

海外事情

一九三七年及三八年に於ける

ドイツ遠距離貨物運輸の實績

一、ドイツに於ける貨物自動車運輸の組織は、成立してより相當の時日を経過してゐるが、未だ組織としては終局的なものとはなつてゐない。現在では、二種の分類原則が行はれてゐる。第一は、距離原則であつて、之は都市運輸、近距離運輸及遠距離運輸に分類する。人口稠密なる地域に於ては、特に都市運輸と近距離運輸との限界を確定し得ない場合がある。之に反して、遠距離運輸と近距離運輸との區別は極めて明瞭である。一九三五年六月二十六日發令の自動車に依る遠距離貨物運輸法(GFG)は、遠距離運輸

とは自動車の現在位置より五十軒の近距離地帯を超過する運輸である旨を規定してゐる。

従つて走行距離が半徑五十軒の圏内に止まる限り、たとへ實際の走行距離が五十軒以上——例へば、直徑の一端より他端迄、或ひは周邊に沿へる走行の如き——に及ぶ場合に於ても近距離運輸と言はれる。

上述の距離原則と對等の他の見界は、貨物輸送を自己の爲に(自家用遠距離運輸又は自家用近距離運輸)行ふ運輸及び他人の爲に(本來の近距離貨物運輸又は近距離貨物運輸)行ふ運輸とに分かつのである。

遠距離貨物運輸は次の三種に分かたれる。

一、營業的遠距離貨物運輸



二、モーター化する國有鐵道遠距離運輸

三、遠距離家具運輸（引越荷物、相續財産、婚嫁家具運送にして商取引の目的たらざるもの）

遠距離貨物運輸業は、一九三六年來ドイツ自動車業組合（RKB）の内に包括されてゐる。之には小規模の營業形態、即ち一臺乃至二臺の自動車を所有せる營業が主となつてゐる。一九三三年より一九三八年迄、新規營業許可の禁止が續いたので、一九二八年の半ば迄に自動車臺數は一萬六百臺に減少した。此の禁止令の廢止後、自動車製造の困難にも拘はらず、自動車臺數は著しく増加し始め、一九三九年の半ばには、一萬五千臺以上の自動車が營業的遠距離貨物運輸に活動し得る状態となつた。

遠距離家具運輸業者は勿論、上述のドイツ自動車業組合（RKB）の組合員でなければならぬが、其の運輸は、組合の支配を受けることなく、又組合費の負擔もない。故に以下述べんとするものは、本來の遠距離運輸にのみ關するものである。

ドイツ國內に於て遠距離貨物運輸業を經營せる外國人自動車はドイツ自動車業組合に加入しなければならぬことを附言して置く。近距離地帯の確定に當つて、超過限界點は五十軒近距離圏の中心點となつてゐる。

II、次に掲げる表は、一九三七年及三八年に於ける運輸成績及運賃總收入の最初の概要を示すものである。これ以前の數字には完全なものはないが、「貨物自動車に依る貨物遠距離運輸業の現状と將來」（一九三七年ベルリン・景氣研究所發行）に記載されたる概算は多少とも有用なものだと云つて良い。一九三七年より三八年にかけての増加（應數に於ては一七・四%、應軒數は二〇・八%）は、下半期に於て自動車業組合の車輛の大部分が西部國境要塞の建設並に其の他の土木事業計畫に使用されたと云ふ點に於て注目の價值がある。之が爲に、一九三八年に於ける搭載容積（Ladefähigkeit）の利用は一九三七年より著しく良好であつた。全運輸に於て、毎回の平均輸送量が約十一應であることを考へるならば、空車は計算に入れずして、運送回數は約百

萬圓、其の輸送行程は二億五千萬圓以上に及んでゐる。

RKB 運輸 (1937/38)

輸送量、輸送應得及運賃總收入

	應 得 (單位百萬)	應 得 (單位百萬)	運賃總收入 (單位百萬圓)
1937.....	8,880	2,344	185.3
1938.....	10,434	2,831	217.2
1937—1938間の増加百分率.....	17.4	20.8	17.2

	1937	1938	1937	1938
國有鐵道.....	161	6.31	3.93	
同(オストワルクを除く)1938	172	6.50	3.77	
水運(國內).....	219	2.93	1.34	

	應 得 (單位百萬)	應 得 (單位百萬)	收 入 (單位百萬圓)
RKB.....1937	8.9	2,343	185
RKB.....1938	10.4	2,830	217
國有鐵道.....1937	4.49	72,200	2,835
同(オストワルクを除く)1938	4.68	80,600	3,040
水運(國內).....	1.33	29,190	990

註. オストワルクは舊オーストリア領である。

	平均輸送距離 (單位マイル)	應得リ收入 (單位マイル)	運賃當り收入 (單位マイル)
RKB.....1937	263	20.9	7.9
RKB.....1938	271	20.8	7.7

上述の數字は、それぞれの運輸機關の成績と對比すれば甚だ興味が生じて来る。國有鐵道運送と水運との比較は極めて明確である。上掲の表に依れば、RKBの輸送量は國有鐵道貨物運送の僅か二%に過ぎないが、其れにも拘はらず收入は六乃至七%に達してゐることが解る。平均輸送距離、應得り收入或ひは應得當り收入は、RKBより國有鐵道の方が低いか、更に一層低いのは水運である。此の説明は簡單である。即ちRKB運輸は、國有鐵道及水運とは異なり遠距離運輸のみを包括してゐるからである。其の上、低率運賃貨物の分け前は、RKBの方が國有鐵道及水運よりも少いが故に、RKBの應得當り及應得り收入は他の兩運輸機關よりも多額になつてゐる。

次表は、モーター化せる全遠距離貨物輸送の中でRKB運輸が占める地位を示すものである。

モーター化の遠距離貨物運輸 (1937/38)

