

1952年末現在線路キロ数、車両数、船舶数、従業員数(年間平均)はつぎのとおりである。

線路	総営業キロ	16,110 km
	電化区間	1,059 "
	自社所有路線営業キロ	4,526 "
	総軌道延長	39,096 "
	自社所有軌道延長	11,645 "
車両	蒸気機関車	857 両
	電気機関車	277 "
	ディーゼル電気機関車	2,051 "
	客車	4,746 "
	貨車	170,471 "
	事業用車両	4,782 "
船舶		348 隻
従業員		106,195 人

ニューヨーク港においてジャーシー市からノース河、イースト河およびハーレム河の諸地点までカー・フロートが運航されている。輸出貨物を列車から直接汽船へ積込む場合は、カー・フロートを使用し、カー・フロート上の貨車から直接汽船へ貨物を積んでいる。ニューヨーク港内で77隻のカー・フロートが運航されており、24時間に貨車3,400両の取扱い能力をもっている。

主要旅客列車としては、ニューヨーク＝シカゴ間に〔マンハッタン・リミテッド〕、ニューヨークおよびワシントン＝シカゴ間に〔ペンシルバニア・リミテッド〕、ワシントン＝シカゴ間に〔リバーティ・リミテッド〕等の急行列車が運転されている。

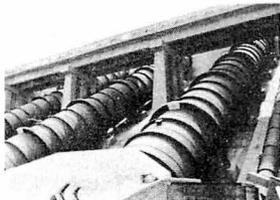
参考文献 Henry Sampson 編 World Railways 1954—55. Tothill Press Ltd. 発行 Directory of Railway Officials & Year Book 1953—54. Interstate Commerce Commission 編 Transport Statistics in the United States, 1955.

(光延有三)

ペンストック (英) penstock *水力発電所で水路の終端にある水車と水車発電機の水車を連絡する圧力管(水圧管)をいう。

その発電所の落差に相当する水圧をうけるから丈夫な構造のものでなければならぬので、主として鉄管が用いられる(*水柱作用)。

ペンストックは下方の部分ほど強い水圧を受けるから管の厚味も下方ほど厚くなっている。また気温の変化による膨脹収縮によって、管の変形するのを防ぐため、管の途中に特殊の継目が入れている。これをエキスパンション・ジョイントという。さらにペンストックは大量の水が流下するから、これによる変形を防ぐため途中をコンクリート・ブロックで固定している。(長岐靖隆)

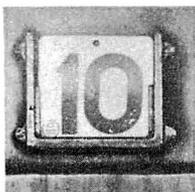


国鉄小千谷発電所 主水車発電機用ペンストック

へんせいじゅんいひょう 編成順位標 客車連結の順位を明確にするため、

客車の側面および内部に掲出す標をいう。

1 掲出場所 客車側面の両端および客車内部出入口の上部



1. 編成順位標(車外)



2. 編成順位標(車内)

2 着色 白地に黒文字。(古池義雄)

へんそう 返送(貨物の) 発駅に貨物を送り返すこと。これにはつぎのような2つの場合がある。

1 いったん運送に着手した貨物を、貨主の事由または天災事変その他貨主の責によらない事由で、貨物を送り返す場合。

2 運送目的を終った私有貨車、輸送用具等を発駅に返す場合。(重森直樹)

へんそうしゃ 返送車 専用運用の指定されている専用貨車を原発駅へ、常備駅の指定されている専用貨車を常備駅へ、社車をその所属社線の接続駅へ、いずれも空車で返す場合を返送車という。返送車は回送車の一部であって社車を除いては鉄道管理局の指示がなくとも、原発駅または常備駅へ自動的に回送するたてまえとなっている。(佐藤 章)

へんそくじょうしゃせん 変則乗車船 規定上いかなるものを指すかを明らかにしているものはないが、一般的に乗車券・急行券・特別2等車券・寝台券購求後において、その運送契約の内容の変更をする等級変更(上級乗換・下級乗換)・種類変更・乗越・方向変更・発駅変更・経路変更・区間変更の包括的名称として使用されている。

1 変則乗車船制度の必要性

旅客は旅行をするにさきだて、もっとも適切な乗車船をするため熟慮して相当の乗車券類の購求をすることが常態であるが、旅客の旅行が変転きわまりない社会における生活活動の手段である以上、当初の旅行目的に変更を生じ、乗車船形態の変更を要する場合が起り得るため、このような事由発生に旅客に対して乗車船距離、乗車船方向、乗車船経路、乗車船する列車・汽船・自動車、乗車船等級等について、乗車券類面に表示された運送条件と異なる条件に運送契約を変更する取扱制度が必要である。

旅客が変更を希望する場合の変更形態は種々雑多であり、そのすべての形態に対してそのもつとに必ずすることとするには、取扱制度をいちじるしく複雑化し、迅速・的確・公平な取扱が期せられないばかりでなく、旅客運賃・料金のほ脱、不正乗車船の手段として利用される結果をも招来することとなる。一方旅客の希望する変更の形態については、長年の沿革により典型的に分類し得るので、そのもつとも量的に多い形態についてのみ変更の取扱をする。

2 変則乗車船の取扱要件

変則乗車船の取扱については、一般につぎの要件をすべて具備している場合であることを要する。

(1) 変更内容が運送契約として定められている範囲内の変更であること 旅客の希望する変更内容が、変更の取扱をするむね運送約款中に規定されていること、方向変更・経路変更の場合における既乗車船区間への変更のように、運送約款中にとくに取扱をしないむねの規定がある場合には、旅客が変更を希望しても取扱をしない。

(2) 変更の請求は原則として通用期間内になされた場合であること 旅客が変則乗車の請求をしたときが、まだ原乗車券の通用期間内でなければならない。ただ取扱上原券が関連性の少ない乗越についてのみは、例外として通用期間経過後の継続乗車船中でも取扱をする。

(3) 旅客の申込と鉄道係員の承諾があること 変則乗車船は既存運送契約の変更であるから、当然に契約当事者である旅客の申込とこれに対する鉄道の代表者である鉄道係員の承諾を要する。この場合の承諾とは一般契約上の承諾とは、ややおもむきを異にしており、承諾程度のもつと解すればよい。旅客が申