



漫 録



カレント・ト・ピツクス

杜 亭

流線型列車

オランダ鐵道會社は、この五月から目下大流行の流線型
 デイゼル電氣列車を使用することになつた。まづ手始め
 にハイゲ——アルンヘム線とアムステルダム——ヘルト
 ゲンボツシュ線の兩幹線に使用し、その後漸次事情の許す
 に従つて、もつと一般的に用ゐる豫定になつてゐる。新車
 四十列車は目下建造中である。客車三輛を一列車に組立て
 たもので、兩端に圓形の「鼻」が着く。全長二百フィート

餘、その間に線型の滑らかな流れを破壊する。保護物は一
 つもない。全部鋼製の、見るから胸のすく様な、輕快な列
 車である。

中部客車の中央に密閉した室を設けて、そこにデイゼ
 ル電動機を据え附ける。時速約六十五マイルといふ素晴らしい
 速力が出る。二列車又は三列車連結して客車六輛又は九
 輛編成の列車とし、二組又は三組の電動機で駛ることも出
 来る。一列車は二三等旅客約二百二十人を收容する一等は
 設けないことになつてゐる。中部の客車と片方の端の客車

とが二等室他が三等室となる。内部の設備は頗る高級——航空機に、自動車に、軌道車に、列車に、近くは汽船にまで應用されたといふから、流線型は正に時代の寵兒である。

電車かバスか

市街電車からバスへの轉向は、目下各國共通の趨勢となつてゐる様であるが、収入の増加と乗客の増加が證據になるものとすれば、米國テキサス州サン・アントニオに於る實例は、正にこの種の轉向の成功を立證するものといはねばならぬ。

サン・アントニオは人口二十三萬餘、アメリカにおける最大のオール・バス都市である。昨年、電車で、バスに全部轉換して終つたのである。サン・アントニオ・パブリック・サーヴィス會社社長タツトル氏の推算によると、一九三三年十二月中の事業成績は、一九三二年の十二月に比し一割増となつてゐる。毎月の運輸數字が前年に比して増加を示したのは、實に一九二九年以來始めてのことであ

るといはれてゐる。一九二九年以來、會社の營業成績は年と共に月と共に、グングン降る一方で、社運頗る隆昌ならず、遂に五割以上の減少といふ状態に陥つたが、牛を馬に乘換へてといふ諺にヒントを得たのか、どうかは些か詳でないが、昨年四月に市街電車を全部バスに取換へたところが、忽ちその月からハネ返つて、一九三二年の月別數字と比較すると、減少歩合は春の雪の様に次第に融けて來た。即ち四月の収入は前年より二割一步減、十一月には僅か二歩減となり、次いで十二月の一割増といふレコードに到達し、一九二九年以來用無しになつてゐた増加歩合欄に、インキ黒々と記入された譯である。

一九三四年には、もつとサーヴィスをよくしてもつと成績を擧げようといふので、會社は三十人乗りの新車三十五輛を注文したさうである。この注文品が納入されると、合計百五十餘輛のバスが常に動くこととなる筈である。電車かバスか、少くともサン・アントニオに關する限り、電車は會社に合はせる顔を無くした譯である。

フランスの自動車課税

フランスでは道路の危険問題が喧しく論ぜられてゐる。自動車を危険視し厄介視する人達は、自動車が課税の點で優遇され過ぎてゐるのは怪しからん、それが證據に、政府の税金は鐵道による旅客運賃に對するものが三割二分五厘であるのに、電車とバスによるものに對してはたつた三分ではないかといきまゝ。ガソリンに掛けられる税金のことは、知らぬ顔して済してゐる。本年の二月一日から新しい規則が施行せられ、自動車に對する通行税を廢止し、これまですら既に重税となつてゐたガソリンに對して、更に一リットルにつき〇・五フランの税を掛けることになつた。従來は、ガソリンは五リットルに相當する一ピドンを單位として、賣値が定められてゐたが、今度から一リットル幾らで賣らなければならぬこととなつた。パリでは、ガソリンは現在一リットル、一・九〇フランの値を呼んでゐる。しかしこれに新税を加へると二・四〇フランとなる。通行

税とガソリン消費税とによつて、國が毎年自動車使用者から三百五十萬フランを徴收してゐる。この中、通行税は百萬フランであつて、ガソリン税が一リットルにつき約〇・八七フラン、換言すれば輸入港におけるガソリン原價のざつと三倍である。だから道路交通業者達は、自動車に對する課税は純収入の一割乃至一割三分になつてゐるぞ、と應酬する。これに對して鐵道は、自分達の方は旅客收入から三割二分五厘、貨物收入から平均八歩の税金を納めなきやならないぢやないか、と反駁する。甲論乙駁とはこの事だが「モダン・トランスポート」誌は、「總鐵道收入の五分の四の課税で、大體、自動車に對する現在の課税と等しいものとなる」といつて、勝負を預かつてゐる。