運輸業種	1937		1938		平均輸送距離 (單位秤)
	噸	%	單位	%	
	單位千		單位百		
RKB	8880	58.4	2432	72.0	264
遠距離自家用運輸	5307	34.9	714	21.9	135
國有鐵道	717	4.7	139	4.3	194
遠距離家具運輸	244	1.6	44	1.3	180
外國人運輸業	70	0.4	14	0.5	200
合計	15218	100.0	3254	100.0	214
			(b) 1938		
RKB	10434	57.2	2832	70.3	271
遠距離自家用運輸	6459	35.4	876	21.9	136
國有鐵道	959	5.3	216	5.4	225
遠距離家具運輸	328	1.8	63	1.6	219
外國人運輸業	72	0.3	13	0.6	208
合計	18252	100.0	4002	100.0	219

茲に注目すべきは、最近國有鐵道運輸が著しく増加したことを事である。其れの燃料の割合は、一九三七年には四・三%であつたが、之に反し一九三八年には五・四%を占め

た。

五十一籽乃至百籽、或ひは其れ以上の走行でも、其れ等の大部分が、近距離運輸と看做されることは既述して置いた。之は次表に於て知ることが出来る。此の表に依ると、三噸の内約一噸は五十一—百五十籽、百五十一籽—三百籽及三百籽以上の距離を輸送されてゐることが解る。比較の基準に、應ではなく應籽をとる場合には、勿論全然異なる状態が現はれる。其の時には、三百籽以上の輸送距離に於ける運輸が總應籽數に對し六三・五%も、即ち約三分の二に及んでゐることが明かである。

籽	應 (單位百萬)		運費總收入 (單位百萬ク)		應籽 (單位百萬)	
	1938	1938	1938	1937	1938	1937
51—150...	3.31	2.98	32.71	30.93	341	307
151—300...	3.27	2.80	58.59	51.93	693	598
301—500...	2.46	2.04	71.05	59.78	963	797
500以上...	1.39	1.07	54.83	42.71	834	641
合計	10.43	8.88	217.18	185.35	2831	2343

大ドイツ國內に於ては遠距離運輸關係地が、一九三八年春以來増加したが爲に、平均運送距離は既に一九三八年に若干増加した。一九三九年には更に一層の増加が見越されてゐる。

Ⅳ、一九三八年春迄に、遠距離貨物運輸業が取扱つたものはA—D級、小口扱及若干の特別貨率の貨物のみであつた。一九三八年四月半ば以降より初めて、凡ゆる普通貨率級並に大多數の特別貨率の貨物を、同運輸業は取扱ふに至つた。此の可能性は言ふ迄もなく、一九三八年の土木專業建設計畫に對する特別關係の結果、甚だ僅かの程度ではあるが利用された。

次表に於いて一九三七年の數値と一九三八年の其れとを

貨率等級別に依るRKB運輸(1937/38)

1. 輸送量 (單位千通)

	小口扱	A	B	C	D	E—G	特別貨率	合計
1938.....	424	1 624	1 708	2 352	1 441	975	1 900	10 434
1937.....	436	1 372	1 807	1 877	1 976	—	1 412	8 880

對照して觀ると次の如き本質的變化が示される。

2. 噸率 (百分率)

	小口扱	A	B	C	D	E—G	特別貨率	合計
1938.....	41	15,6	16,4	22,6	13,8	9,2	19,9	100,0
1937.....	43	15,6	20,3	21,1	22,2	—	15,9	100,0

一、高貨率貨物(小口扱及A—B級)は一九三七年の四〇・八%から一九三八年の三六・一%に低落してゐる。

二、一九三八年に於ける全運輸の二三・一%はD—G級が占めてゐる。即ち一九三七年のD級貨のみと殆んど同率である。

之は、鐵道貨率に於てはE—G級に看做される多くの貨物が一九三八年四月十五日以前はRKBではD級貨物として輸送されたと云ふ事實を數字の上より裏書するものである。自動車の長所は鐵道に比して明らかに大であるから、運輸經濟が此の過剩數を示したのである。

三、特別貨率に屬すべき貨物は一九三七年より一九三八

年にかけて著増した。

V. 自動車の運輸技術上の長所としては、就中迅速なる輸送、包装及之に伴ふ費用の省略、包装の部分的節約等が擧げられる。之等の長所は、雜貨類に特に有利な結果を齎らすものである。が故に、若干の貨物群が遠距離貨物自動

貨物別に依るRKB運輸 (1937/38)

種 別	1937 (單位千噸)	1938 (單位千噸)	1931より38 年にかけて の増加率
食料品、嗜好品、家畜等.....	2 540,3	2 922,7	17,8
金屬及金屬製品.....	2 000,4	2 423,9	21,2
木材、木材製品、植物纖維、紙類.....	1 424,1	1 510,5	6,1
人造石・陶器・硝子製品.....	549,5	594,9	8,2
化學製品.....	401,8	456,2	13,5
石灰、鑛石、石、陶土、各種鑛物原料、肥料.....	431,1	659,8	53,1
皮革・纖維工業の原料及半製品.....	366,2	457,1	24,8
各種工業製品.....	552,1	664,3	20,3
藥品、雜貨、包装に使用された物.....	614,7	674,8	9,8
合 計	8880,2	10,434,2	17,2

