

通
信

◎ 倫 敦 だ よ り

内務技師 三 浦 七 郎

三 浦 七 郎

一 諸 言

されてゐる。此の點は東洋の英國と謂はるゝ我國とは大分趣を異にしてゐる。

濃艶華麗の風致に富んだ巴里を後にして、悠揚迫らず落着きのある英國に入つた。佛國のカーレーから浪の荒いドーヴアー海峡を越えてドーヴアーに着くと、直ちに白壁を建て連ねた様な絶壁が眼に付いて、直観的に英國に白堊の多いことが頭に浮んだ。海岸は確実であるが一度足を内地に踏み込むと、一望際進なき牧場の青草が連亘せるに少からず愉快を感じる。此の溝地の青あるがために、英國の冬が如何にも其の夫程真黒である。英國の西海岸を流れる暖流が水蒸氣を倫敦



四

の上空に送り、夫が冷却して霧となつて降り、各戸から吐き出す煤煙が中途で此の霧に遮られて上昇し切れず、溶解されて霧と共に落ちて來るのが倫敦霧の由來で、其の煤煙が立派な建物でも人の顔でも馬の面でも一向頗るなく皆之を真黒に塗つて終ふのだ。霧の深い時は北國の吹雪に逢つた様なもので、全く咫尺を辨ぜないから總ての交通機關はバッタリと止まり、電燈の光が岐阜提灯の様に朧ろに霞むで見ゆる所は又得ならぬ景色で頗る美術的である。ウエストミンスター・ペイ、聖ポーラー寺院、議院等も皆白い白の素地は疾くの昔に失せて今は真黒な澤消しの漆塗りのやうに見える。有名な倫敦橋やオーターロー橋は花崗岩の拱であるが、之亦真黒で少しも白い所は無いから遠くから眺めたら石拱だと思ふ人はあるまい。鏽びて古色蒼然たるものでなければ喜ばないのが倫敦つ子の特長だらう。

近來は混擬土の建物も見られる様になつたが、在來のは皆石か煉瓦で頗る頑丈に出來て、高さは三階五階止りで七八階のは稀にしかない。是でも地震に出會したら一度で總崩れになるだらうと何だか恐い感じがする。然し倫敦には決して隊伍の方について居る、外にも澤山の一頭或は二頭立地震がないさうだからマー安心して住んで居られる様なものだ。橋梁でも一テムス河に架したものは全部石か鐵で、鐵筋

混擬土のは二三しか見られないから大部分は重い荷重が運れない。今は車輛の通過を禁じてあるアルバート橋が、今度鐵筋混擬土で改造することになつて不日起工の筈であるが、之がテームス河に架する近代的橋梁の確か三番目位である。

此の煉瓦の砂漠には最も嫌なものが二つある、其の一は前に述べた霧とドンヨリとした天氣で、折々は驟雨に襲はれる事もあるので、婦人は何時も短い洋傘を持つて歩いてる位だ。他の一は路上の馬糞である。馬糞は倫敦の名物と云へば夫までだが風致を害すること夥しいものである。立派な鋪装の上しかも日賞の大通りで、トラフィックの最も輻輳する所に馬車が悠々と走つて居るのは如何に他の高速度交通機關に支障を及ぼしがため幾多の事故を生じ不便を醸してゐるか明瞭かだけれど、幾十年間之を改めやうとしない所に保守的の氣質が窺はれる。毎年十一月十日に市長就任の式があつて、會議所から裁判所まで馬鹿に長い行列が練り歩くが、其の内には軍樂隊ボイスカウト、騎馬巡查軍隊自動車と色々の者があるが、新任の市長は昔タイプの金ビカの馬車に納りかへつて隊伍の方について居る、外にも澤山の一頭或は二頭立の馬車が交つて、成程綺麗ではあるが環境との釣合が取れないと滑稽の感がある、近來はトラフィック輻輳の事故が頻發し

數多の死傷者を出すので捨てゝも置けず、街路の交通と云ふことには周到の注意を拂ふ様になつて、如何にして之を緩和し救濟するかに就て常に新聞紙上を賑はしてゐる。此のこととは後に説明する積である。