イギリスの道路事故

最近、イギリスの内務省が發表した一九三三年中における道路事故發生件數は、イギリスの關係者をして少からず

狼狽させてゐる。

イギリス本國における昨年中の道路事故による死傷件数は一九一、八二九件で、その中死亡件数は六、九二四件となつてゐる。これに對應する一九三二年の數字は、それぞれ一八四、〇〇六件及び六、四八七件である。従つて、事故の總件数において七、八二三件、四分三厘の増（一九三二年に於いては二、九二九件、一分六厘の増）、死亡事故の件数に於いて四三七件、即ち六分七厘増（一九三二年には僅かの減）。また一九三二年における死亡者數六、六六七人、負傷者數二〇六、四五〇人に對し、一九三三年に於いては、死亡者七、二二五人、負傷者二一六、四〇一人となつてゐる。

この様に事故の發生件数は、減少するどころか、反對に逐年向上（？）の跡を示してゐる。自動車交通が年々増加することも、原因の一つであるかは知れないが、全國「安全第一」協會の教育的活動と相俟つて、ラヂオ、新聞紙と通じて、政府が児童になつて行つた事故防止の宣傳が、かかる失望すべき結果を齎したことは、何といつても「遺

憾千萬」な次第である。速力制限の再勵行も殆ど効果がな
い様で、どんなに法律を極めたところで、嚴しい罰則を設
けない限り、到底所期の結果を收めることは困難である、と
いはれてゐる。「自動車運轉手、自轉車使用者及び歩行者に
依るより、大なる注意の實行は、如何なる法制よりもより効
果的であらう」と、流石に交通大臣はよいことをいつてゐ
る。交通法の違反は、固より刑事上の犯罪でなければなら
ぬが、歩行者の側でも、道路使用者としての彼等の責任を
充分心得てゐる様にさせる工夫が必要である。また一般の
運轉手が、バスや電車の運轉手と同じ程度に、注意を拂ひ、
叮嚀にやつたら、自動車に對する苦情は殆ど無くなるであ
らう。最も惡質の違反者で、眞に道路のバチルスとも稱す
べき者は、高速の小型スポーツ車や自動自轉車によつて、
その「熱」と「勇敢」の掛け口を見出す若い連中である。

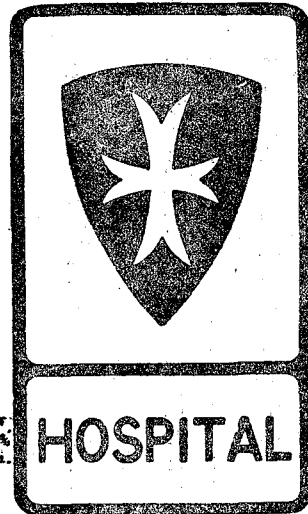
新しい交通信號

イギリスの交通省は、一九三二年十二月に、現行の交通

信號制度改正のために委員會を設置した。この委員會は、ヘンリー・ヌーベリー卿を委員長として、爾來種々調査、研究を重ねてゐたが、最近、その報告書を發表した。委員會は標準警戒信號の或るものは今後もこれを維持すべきこと、狹隘なる道路、狹隘な橋梁及び低い橋梁、病院等に接近した所で、注意を喚起するために、若干新規の標準警戒

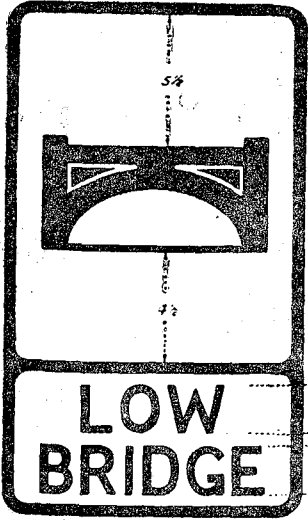


廻 迂

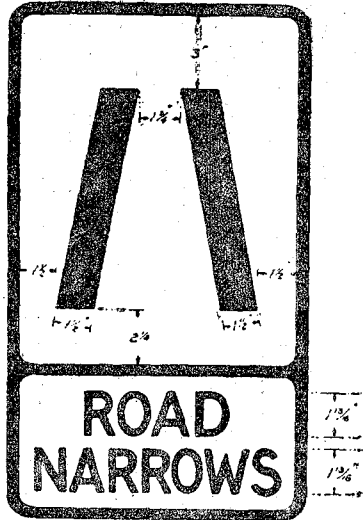


院 病

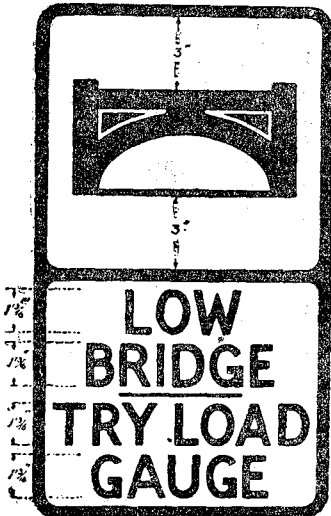
信號を使用すべきことを勸告してゐる。この二、三を左に掲げる。



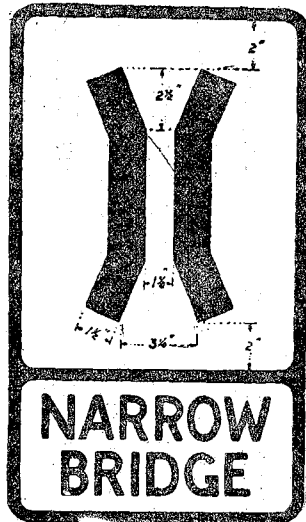
橋 低



路 隘



橋 低
よせ用試を規定載積



橋 隘