車に依て年々漸増的に輸送されるに至ることは明白である。之に屬するものは、就中食料品、金屬及金屬製品、紙類、人造石・陶器・硝子製品及化學製品である。

特に注目すべきは、一九三七年より三八年にかけて大量貨物が五三%も増加したことである。

個別的に研究して觀ると、牛乳(急行)輸送 及肉類輸

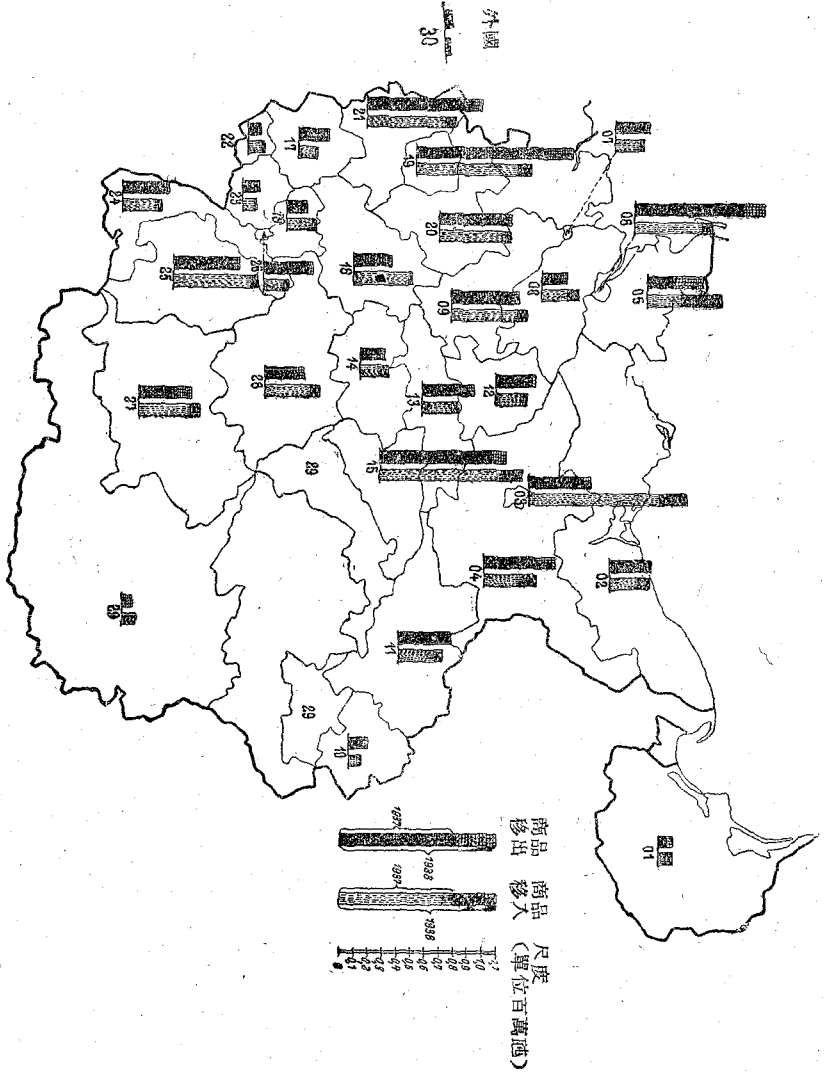
送(専用車の増發)は殆んど倍加してゐる。

VI. 遠距離貨物運輸業者は、貨率の最良なる貨物のみならず、最も有望なる運輸關係地區をあさつてゐると云ふ非難を屢々受けたが、然し次に述べることは特に銘記すべき事項である。

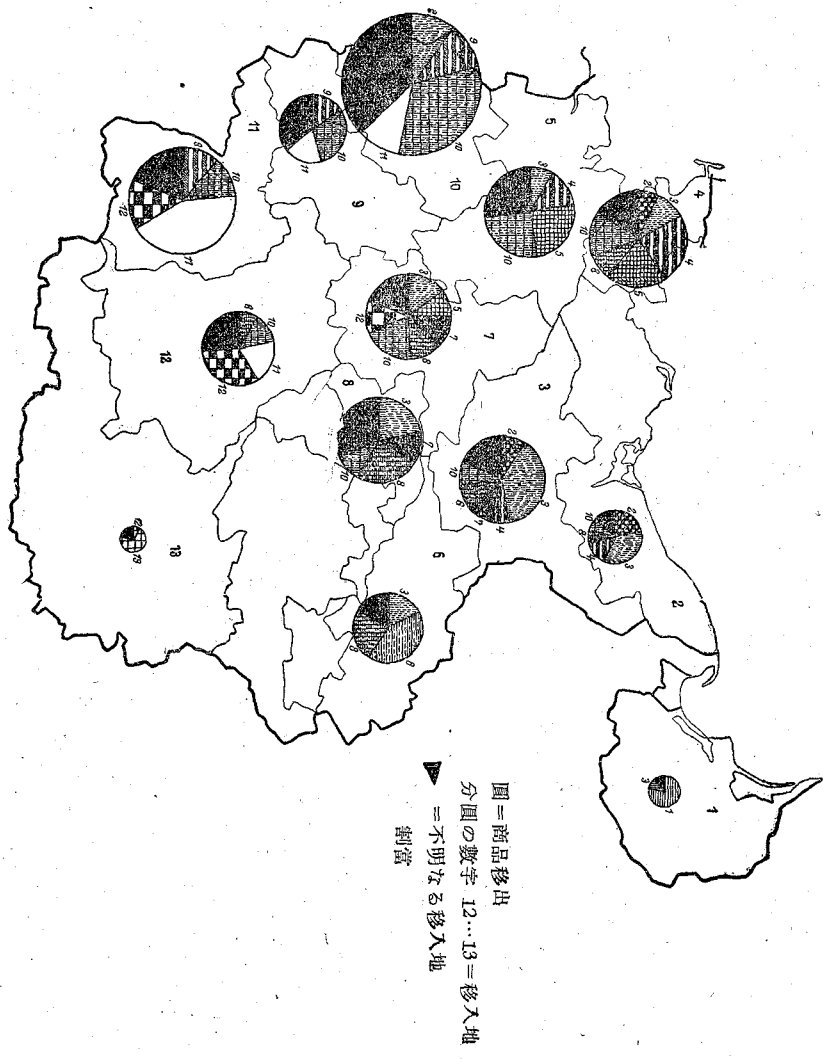
(a) 既述せる如く、遠距離貨物運輸業者は一九三八年四月迄低貨率貨物を取扱ふことが出来なかつた。然しながら之等の貨物は屢々農業地域に比較的多く存在してゐる。従てE—G級貨物の平均輸送距離が短いのである。何故なら、運賃が總費用の内比較的多くの部分を占める結果、販路の遠隔に及ぶことを禁ずるからである。が故に、此の種