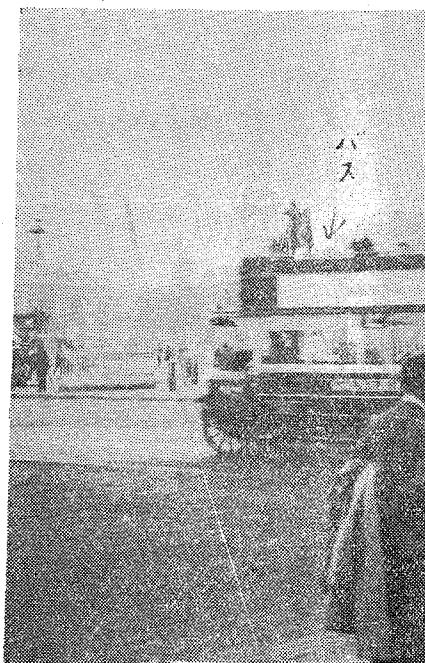
倫敦の町並は可なり立派だが巴里のやうに、整然としてゐない。東京より幾分氣がきいてゐると云ふだけ

で、矢張裏町の家を捜すには大分時間の浪費を覺悟せねばならない、只番地が飛び飛びにならないで必ず或る一個所を起點として、整理されてゐるのはせめてもの幸である。

堅實と云ふことが英國人のモードであると聞いてゐたが全く然りである。例へば建築物でも頑強一點張りで材料を惜しげもなく使つてある。倫敦橋オーラーロー橋も皆重々しい石拱で、現在の發達せる、鐵筋混凝土の瀟洒たる橋に比べると馬鹿丁寧なものである。

街路の如きも其の基礎混凝土は九時から十五時位まであつて、ある芥溜の内に入れ或は車で他に運び去り時時は撒水車が街仲々鞏固に仕上つてゐる。最もトラフィックの多いオツクスオーフド街などは、或る技師が三十年間は修繕の必要がないと大に自慢して造つた鋪装であるが先般地下埋設物修理のため

オツクスフォードサーカス附近を壊して掘り起さねばならなくなつたとき、其の技師は非常に殘念がつたさうである。總てが此の通りで、永遠に備へるために建設費が多少余計かかる位は敢て意とせないだけの經濟的信念を有して居る。此の點は東京市の道路なんかに眞似て見たらと思ふ。



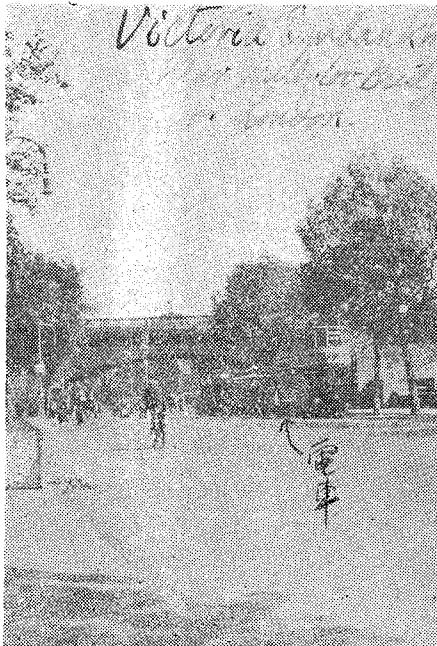
街路はマ
ルセイユ
や巴里の
乗 樣に、夜
動 合 半撒水し
車 自 様に、夜
に馬糞を
搔き集め
て歩道に

渠の上に水を流して洗ひ去るから、可なり奇麗になつてゐるが、油斷すると馬糞の上に立ることがあるから仲々危險厄介だ。儀式ばつたことを好むのも英國人氣質で、脊廣にシルクハ

ツト、山高と云ふ恰好の紳士小供がザラにある、殊にホテル料理店芝居活動の立關には堂々たる風采の男が、立派な服装を着け胸には澤山の勳章を輝やかして立つてゐる。此の大男を日本に連れて行つたら、陸海軍のエライ將校だと思つて相當の敬意を表するに吝ならざる位の偉大な體格の持ち主であるが、悪く云へば大男全身に智慧が廻りかねで立關子となつた譯だらう。

美髯を貯へ山高をかぶつた男が、道路の馬糞を集めてゐるに至つては滑稽を通りこしてサモシイ感じがする然し御蔭で路面は鏡の様で、月の夜などは全く河の流れではないかと間違ふ位である。

