

(機関車長)+20m(過走距離)。

2 電車または気動車の場合 20m(1車平均長)×N(編成車両数)+20m(過走距離,ただし編成両数5両以下の場合10m)。

しかし、ホームの先端に手小荷物等を取扱うテルハやエレベータ等があり、三輪車を付近に集結待避する必要がある場合は、それだけホームを延長することになる。

また着発する列車長は急行・ローカルあるいは季節等により種々異なるので、最長列車を基準にするのが理想的である。

(杉田勝美)

ポーランドのてつどう ポーランドの鉄道 1918年のポーランド独立とともに、講和条約により機関車4,762,客車10,379,貨車111,092両の譲渡を受けて、国有鉄道として発足した。その際ダンチヒは自由都市となったが、その鉄道はポーランドの管理下に置かれ、1921年に国有鉄道に併合された。ポーランドはその国土がロシア、オーストリア、ドイツの旧領土を合併して構成された関係上、鉄道の軌間も場所によって区々であったが、その後漸次標準軌間に統一された。標準軌間による新線の建設も、建国以後1937年末までに1,750kmに達した。

当初国有鉄道の管理と監督は鉄道大臣によって兼摂され、鉄道会計は国の一般会計の中に編入されていたが、鉄道官営制度に対する批判がたかまり1926・9・24の大統領令により機構改革が断行された。すなわち鉄道省が廃止され交通省が新設されるとともに、国有鉄道は「ポーランド国有鉄道企業」(Polskie Koleje Państwowe)と称する独立の法人に改組され、その財産は国家財産から分離された。この改革は国有鉄道の管理と監督を分離し、別に総裁(交通大臣の推薦にもつぎ大統領が任命する)を置くことにより、国有鉄道の自主化を達成することを目的としていた。しかしそれが実質的な成果を挙げるに至らないうちに1930・11・29の大統領令により国有鉄道はふたたび政府の管理に移され、交通大臣が総裁を兼ねることとなった。

1931年にフランス資本と提携する仏波鉄道会社が創設され、シレジアの炭田からグニャ港に至る鉄道を建設した。この鉄道は1933・1・1に全線が開通したが、その後ポーランド国有鉄道に編入された。

1939・9ドイツはポーランドに侵入してその西部を占領し、ついでソ連はその東部を分割占領した。これに伴ない西ポーランドのうちいわゆる新東地方(回廊地帯,上シレジアおよびポーゼン地域)の鉄道はドイツ国有鉄道のポーゼン管理局に編入され、残余の鉄道は東部鉄道(Ostbahn)という名称の下にクラカウ駐在の総督府の管理下に置かれた。分割後東ポーランドの鉄道はソ連式の5ft広軌に改造されたが、1941年にドイツ軍が進撃するとともにふたたび標準軌間に改められ、さらにソ連軍が反攻に転じて西進するに伴ない、またまたロシア広軌に改造されるというめまぐるしい変転をくりかえした。

第2次大戦後ポーランドの国境が改訂されたため、国有鉄道もいわゆるカーボン線以東の鉄道網を失ったが、そのかわりにオーデル・ナイセ以東の旧ドイツ鉄道を獲得した。戦争のため線路の33%,橋梁(きょうりょう)の48%,駅建物および施設の48%を破壊されたにもかかわらず、復旧は迅速に進み、1949年の客貨輸送量は1946年のそれにくらべて倍加しており、1938年の水準と比較しても、貨物輸送は80%,旅客輸送は100%以上に達している。なお6箇年計画(1950—55年)により最終年度たる1955年には、貨物24,500万t,旅客91,000万人の輸送目標を達成することになっていた。具体的な数字は最近発表されていないが、1947年にはポーランド国有鉄道の営業キロは広軌・標準軌間・狭軌を合わせて25,440kmで、このうち電化区間(直

流3,000V方式)は337kmである。蒸気機関車6,564,電気機関車310,レールカー42,客車6,650,荷物車1,046,貨車144,453両を有し、従事員は348,070人に達している。旅客505,794,324人(18,318,939,000人キロ)および貨物82,677,968t(19,303,988,000トンキロ)を輸送し、国内全客貨輸送の約87%を遂行している。営業収入は47,605,711,000ズロチー,支出は41,270,885,000ズロチーで、営業係数は86.70%を示している。

従事員が各職場においてノルマ競争を展開していることは共産国鉄道の共通の現象である。なお業務改善に関する従事員の意見を広範に採用しており(1953年には6,000件以上の意見が具申された),下部組織の意思を政策面に反映させるとともに、労働生産性の向上につとめている。

参考文献 Die Eisenbahn in Volkspolen(Deutsche Eisenbahn Technik, Heft 7, 1954). Directory of Railway Officials & Year Book 1953—54. World Railways 1954—55. International Railway Statistics 1953. (尾沢 功)

ほりゅうげんじのしんこうき 保留現示の信号機 (英) stick signal 進行を指示する信号現示が列車により停止現示となった後は、そのてこを定位に復し、さらにこれを反位にするまでは引つづき停止信号を現示する信号機を保留現示の信号機という。自動区間における半自動の信号機は、これに進行信号を現示して列車がこの信号機の防護区間に進入すれば、信号機の現示は停止信号に変わるはいうまでもないが、いったん列車の進入によって停止信号現示になった信号機は、その防護している区間に列車の存在している間は停止信号現示でもこれを通過すれば、てこが反位にある間は、ふたたび進行信号を現示する。自動区間から非自動区間に入る出発信号機や、停車場の入口まで自動化され構内が非自動化の場合の場内信号機等は、連続して軌道回路をもっていないから、信号機を制御する軌道回路を列車がすぎたならば、その区間に列車がある間進行信号現示となっていては危険なので、進行信号によって列車がいったんその進路内に進入して、停止現示になると軌道回路のある区間を通過し終っても(軌道回路のかわりに軌条接触器等を使用することもある)、停止信号現示を持続し、てこを引き直さなければ進行信号現示にならないように設備するのである。(川崎徳政)

ボルチモア・アンド・オハイオてつどう ボルチモア・アンド・オハイオ鉄道 (米) Baltimore and Ohio Railroad Company. 1級鉄道, 営業キロ9,694km. 本社所在地 Baltimore, Maryland, U. S. A.

この鉄道は遠隔の地を結ぶ公共用の鉄道として建設された最初の鉄道である。1827・2オハイオ州, ミシシッピ—溪谷の諸水路を大西洋岸と結ぶ複線鉄道建設の免許を受けて設立された。この鉄道も鉄道建設の初期における大多数の鉄道と同様に、最初は運河と競争する目的をもってボルチモアの商人により建設が計画されたものである。その後新線建設と既存鉄道の買収によって1800年代の末にはシカゴ, クリーヴランドおよびフィラデルフィアまで、1929年にはバッファローおよびロチェスターまで線路が延長され、ここにだいたい、現在のボルチモア・アンド・オハイオ鉄道が形成された。

主要線路はフィラデルフィアからボルチモア, ワシントン, カンバーランド, ビッツバーグを経てシカゴに通じ、カンバーランドからシンシナチを経てセントルイスに達している。オンタリオ湖岸のロチェスターから連絡船が運航され、対岸のコバーグにおいてカナディアン・ナショナル鉄道と連絡している。

1955暦年度の営業成績はつぎのとおりである。

営業収入 432,061,417 ドル