第二表 第一圖

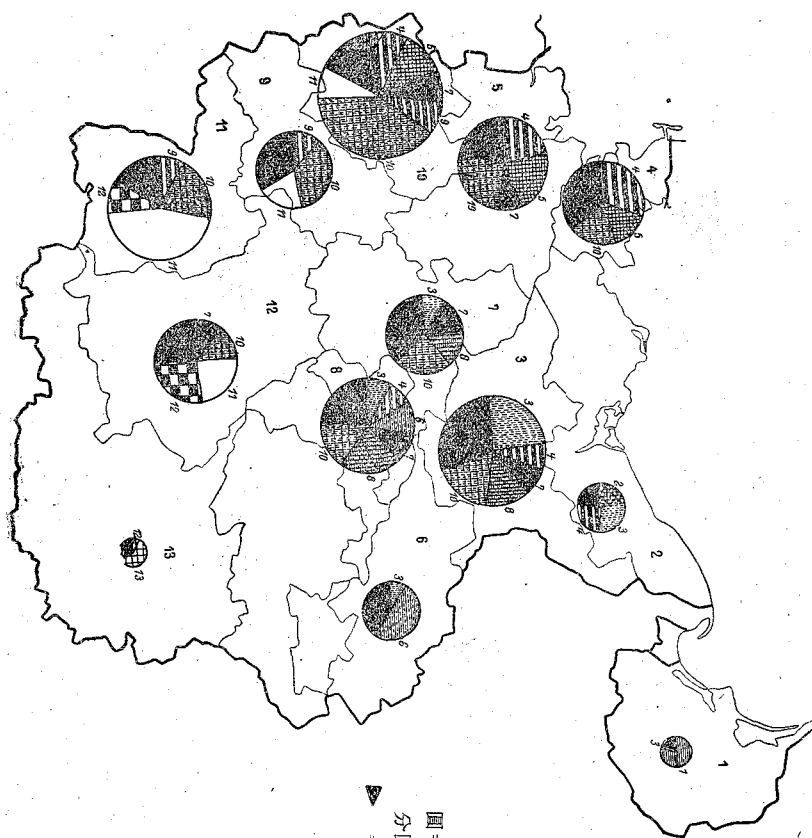
R K B運輸 (1931 及 1938)



第二表 第二圖 RKB運輸 (1938) 仕向地別に依る各經濟地區の商品移出状況

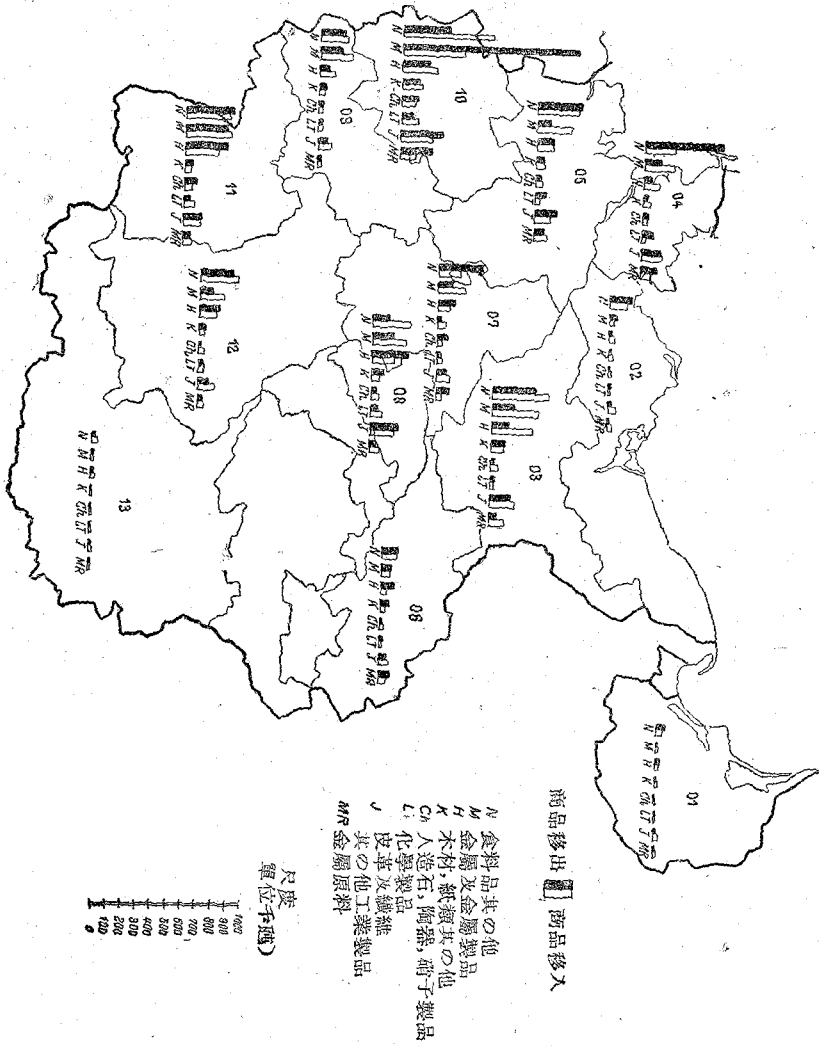


第二表 第三圖 RKB運輸 (1938) 發送地別に依る各經濟地區に於ける商品移入狀況



圖=商品移入
 分圖の數字 1,2...13=移出地
 =不明なる移出地
 割當

第二表 第四圖 RKB運輸(1938) 貨物群別に依る各經濟地の移出入商品



貨物の近距離運輸の輸送量は高率商品よりも遙かに大である。

(b) 遠距離自動車運輸が早晚農業地域の運輸を従来よりも著しく開拓するだろうが、其の時には、矢張り其の重點は、運輸に最重要なる關係のある地區の運輸に置かれるであらう。蓋し此の地區には多量の貨物が存在するからである。運輸の弱小なる關係地區に限るとすれば、屢々業者の採算を不能ならしめることになるであらう。