街路は馬糞を除いたらさすがに綺麗なもので、唾を吐く氣になれない、或る所で老紳士が紙屑を捨てるために、懲々街渠のグレーチングを捜して其の中に投げ込んでゐるのを見か



けたが、夫程總ての人が路を汚くせないやうにと心掛けてゐる。只勞働者町に行くとマドロスバイブを喰へた勞働者が盛に唾を吐いてゐて余り良い心地のせない所もある。公園なんかでも一定の場所に備へ付けた紙屑籠の内に入れて、日比谷公園の如く到る處紙屑や辨當のカラで不愉快を覺ゆることはない。之等の點は確に訓練されてゐる人のものだから汚してもいゝと云ふ考はないようで賞讃に價すると思ふ。

我々旅行者が最も不便を感じるのは英國人が複雜を好んで少しも之車を改良しないことだ今一例を擧げて見よう日常吾人の接觸する機會が最も多くて而も最も正確を要する金の單位は競て云つて見れば一ボンドは二十シルリングで一シル

リングは十二ペニスであるが此の外に五シルリングをクラウン四シルリングをダブルフローリン(之の二つは稀である)。ボンドは二十九クラウン二シルリングをフローリンと稱し外に尚ハーベンニイ及ファーシング(四分一ペニス)

がある。十進法でないところに妙味がある。即ち二十と云ふ數の公約數には一、四、五、十の四つがあり、十二の公約數には二、三、四、六の四つがある。成る可く公約數を多く有する數を選んで金の單位となしてあるが、買物をなしで釣銭を取つたらボンドをシルリングに、シルリングをペンスに直して見ないと間違の有無が分らないので、始めのうちは之だけでも大方面喰つてしまふ、尙ヒドいには一世記前から發行せなくなつた金にギニイといふ単位がある。之は二十一シルリングのことだが實際の金貨はないのに、下宿屋では殆んど一週間何ギニイの宿料と決つてゐる。町の大きなショウンドウにさへ何ギニイと書いた正札を見受ける。三ボンド三シルリングのことを三ギニイと云へば、何だか安い様な感がすると云へばそれまでだが、大分馬鹿げた戯れである。

又重量の方にはハンドレットウェイト即ち百十二封度の外に、ストーンと云ふ単位がある。人の體重を量る時は十四封度とするが獸肉、魚肉類には八封度乾酪には十八封度、ガラスには八封度尙一トンは二十ハンドレットウェイトで一ハンドレットウェイトは四コーター、一コーターは二十八封度と舉けて來れば、何處まで複雜だか見當が付かない。是等の單位に無駄の頭と時間を費すことを止めて十進法に改めたら如

何に便利だらうと切感する、英人自身さへ時には金の計算を間違へると云ふことである。

二 異合自動車(バス)

倫敦の自賈の通りにはバスのみで電車はない。之のバスは一八二九年に始めてジョージ、シリビールに依り倫敦に紹介されたから、其の當時暫らくはシリビールと呼ばれ後にオムバスとなり遂にバスとつまつてしまつたのである。一八九九年までは馬車であつたが其の後モーターオムニバスに關しての實驗が行はれ、一九〇五年から之が一般に使用せられる様になつて、一九一一年十一月廿五日に馬曳きのバスは跡を絶つに至つたのである。バスは倫敦ゼネラルオムニバス會社のが殆んど大部分を占めてゐて全部二階があるので、二階に坐席を占めて悠々と市内の雑沓を眺めながら鋪装の上を滑めらがに走るのは得も云はれぬ愉快を覺ゆる。

到る處の交叉點で交通巡査の一舉手に依つて止まるは勿論ドレットウェイトは四コーター、一コーターは二十八封度とると止めて呉れると云ふ風であるから速度の早いことは到底望まれない、或る地に速に達しやうとするには如何しても地位に無駄の頭と時間を費すことを止めて十進法に改めたら如

