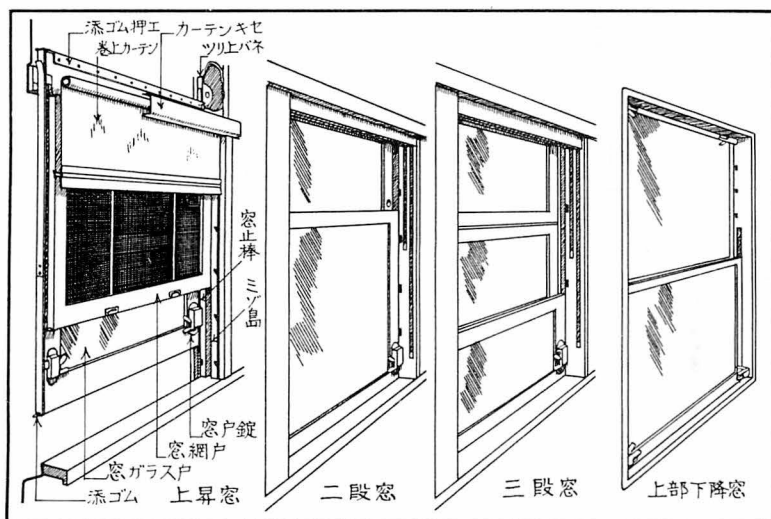
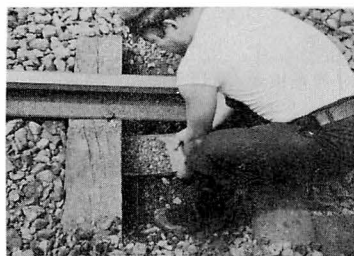


客 車 の 窓 (本文前ページ)



石敷込作業基準」が当時の鉄道省施設局から、縦ショベルによるものには、昭和25・9「縦ショベルによる豆砕石敷込作業基準」が当時の運輸総局施設局から、それぞれ作業の基準として制定された。

(田中正彦)



2. 縦ショベルによる敷込

まやこさくつどう 摩耶鋼索鉄道

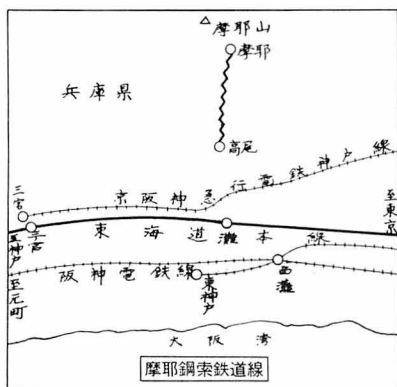
1 事業者の概要

名称 摩耶鋼索鉄道株式会社、本社 神戸市灘区箕岡通、資本金 1,920 万円、おもな事業 地方鉄道、土地建物の賃貸。鉄道従事員 22 人、保有車両 鋼索客車 2 両。

沿革 大正11・

10・24会社設立、同14年営業開始、昭和18・12より戦時中の企業整備のため休止し、同30・5再開した。

2 地方鉄道線 兵庫県の高尾・摩耶間0.9km単線、動力電気、軌間1.067m、旅客・貨物輸送を目的とする鋼索鉄道、大正11・2・17免許、同14・1・6開業。



3 運輸概況

項目	年度	昭和30
旅客輸送人員(千人)		550
人キロ(千)		495
旅客収入(千円)		21,295
運輸雑収(〃)		1,081
収入合計(〃)		22,375
営業費(〃)		18,750
営業利益(〃)		3,625
営業係数(%)		82

4 沿線の観光地 摩耶山天上寺(摩耶駅)。(原 功)

マレーのてつどう マレーの鉄道

第2次世界大戦後、旧マレー連邦鉄道およびジョホール鉄道は合併されマレー鉄道 (Malayan Railway) と改称された。マレー最初の鉄道は1885年にポートウェルド・タイピン間に開通した。ジョールバル・プレイ間の本線は1909年に完成した。この本線はプレイにおいて対岸のペタンと連絡している。プレイの南8kmのブキットメルトジャムから北に延びパダンベサルに達する支線は1918年に完成し、タイ国有鉄道と連絡している。シンガポール島の鉄道はすでに1903年に開通していたが、本線と直通するに至ったのはジョホール堤道の完成した1923年以後のことである。

ゲマス・タンパット間526kmの東海岸線は1907年に着工1931年に完成し

た。タンパットの南25kmの地点から分岐する21kmの支線によりスンゲイゴロックにおいてタイ国鉄道と連絡している。

第2次世界大戦中占領軍により、東海岸線はゲマスの北方121kmのメンタカブから同443kmのクレイまで323kmの線路および橋梁が撤去された。戦後1947年にその復旧工事が開始され1953・6に完成した。

プレイとタイ国首府バンコックの間に週1回直通列車が運転されている。所要時間は戦前は26時間であったが、線路・橋梁等の破損のため49時間になっている。

マレーの鉄道は大戦中占領当時の保守および修理不良により甚大な打撃を受けたので、戦前の水準にまで回復するには非常な努力を必要としている。機関車および客・貨車の能力は戦前の5割以下に激減し、なお約419kmの軌道更换と合計約3.2kmの橋梁の復旧を必要としている。

1955年度の旅客輸送人員は7,686,839人、貨物輸送トン数は2,237,479t。

線路延長は1,653km、軌道延長は2,093km(私有側線を含む)で、軌間は全部1mである。軌条は本線では39.7kg、支線では29.8kgおよび23kgで、長さは9.1mおよび12.2mとなっている。テルミット溶接により36.5mの軌条を敷設している区間もある。枕木は国内産を使用し、軟質材にはクレオソートを注入する。曲線半径の最小は582m、最急勾配は1%、最高許容時速は65km/h。

車両は蒸気機関車164、ディーゼル機関車9、ディーゼル電気機関車20、客車327、貨車5,899および気動車5両で、機関車はすべて英国および米国の製作会社から購入される。

鉄橋の総数は902、その総延長は14,175mである。そのうち750橋は板げた橋である。ベラク河のビクトリア鉄橋は長さ305m、ケランタン河のギレマード鉄橋は610mである。

参考文献 Tothill Press Ltd. 発行 Directory of Railway Officials & Year Book 1953-54. Henry Sampson 編 World Railways 1954-55. (光延有三)

まんじせん 万字線 室蘭本線志文駅から万字炭山駅に至る23.8kmの線。室蘭線に属する丙線。大正3・11全線開通したもので石炭の輸送をその使命としている。(森 錦寿)