第二表第一圖はドイツ各地區に於ける一七三七、三八兩年度の貨物の各移出入の四種の數字を示すものである。圖の示す次の二點は特に注意すべき事項である。

- 一、一九三七年より三八年にかけての極度の増加は、主として農業地域に於て生ぜざる現象である。即ち上部シユレシエンを除く次の諸州は二五%以上の増加を示した。

移出に於いて

東プロシヤ、ボンメルン、メクレンブルク、ブランデ

ンブルク、リユーネブルク、北バイエルン、南バイエルン。

移入に於いて

東プロシヤ、ボンメルン、メクレンブルク、リユーネブルク、チューリンゲン。

- 二、一九三八年に於いても亦、移出入量の相異の甚大な地方は非常に多い。即ち一九三八年ベルリンに於ける移出一廳に付いて移入は約二・五廳、之に反し大ハンブルクに於ける貨物の移出は移入を遙かに超過してゐる。一九三七年に於けるオストマルク及ズデーテン地方の移出入は殆んど皆無であつた。所が一九三八年は遠距離貨物運輸業の躍進的スタートの年と見ることが出来る。恐らく一九三九年は三八年の數字を何倍も凌駕することになるであらう。一九三九年の最初の四分の一年に於て既に貨物の移出は七萬七千八百四十八廳、移入は九萬三百三十廳に達したことは之を裏書するものと言つて良い。但し此の數字にはオストマルク

及ステータン地方の運輸を含んでゐる。

次に掲げる表は第二表の基礎材料となる数字、其の他 分率を示すものである。

に移出入別に依る一九三七年より三八年にかけての増加百

移出入地別に依る R K B 運輸

	移出 (單位千題)		増加百分率	移入		増加 (1937—38)
	1938	1937		1938	1937	
1. 東プロシヤ.....	95.8	48.2	98.7	93.7	50.3	86.3
2. ポツダムツン及メクレンブルク.....	286.8	212.2	35.1	276.8	194.7	42.2
3. ベルリン.....	426.1	352.1	21.1	1,093.1	901.9	21.4
4. ブラウデンブルク及邊疆地方.....	473.5	377.5	25.6	338.8	275.3	23.2
5. シュレスヴィヒ。ホルンユタイン.....	205.5	165.5	42.2	279.7	227.8	22.9
6. エルベ河下流諸港.....	881.7	744.6	18.4	534.9	474.0	13.9
7. ゴエーゼル河下流諸港.....	239.7	200.6	19.6	196.5	179.2	9.9
8. リューネブルク.....	161.6	128.0	26.4	242.1	178.0	36.2
9. ハノーヴェル、ブライテンブルク.....	477.5	417.9	14.4	530.7	473.1	12.2
10. 上部シュレジエン.....	126.5	96.0	31.8	72.9	63.2	15.3
11. 下部シュレジエン.....	361.9	325.8	11.1	309.9	264.8	17.1
12. フンホルト及ヴラダブルク州.....	264.5	239.4	10.5	210.2	191.9	9.5
13. マルセブルク州及エルフルト.....	357.7	291.9	22.5	255.9	210.6	21.6
14. チューリンゲン.....	164.5	138.4	19.0	198.7	147.2	35.0
15. ザクセン州.....	888.7	781.9	13.7	1,013.4	859.0	17.9
16. ヘッセン。ナッサウ及上部ヘッセン.....	260.6	257.2	1.4	403.8	381.9	5.9
17. 南部ライプ州.....	198.4	195.3	1.7	128.6	109.7	12.6

18. ヲイソ河南部へツセン	123.5	123.8	0.1	193.6	176.2	13.0
19. ルール地方	1,094.4	888.2	24.2	811.1	728.0	13.2
20. ウェストフアレーン(19を除く)	515.2	467.8	10.5	512.9	470.8	9.3
21. 北第ライオン州(19を除く)	812.2	728.9	11.7	832.9	548.5	16.6
22. ザール地方	74.4	74.2	0.3	112.3	96.5	16.5
23. ライオン州	103.6	101.0	2.7	81.7	80.7	1.4
24. バーデン(26を除く)	303.4	282.4	7.4	272.3	246.5	10.5
25. ヴュルテンプルク	455.6	407.7	11.8	566.8	520.9	8.8
26. ヴンナイム、ルーヴライヒスヘーフェン	329.0	309.1	6.4	156.9	132.4	13.5
27. 南バイエルン	375.3	278.7	34.7	434.8	365.3	19.2
28. 北バイエルン	272.1	217.5	25.1	369.8	317.6	16.4
29. オキントルク及ズデーテン地方	69.9	—	—	84.3	—	—
30. 外國	34.5	28.4	22.3	20.2	14.2	40.2
合 計	10,434.2	8,880.2	17.4	10,434.2	8,880.2	17.4

Ⅷ 第二表第二圖及第三圖及次に掲出する一覽表は、遠距離貨物運輸に於けるドイツ國各地間の組合せ關係を示すものである。關係を明白ならしめる爲に、第一圖及前表の三十地區を十四主要地區に縮小した。第二圖には總移出量を明示する十三の圓を描いた。各圓を當該地區よりの仕向地及移出量を示す數個の部分に分かつ。此の場合移入地として著しく問題となる地區のみを取り出し、特殊な陰線と

