーテッド(Pullman Incorporated)の傘下会社となり一大コンツェルンが形成された。しかし 1946 年に独占禁止法の適用をうけ、プルマン会社の営業と車両製造は別個のものとして行われるべきことが定められ、従来のプルマン会社(Pullman Incorporated)は車両製造会社として止まり、営業会社は 57 の鉄道の共同所有として譲渡され、鉄道はその規模の大小によりプルマン営業会社の株を所有するとともに、自線内に運用する寝台車を買とり、残余の車は pool car としてプルマン会社が所有し、鉄道相互の直通に使用されることとなった。このようにして新しく生まれたプルマン営業会社は、自ら所有する車とともに、各鉄道の所有する車をも委託をうけて運営している。いずれにせよ寝台車である限りすべて、プルマンの運営にかかわるもので、鉄道から委託をうけた車はその鉄道の線で運営し、プルマンの車は各鉄道に共通に配車している。

1951 年末現在プルマン営業会社が運営している車両は、

	所有車	鉄道の委託車	合計
Standard Sleeping Car	1,410 両	4,102 両	5,512 両
Tourist Sleeping Car	531	9	540
Coach-Class Sleeping Car	4	0	4
Composite Car	2	0	2
Parlor Car	1,947	4,329	6,276

なおこのほかメキシコで 61、カナダで 35 両鉄道の委託を受けて運営している。

プルマン会社は寝台車を運営するに当っては寝具を準備し、寝台備品を積込む。寝台車、展望車等には通常プルマン・コンダクター以下プルマンの乗務員を配してサービスに当らせ、その他車内の清掃、備品の洗たく等はすべてプルマン会社で行う。したがってこれら優等車を利用する旅客は運賃のほかに必ずプルマン料金を支払わなければならない。

各鉄道とプルマンとの間の契約は個々別々に行われ、その内容も同一のものでなく、鉄道によって有利な条件で契約しているところもあれば、不利な条件で契約しているものもあり、したがって契約内容は公開されないことになっているので、鉄道との関係の詳細は分らないが、おおよそつぎのような関係にある。

1 会社はサービスに必要な人員・備品を提供し、鉄道は無料で会社の車を牽引(けんいん)する。

2 寝台車のサービスによる収入はある一定の割合が会社の

収入となり、残余は会社と鉄道との間のとりきめで配分される。運賃は鉄道の収入となる。

3 通常の保守(running maintenance)は鉄道の責任で、そのほかの修繕は会社の負担である。

4 鉄道は会社のために寝台券その他の発売については便宜を提供する。

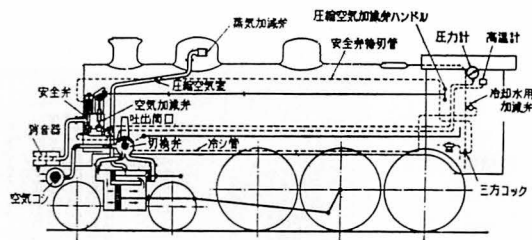
5 会社が黒字のときはその利益は出資鉄道に配当されるが、赤字の場合は逆に鉄道はその赤字を補填(ほてん)しなければならない。

6 会社は寝台車のほか展望車、パーラー車(parlor car)等のサービスをも提供している。

参考文献 Statistics of Railways in the United States, 1951 (Interstate Commerce Commission 発行)。Directory of Railway Officials & Year Book, 1953—1954 (London: Tothill Press Ltd. 発行)。Pullman on Dress Parade (Pullman Company 発行)。(加賀山朝雄)

ブレーキきかんしゃ ブレーキ機関車 (英) brake locomotive 蒸気機関車が惰力運転をしている場合、あるいは惰行または無火の状態では他の動力車によって引張られている場合、その機関車の逆転機を逆向の位置にすると蒸気機関は空気圧縮機の作用をすることとなり、煙室内の気体をシリンダに吸込んでこれを圧縮し圧縮空気室(シリンダから加減弁に至るまでの通路で、シリンダ蒸気室、主蒸気管、過熱管、管寄せ、乾燥管などを総称してブレーキ機関車の場合圧縮空気室という)へ送り込む(この場合加減弁は閉じてある)。したがって圧縮される空気

ブレーキ機関車作用略図



体の圧力がピストン面に加わり機関車の走行抵抗が大きくなる。この原理を使って蒸気機関車に可変荷重としてのブレーキ力をもたせたものがブレーキ機関車であり、動力車の性能試験において、同一条件の運転を行うときに、ブレーキ機関車を荷重として引張ることにより線路の条件に応じて負荷を調節する作用をするものである。実際の場合煙室内の気体をシリンダに吸込むのはシリンダが入って具合が悪いので、切換弁によって外気を吸入するのである。圧縮空気室には空気加減弁と安全弁があり、圧縮された空気はこれより外気に流出する。空気加減弁は運転室で操作して圧縮空気室の圧力を調節し、機関車の走行抵抗を加減して可変荷重とするのである。ブレーキの範囲はだいたいその機関車の粘着重量の $\frac{1}{7}$ くらいまでである。ブレーキ機関車は常時はけん引機として普通の蒸気機関車と何ら異なることなく運転し得て、ブレーキ作用を必要とする場合にブレーキ機関車独特の運転を行えばよいわけである。(高桑五六)

ブレーキシレん ブレーキ試験 鉄道車両のブレーキ性能が満足であるか否かを決定するのはブレーキ試験による。これには単車あるいは列車として実際の運転中、あるいは新しく列車が組成された際行う試験と、特別な試験装置により室内で行う試験とがある。前者はブレーキの性能を総合的に検討するか、あるいは作用を確認するものであり、後者は車両の停止中にブ