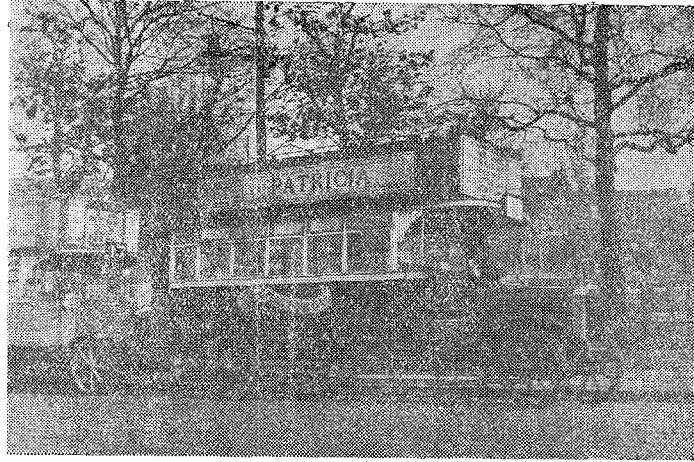
下鐵道を選ばねばならないバスの約一分一乃至三分一の時間

で到達することを得る所が多いやうである。バスには番号と其の行先及通過地を看板にしてあるから一目明瞭で、又會社では番號入の圖面を無代で發行して乗客に便してゐる。

バスは朝の七時頃から夜半まで動いてゐるが、朝夕のラツシユアワーには矢張大分混雑する。土曜の午後及日曜だけには特別に郊外まで運轉する臨時バスが出来る。英國では一週間に五日半働くことに定められてるので、官衙は勿論會社商店に至るまで、土曜の午後と日曜全くの休みで只煙草屋飲食店活動だけは例外である、或る町内の規約で、土曜の代りに木曜半日休む所もある様だ。勞働者も勿論、土曜の午後になると仕事を中止して歸路に着く様な次第だから、此の公休日にはバスや自動車で郊外へ散歩に出掛ける慣例となり、從て道路は完備し特別バスまで運轉して大に享樂をなし、次の一週の活動に備ふるのである。

バスの停留所にはサインボストが立つて何番のバスは何處に止まるかを明示し、内には電燈があつて夜も見ゆるやうになつてゐる。一年間に九九四、〇〇〇、〇〇〇人の乗客が之に依て運ばれてゐるのだから、倫敦つ子のためには非常な奉

ス内には次
の様な注意
が掲げてある、公衆衛生及清潔のため唾を吐く悪い習慣を
れない。バ
ス内には次
の様な注意
が掲げてある、公衆衛生及清潔のため唾を吐く悪い習慣を



乗合自動車

仕をなしてゐる譯である。

一九二三年九月十二日、朝八時から夕方八時までに通過せるバスの數は、ウエストミンスター橋では二、四五二臺、ヴォークザール橋では一、四一五臺で同年七月十日の交通調査に依ると、同じく十二時間にトラフルガル、スクエアを通過したバスの數は八、九七四臺で隨分盛なものである。市内交通問題を論議するに當つては、此のバスの重要な使命を開却するわけに行かない。

倫敦ゼネラルオムニバス會社のバスには、B型と云ふのがあつて長い間標準車となつてゐたが、大戦中特に有名となつた。戦争が始まると直ぐ徵發されて戦場に向つたが、第一路面が完全でないのと、激烈なる軍務に服し得る程丈夫でないことは分つたけれど。最も有力なる援助をなして戦後は再び倫敦の市中に現はれて市民への奉仕をなしてゐる。二階造りのB型は内に十六人二階に十八人を運ぶことが出来る。之は其の後改良されてK型の四十六人乗りとなつた。其の改良された點は、運転手臺が發動機の後方になくて横の方に付いてゐるから、プラットフォームの長さ三呎六吋縮小することが出来た、發動機は一分間千回轉、三十馬力でフレームの頂上から路面までの高は二呎五吋、車臺の重量は二噸六ハンドレ

ッドウェイト、車體を併せると三噸八ハンドレッドウェイトである。

バスの改良に關しては常に研究を續けてゐたが、近年は大分改善せるものが製作せられるやうになつた。從來の坐席はB型の三十四人でギリギリ一杯だと考られてあつたが、其後の研究の結果K型の四十六人乗、尙進んでS及NS型が現はれた前者は五十四人後者は五十人乗である。何れのバスも下だけに五人立つことを許されてあつて二階では絶対に立つことは出来ない。S型の特長は、満員の時プラットフォームの高を路面より二呎七吋となして車輪の重心を成る可く下げることに苦心してゐる。發動機は一分間千回轉、三十五馬力を有してゐる。輪帶は總て千五十粍の直徑、百二十粍の幅で、車臺の重量は三屯三ハンドレッドウェイト、軸距十四呎十一吋、總幅七呎、總長二十五呎八吋四分一、輪距五呎十吋である。NS型は始めカバーを二回に使用する筈であつたが實現されなかつた、車體の高を十三呎に制限して顛覆に對する安全を期してある、發動機はS型と同一で車輪の重さは五噸、満員の際八噸七ハンドレッドウェイトとなる。ゼネラル會社のバスの總數は四、二〇九臺となつてゐる。