數字を以て其の特色を現はすことにした。例へば、「下ザクセン」の移出の中僅か四分の一が専ら同地區内に止まる事(都市運輸)、四分の一以上は「ライン河下流地區及ヴェストフアーレン」へ移出する事、更に其れ以外の仕向地は「ルトマルク及エルベ河下流地方」、「ベルリン、ブランデンブルク」である事が看取出來る。

第三圖も之と同様に讀むことが出来る。但し第三圖の圓

は第二圖と逆に商品の移入を明示するものである。「ベルリン、ブランデンブルク」の圓は例へば重要な移入地として「ベルリン、ブランデンブルク」自體を除き、先づ第一に「ライン河下流地方及ヴェストファーレン」「ザツクセン州」「中央ドイツ並にノルトマルク、エルベ河下流地方」が問題となる事を示してゐる。一定地區の「移出、移入圓」を比較しても貴重な觀察を下すことが出来る。

個々の地區は相當廣範圍に其の區域を定めたるにも拘はらず、東プロシヤ及オストマルクは別として、運輸の半ば以上は屢々地區外へ出て行つてゐる。

外國（就中オランダ）と最も密接な關係を有する地方は

「ライン河下流地方及ヴェストファーレン」である。此の表から、二地方間の移出入運輸に於て如何なる本質的相違があるかが就中明白になる。即ち「ライン河下流地方及ヴェストファーレン」地區から「ブランデンブルク、ベルリン」

へ十四萬七千百噸、之に反し後者から前者へは僅か約其の半分即ち七萬八千四百噸が移出されたに過ぎないのである

Ⅷ 次掲の表及第二表第四圖は、各地區の移出入運輸が如何なる貨物群から成立してゐるかを明らかにするものである。第二表第四圖は各地區内に於ける各貨物群に二本の

運輸關係別に依る R K B 運輸 (1938) (單位千噸)

發送地	在 回 地														移出合計
	1. 東プロシヤ	2. ポンメルン、メルク	3. デンマーク、プルーシヤ	4. マルメ地方、ノルトライン河下流	5. センザク	6. ジュレジェン	7. 中部ドイツ	8. ザクセン州	9. ライン經濟地帯	10. 下流河、ライン地方、フアー	11. 南西ドイツ	12. バイエレン	13. オク	14. 外	
1. 東プロシヤ	74.3	2.2	11.3	1.2	1.1	0.3	0.7	2.8	0.1	1.8	0.1	0.1	—	—	95.8
2. ポンメルン、メルク	0.4	62.8	100.2	42.2	12.3	4.1	7.7	21.2	3.0	21.8	4.6	6.1	0.2	—	286.8

3. フランス、ドイツ、ベルギー、オランダ、ノルウェー、デンマーク、スウェーデン、フィンランド、アイスランド、ポランド、チェコスロバキア、ユーゴスラビア、ギリシャ、トルコ、イタリヤ、フランス、ドイツ、ベルギー、オランダ、ノルウェー、デンマーク、スウェーデン、フィンランド、アイスランド、ポランド、チェコスロバキア、ユーゴスラビア、ギリシャ、トルコ、イタリヤ	6.6	81.8	343.3	61.0	45.9	37.3	70.4	94.6	18.9	78.4	30.8	24.6	3.9	2.0	899.6
4. ノルトラルク、エルベ、河下流地方	0.8	71.3	113.1	254.5	218.6	20.2	53.4	91.0	42.9	161.6	23.7	33.6	2.2	0.3	1,087.2
5. 下ザクセン	2.6	8.1	72.0	121.2	219.3	13.7	53.1	59.8	45.3	222.9	31.2	25.5	1.9	2.1	878.8
6. シュレジエン	1.9	6.4	84.7	8.5	11.7	200.6	19.1	115.6	5.3	17.1	6.9	9.4	1.1	0.1	488.4
7. 中部ドイツ	1.7	8.9	118.5	47.5	77.0	11.6	96.2	92.3	44.3	150.3	41.1	94.8	2.2	0.2	786.7
8. サクセン州	3.0	10.6	188.2	62.4	37.8	44.9	101.2	220.1	34.8	86.0	37.6	54.0	7.6	0.5	888.7
9. 中部ライプ経済地帯	0.1	2.3	37.7	28.6	36.5	4.2	30.7	30.4	91.4	171.8	105.2	40.3	1.7	1.6	582.5
10. ライン河下流地方、ザクセン州	1.6	16.4	147.8	146.7	252.6	27.7	155.8	166.5	262.3	779.0	240.5	110.4	2.7	11.6	2,421.8
11. 南ドイツ	0.1	3.8	65.4	23.3	34.2	8.4	40.7	57.8	139.9	157.5	540.8	188.7	4.6	0.7	1,266.0
12. バイエルン	0.5	2.2	44.9	12.5	20.1	9.2	34.6	57.9	40.2	82.9	123.8	211.1	6.7	0.7	647.4
16. オーストリア、スズー、チン地方	—	0.1	3.0	1.1	0.3	0.3	1.0	2.9	0.9	2.0	2.9	5.6	49.5	0.2	66.9
14. 外國	—	—	1.8	3.9	1.9	0.1	0.1	0.8	1.5	23.5	0.6	0.3	—	0.1	34.5
移入合計	93.7	276.8	1,431.9	814.6	969.3	382.8	664.8	1,013.4	731.0	1,956.8	1,190.0	804.6	84.3	20.2	10,434.2

柱を示してゐるが、一本は移出、他の一本は移入を意味するのである。従つて各経済地區、各貨物群、移出入の比較が出来る譯である。第二、三、四圖に於ては、外國運輸は少量であるが爲に之を省略することにした。

