

カレント・ト・ピツクス

杜 亭

バスの速度と道路事故

ロンドンの道路事故が、官民大童の防止宣傳の甲斐もなく、年々増加して關係者が、が、つ、か、り、さ、せ、て、ゐ、る、こ、と、は、この前に書いたが、最近この問題に關聯して、歩、行、者、者、協、會、と、ロ、ン、ド、ン、交、通、諮、問、委、員、會、と、が、論、争、し、て、ゐ、る。歩行者協會は、一體バスの公定速度を高めたのが怪しからん、道路事故の増加はその必然的結果だといふ。斯う言はれてみると諮問委員會も、その立場上何とか言はなければならぬ。委員會應酬して曰く、目下速度制限の低下を必要とすべき事情は認められない——斯うあつさり片附けられては、協會たるもの黙つて引下る譯にはゆかない。公定速度

引上實施後の最初の六ヶ月間に成ける警視廳管内のバスに依る死亡者總數は、之を前年の對應期間に比較するに、三人より五六人に激増し、又その期間に於ける負傷者は一、〇七四人より一、二八一人に殖えてゐる事實は、一體どう説明して呉れるんだ、と大刀取り直ほして眞向から切り込む。これらの數字を見ると、なるほど速度と事故との間に親戚關係がありさうだ。然し委員會は容易にかぶとを脱がぬ。これら二個の要素が因果關係を有するといふ議論には絶對承服出来ん、抑々道路事故なるものは、その原因は幾多の要素に依據し、これら諸要素の高度の批判的實驗のみが有益なる結論を提供し得るものなることは言を俟たない、例へば事故發生件數を比較するにしても、旅客及び

人口の年々の激増を無視してはならぬと反駁してゐる。この論争は、どうも協會側の旗色がよくない。一般旅客に至大の便宜を與へてゐる現在のバスの速度を制限せよといふ議論は、どうかと思ふが、總ての幹線道路に横斷歩道を採用すべき時期が到來してゐることは認めなければならぬ、この目的が達成せられれば、交通信號機の増設と相俟つて、道路事故の發生を大いに減少せしめることとなるだらう、と委員會は、いきり立つた協會を宥めてゐる。

乗物今昔物語

交通機關の發達については、幾多の興味あるロマンスが秘められてゐることと想像されるが、これは最近イギリスイギリス、オーストラリア、ロンドン、ニューヨーク、シカゴの機關車工學會に於て、ムーンといふ人が幻燈入りで行つた講演の要領——現在の様な馬車が始めて用ゐられたのは何時頃のことであるか。確實な青史の示すところに依ると、西曆一二八〇年、フランスのシャルル・ダンデュー王がナポリ王となつて、晴れの入城をせられたと

きに、麗貌の譽高き王妃ベアトリクスが美々しく装ひ立てた馬車に召されたのが、馬車の始まりだと考へられる。然し最初の乗合馬車が現はれたのは、すつと後の一六五〇年の少し前のことであつた。今からみれば厄介千萬な車であつたことはいふまでもないことで、スプリングを取附けたのが一七三四年、といふから約七、八〇年の間といふものは、ガタガタギンギンで過して來た譯である。郵便馬車が登場したのはこれより更に五〇年後、一七八〇年頃のことであるが、これは汽車が發達した後も、相當長く残つてゐた。最初に出來た鐵道客車はスパルタ式とでもいふか、困苦缺乏に耐ゆる軍人精神の發揚を旨としたものであつた。一八三八年に三等車が出來たが、無蓋車で座席がない、床には雨水排出のためにする穴が數個明けてある、といふとても物凄いの。間もなく有蓋車も作られたが、無蓋車は一八五〇年頃まで引續ぎ使用されてゐたといふから、昔の人は、イギリス人でも仲々辛抱強かつたものと見える。その後二〇年間は、大した進歩發達の跡も窺はれないが、俄