バスの前面を横切つたので、運転手が之を避けんがため急にハンドルを廻し安全地帯に衝突して轉んだから、十數人の負傷者を出し



電車

ウエストエンドと稱せらるゝ區域即ち倫敦の流行及娛樂の中心には無いが、其の他の區域には數多の電車網があつて郊外にまで延長されてある。倫敦内の電車はカウンチカウンジルの所屬で、郊外にあるものは他の會社及自治體の所屬につなてる、カウンチカウンジル所屬の電車は、チームス河以北の線に總て奇數、以南の線に偶數の番號を附してある。バス及電車には平日及日曜、平日のみ、平日のラッシュアワーのみ日曜のみと區別があつて平日のみ運轉して日曜には動かないもの、また之と反対に日曜だけ運轉して平日は休んでゐるものがある、色々複雑のやうだけれど圖面に判然と區別して書いてあるから容易に了解が出来る。賃金は一片半以上で小供のは別にある、午前十時から午後四時までの間は（土曜日曜を除き）全線に亘り二片に制限されてゐる。之はバスと競争の關係からであろう。バスと同様二階では喫煙が出来る。倫敦内電車線路の總延長は三六三、八六哩、總資本金二五、三八三、六六三磅、一年間の乗客數（一九二二年一〇〇九、四四七、一六〇人で、車輛總數二、九八四臺である。

倫敦の電車は暗渠式 (Conduit System) と架空式 (Overhead

system) とがある。前者には暗渠を線路の中央に置くのと軌條の下に置くとの二種あるが倫敦は中央の方を採用してゐる。之は中央に置くと穴の幅が四分三吋で充分だが、軌條の下に置くと少くも一吋四分一、曲線及交叉點では三吋に増加せなければならぬので、交通に對し少からず支障を與ふると云ふ理由から中心式を選んだのである。カウンチイカウンシルのスロットレール (Slot rail) には一碼に付六十封度、深七吋の Z コンダクターレール (Conductor rail) には一碼に付二十二封度の T を使用してゐる。架空式は東京のと同様であつて只ボールは一本、架空線は路面より十七呎の高にある。倫敦以外の各都市の電車は皆架空式となつてゐて、其の構造も大抵二階造りであるが稀に一階のある。英國に二階電車の多いのは乗客を殖す意味もあるが、バスが二階造りで體裁が良いので、寧ろ之に眞似る意味から來たのではないかと思はれる。

◎ 東京だより

田 中 生

肅啓、大正の御代も茲に十四の春を迎へ筆を新たにして讀

者諸彦と相見ゆるは小生の光榮とする處に御座候、歳を送り歲を迎ふるに當つて心氣を更新し前途を祝福するは吾人の生活上必要のこととに候得共、本年の如きに在りては此祝福を亨受すべきや否は疑問に有之候、我が政界は三派協調と言ふ微温的不自然な結合に依りて一時の安定を維持しつゝあるも、元來政權懲に捉はれ政見を異にするものゝ寄合世帶に外ならざるを以て、何時其の結合の破壊せらるゝや測り難く舊臘末に於ける鐵道問題、貴族院改革問題及義務教育費負擔問題等に關する三派の態度に徴するときは必ずしも結合鞏固なりとは難被認いつも在野黨に乗すべし機會を與へたることに徴しても内閣の命脈を凝はざるを得ざらしめ候、更に經濟界を觀るときは、打續く入超に爲替の變調甚だしく國內商工業は著しく不況の地位に在りながら、物價は依然として昂騰の勢を維持し、爲に國民生活を脅すこと甚しく、之を動機として國民の思想を悪化せしめ、驚くべき社會事實の頻出を餘儀なくするの事實に鑑るときは、如何なる樂觀論者と雖袖手傍観事の成り行きに任すべき秋に無いかと存候、此行き詰れる狀態を改革し之を展開して滑かなる社會生活を持續することに努力し、政治上に在りては普通選舉を實施し國民多數の意思を國政の上に實現せしめ、經濟界に在りては經濟策の根本的立