Ⅱ 上述の種々なる角度より觀察し組成せる運輸成績に参加せる自動車は、一九三八年に約一萬一千臺である。此の

全運輸成績を正確に査定せんとすれば、此の他に遠距離貨物運輸業の關係せる二種の形態、即ち近距離運輸への關係並に國家政策上特に重要な任務を顧慮しなければならぬ。西部國境要塞建設に當つてRKBは自動車運輸の全輸送編成を引き受けた計りでなく、貨物自動車隊の大部分を参加させたのである。従つてRKB貨物自動車は五臺に一

臺の割で此建設事業に従事したと言はれる。オストマルク
 (舊オーストリー領)及ズデーテン地方の合併に際しても同
 た。運輸業績は別として、かゝる補充的新任務の特別意義は

(R K B 運輸 1938)

貨物群別に依る商品移入量

(單位千噸)

	嗜好原 畜産 及(之 を 含む) 食品	金屬及金屬 製品	木材、木 植、織 織、紙	硝陶 及石 製品、 人造 子器類	化學製 品	織及織 工業原 皮革半 工業製 品	製品荷 引越使 用、裝 束、包 れた物 各種工 業貨物 及雜物	金屬原料、 肥料	計 合
1. 東プロシヤ	40.4	5.3	15.0	5.9	2.3	1.4	18.2	5.1	93.7
2. ポンメルン、メクレンブルク	116.0	32.5	21.8	28.1	7.5	6.3	41.0	23.6	276.8
3. プラウデンブルク、ベルリン	396.8	320.5	283.2	85.2	44.8	25.4	176.5	99.6	1,431.9
4. ノルトマルク、ユルンデ下流地方	200.3	201.2	99.5	46.1	33.5	21.6	138.5	73.8	814.6
5. 下ザクセン	292.5	240.0	109.7	57.1	40.5	32.5	111.7	85.1	969.3
6. シュレジエン	110.8	64.2	38.0	28.6	16.0	12.7	59.4	53.0	382.8
7. 中部ドイツ	154.5	185.4	82.6	54.0	33.1	33.2	90.1	31.9	664.8
8. ザクセン州	249.9	237.2	141.6	41.9	50.2	79.1	153.5	59.9	1,013.4
9. 中部ドイツ經濟地帯	190.8	216.3	103.3	38.7	34.8	32.0	80.8	34.3	731.0
10. ライン河下流地方、ゾエントフーレン	626.1	421.3	246.3	137.7	96.6	109.1	216.4	103.3	1,955.8
11. 南西ドイツ	311.2	318.9	234.2	40.8	54.5	62.6	119.7	48.1	1,190.0
12. バイエルン	274.3	162.1	117.7	27.9	38.9	37.6	109.1	37.0	804.6
13. オストマルク	28.2	9.1	16.4	2.4	2.6	3.4	17.4	4.7	84.3
14. 外國	0.9	9.7	1.3	0.3	0.8	0.2	6.8	0.2	20.2
移入合計	2,992.7	2,423.9	1,510.5	594.9	456.2	457.1	1,339.1	659.8	10,434.2

(R K B運輸)

貨物群別に依る商品移出量 (單位千越)

	嗜好原 畜産品 (之を含む) 食料品 及飲料	金屬及金屬 製品	木材、木 植物類 紙類、 纖維	硝陶 及石製 品、人 造器類	化學製 品	織物及 皮革工 業原料 半製品	各種工業 製品、 雜貨、 引越物 、包裝 された 物	金屬原料、 肥料	計
1. 東プロシヤ.....	49.5	2.4	19.3	2.9	1.1	1.3	14.5	4.5	95.8
2. ポンメルン、メクレンブルク.....	152.6	19.7	47.1	15.4	2.2	0	28.4	12.3	286.8
3. ブラウンシュヴァルク、ヘルリン.....	300.1	143.7	115.9	90.1	25.2	26.8	146.1	50.1	899.6
4. ノルトマルク、エルベ河下流地方.....	555.9	112.7	53.1	17.7	37.2	67.7	135.3	107.6	1,087.2
5. 下ザクセン.....	306.6	86.0	109.5	50.0	38.0	77.8	146.3	64.7	878.8
6. シュレジエン.....	118.6	72.3	86.7	57.8	11.5	15.4	50.1	75.9	488.4
7. 中部ドイツ.....	301.0	99.4	108.6	24.1	73.3	30.3	64.1	85.7	786.7
8. ザクセン州.....	107.5	141.0	255.1	79.6	31.6	47.4	186.4	40.3	888.7
9. 中部ドイツの經濟地帯.....	163.8	143.9	63.4	47.8	36.6	24.8	68.2	33.9	982.5
10. ライン河下流地方、ヴェストファーレン.....	317.8	1,225.6	193.8	112.9	102.1	76.3	282.7	110.5	2,421.8
11. 南西ドイツ.....	333.8	284.4	399.1	53.8	81.7	39.9	126.7	46.2	1,266.0
12. バイエルン.....	236.2	82.0	140.6	40.0	13.6	37.3	75.3	22.5	647.4
13. オーストリア.....	22.8	5.3	17.9	2.3	1.9	2.4	12.3	4.6	69.9
14. 外國.....	25.6	5.7	0.2	0.3	0.1	0.6	1.9	0.1	34.6
移入合計	2,992.7	2,423.9	1,510.5	594.9	456.2	457.1	1,339.1	657.8	10,434.2

貨物自動車を第三の公的運輸擔任者としての國民經濟上最
適なる形態に於てドイツ交通經濟へ編入せしむべき目標へ

向つて貴重な第一歩を踏み出したことを喜ぶのである。(近着の
Zeitschrift für Verkehrswissenschaften, M. 11 (1934))