然一八七〇年を轉換期として、素晴しく躍進し始めた。一八七二年までに中部鐵道の三等車が、幅員六フイートに擴大された。一八七三年にスプリング附の車が東北部鐵道に使用される様になり、翌年には、中部鐵道にアメリカのプルマン式座席が現はれた。一八七九年に大北部鐵道は列車内で食事を出し始めた。一八九〇年に大西部鐵道は廊下附客車を使用し、一九〇六年には、咬合連結の原理が大北部の客車に適用されるに至つた。今日では、三等旅客は多くの場合、一等車と區別の着かない様な設備を提供されてゐる(勿論イギリスの話で、ムーン氏の講演の内容である)。そして幹線列車では、一等旅館でなければ到底望めない様な各種の娛樂設備が設けられてゐる。又乗合自動車の方も、現在では快適、便利の二點に於ては、文句を附ける餘地のないまでに改善されてゐる——終り。

失業救済道路工事の成績

アメリカの勞働省發行の勞働者使用狀況時報一月號に

依ると、本年一月中に於ける州道その他の公道の新設及び維持工事に使用された勞働者の總數は一六九、四一七人であつて、前月(一九三三年十二月)に比較すると、人數に於て一三・八パーセント、賃銀に於て一五・一パーセントの減を示してゐるが、これは天候の關係だといふ話だから勞働者側から文句は出てゐないことと思ふ。州道に使用された勞働者の中、八四・六パーセントは維持工事に従來し、残りの一五・四パーセントが新道開設工事に従事したことになつてゐる。次表は一九三三年中に於ける國道及び州道の新設及び維持に従事した勞働者の月別使用成績である。

月別	州道	
	國道	新設
一月	七四、四〇五	一五〇、九六六
二月	六六、九六九	一四〇、六九九
三月	九五、四九一	一四五、五九〇
四月	一一〇、〇八九	一三六、九九六
五月	一三、九三三	一四二、七三三
六月	一一、六四四	一五二、八五五
七月	二八、八〇一	一四一、五九六
八月	一〇六、九〇七	一五八、五九〇
九月	九、九六〇	一六〇、四九三
計		一、九〇、八五九

十月	五、八七三	八、七二一	一七、三〇〇	三九、九七一
十一月	六、一三三	三、三五六	一七、七六五	三三、二四四
十二月	三、三三三	四、八〇〇	一四、八三三	一七、六三三

勞働者を最も多く使用した月は、國道は六月の一五一、六一四人で、州道では十一月の二三四、一四四人である。

流線型飛行車

時速九〇マイルといふ、考へてみただけでも眼の廻りさうな流線型の鐵道車が、アメリカのブルマン車輛製造會社に依つて製作されるといふ話。この車は航空機の製作技術を軌道車に應用したもので、その名も飛行車レイルプレーンと呼ばれる。骨組はデュラルミン、框組はクローム・モリブデン鋼、全部輕金屬を使用してゐるから、全長六〇フィート、座席數五〇といふ車の重量が、普通なら十六萬ポンド位するところを、僅か二萬五千ポンドを出ないことになつてゐる。形狀が流線型であるから風の抵抗を受けることが少く、時速九〇マイルの最大速度に於て、普通の車體の受くべき風の抵抗の五割減、といふ計算になつてゐる。動力は、自動車

型の内燃機關二基によつて供給される。いづれも前部のボギーに据附けられて、一基づつ各車軸に働くことになつてゐる。車の能率及び經濟の點だけでなく、旅客の快適といふ方面にも随分苦心してあるといふのが關係者達のみそであるが、窓は密閉されてゐるから帽子が飛んだり、息が詰つたりする心配はない。空氣は適當の溫度に依つて車内に供給される。暖めたり冷したり、適度に調節することが出来る。我々の心配する様な蒸暑さはない筈である。車體の内側と外側との間には護謨切れを詰めて、氣温と騒音とに對する絶縁體の作用をなさしめるといふことである。飛行車！爆音轟々として耳を聳せんばかり、時々プロペラの廻轉を止めて、「アレは護良親王さまが御中食をなされた岩、これは笠岩」「美人が裸になつて髪を梳いてる繪葉書はその岩です」。再び轟々たる爆音、紀州瀨峽の幽邃も所謂シャツポを脱ぐであらうところの飛行船に引き替へて、さても愉快なる哉、レールプレーン！