◎戰時英首相の最近の生活狀況

◇最近のロンドン外電は、英國は愈々對獨戰完遂決意の下に扼起となり、チエンバレン首相はチャーチル海相を議長とする陸海空相會議の新設と共にチャットフィールド國防調整相の辭職を發表したが、陸海空相會議はチャーチル海相スタンレー陸相新任のホーア空相を以て組織し陸海空の各參謀總長を顧問として、對獨戰爭遂行に關して戰略的情勢並に作戰進捗、重要問題の常時檢討一般の戰爭遂行の強固なる方策等を行ふものぞうだ、兎も角近時のチエンバレン首相は一方に於て内閣の一部改造を斷行し、他面對獨戰爭強固遂行決意の程も漸く明瞭になつて來た。

◇茲でダウニング街に於ける、大英帝國宰相の日常生活一寸面白があるから、英國の著名なるジャーナリストの最近書いたものを轉載することにした、ロンドン市ダウニング街十番これは英國民ならでも誰れでも知つてゐる

——大英帝國首相官舎のある所である、俗にダウニング街十番と云へば首相官邸を意味する。

◇この官邸の玄關口には最近引きも切らずに、次ぎ／＼に玄關口のベルが鳴る。或る一日を見てゐると、ぐつと反り身になつて得意然とした形の電報配達夫が玄關口の階段のところ、二人連れの大臣に交つて玄關口のベルを鳴らす、電報配達夫は大臣は互に會話に夢中で、ベルを鳴らすのを忘れたかも知れないと思ふて氣を利したつもりらしい。

◇又自動車が玄關前に止る、カーキ服の女運転手が、右脇きに書類入れのカバンを持つた、金モール赤襟のついた軍服の參謀將校を案内する。續いて外務省の朱塗りの公文書箱を抱へた山高帽の使者がやゝ反り身のスタイルで中央の階段を上つて行く、するとボーイが戸を開けてこの人達は皆戸の奥へと消へて行く、門衛の巡查はオズ／＼しながら尋ねる地方田舎から出て來た見物人に茲はダウニング街十番です云々と話してゐる。

◇大英帝國の首相官邸——田舎物は如何に立派であらうかと想像するが、一寸見た目では、こゝが英國の戰爭遂行事業の中樞であるなどは中々呑み込めない、夫れはこのずんぐりとした淡褐色のそうしていかにも周圍の建物とは不調和の煉瓦造りの家屋——外觀は丁度學生街にある高等下宿屋といった形のものであるからである。

◇こゝで總理大臣が住みかつ事務を執るところとしては尙更ふさはしいものではないが、チェンバレンはこゝで英國傳統の謙遜的態度を保持して、總理大臣として事務を執り又對獨戰爭遂行の作源所であると共に日夜その頭を使つてゐる。ダウニング街十番地——何事も控へ目主義で行く英國の傳統を象徴してゐる。歩哨が堂々巡回行進するわけではなく唯だ巡查が一人ノソリノと見廻つてゐるだけのものである。

◇こゝには大臣達が訪ねて來ても、立派に着飾つた從僕が出て來て挨拶するのでもなく、實業家クラブの玄關番位にししか見へない地味な紺服を纏つた玄關番が挨拶するだ

けである。叩頭したり馬鹿丁寧な挨拶をしたりするやうなこともない大臣達はグリーン色の羅布で張りつめてある戸を押し開けて、案内なしに總理の室にノコノコ入つて行く。

◇元來何事にも控へ目主義で行く態度は英國の傳統とでも云へやうか、總理大臣の暮し向きにてよくそれが現はれてゐる。總理は自分の秘書をやつと置く、これはつまり總理が私信に對して、非常に物堅い人であることの證據である。ダウニング街十番地には政府部内で總理の次に位する大藏大臣が住んでゐる。そうして直接總理と連絡が出来るやうになつてゐる。亦その隣りには文官長のサーホレス、ウイルソンが住んでゐて緊急協議に出席し得るやうになつてゐる。

◇社交上の種々な訪問客も同じくこの玄關から出入してゐる。歐州の運命否な全世界に重大なる影響を與ふる重要事項を協議したと思はるゝ會議から大急ぎで出て來た閣僚達が引揚げる途中で、總理の夫人からお茶の會に招か

れて行くことが度々見受けらるゝ。

◇一個人として亦、英國の大宰相としてのチェンバレンの生活を見ると、總理は毎朝午前九時半頃から夫人と一緒に、セントジエームス公園内を寸時散歩するが散歩に出掛ける迄には私信を處理したり、各新聞に目を通して英國の輿論を反映するものは全部讀み、また秘書に手紙を書取らせてゐるやうに既に用件を所理してゐる。重要な用務で忙しい身の總理にとつては夫人と一緒に朝の散歩が唯一の運動である。そうして散歩を了へて官邸の庭園の裏門から家に入ると、一日十六時間といふ劇務に没頭しなければならぬ。又總理の趣味の一つでもある小鳥や花に對する關心はどこまでも附隨的なものである。

◇チェンバレンは一旦デスクに向つた以上は的確に事務を執る、これには永年文官として鍛へられて來た部下でさへ總理の執務ぶりには驚かざるを得ない位である。亦總理は一度約束したことは克く覺へてゐる。部下の助言等

を必要としない、總理の一日は面會の連續でありその面會もちゃんと約束の時間通り實行される、そうしてどの面會者にも亦何れの問題にも元氣よく充分徹底的に應對すると共に處理もする。

◇總理のところにはこの頃は時局關係でもあるが一日に何度となく重要な問題が全部持ち込まれる。一日中一度ならず再々閣僚と會談する會議の席上でも又私的協議でも戰時閣とは常に密接な連絡をとつてゐる、軍事關係の閣僚と會ふばかりではなく戰爭を實地に遂行する係りの高級將校とも屢々面會をする。他面内務關係の閣僚とも密接に連絡してゐる。責任觀の強い總理は政府各省の事に關しては必ず洩れなく充分に知らせるやうに時々念を押してゐる。

◇總理の中食は大抵午後一時三十分ときまつてゐる。中食は夫人と共にするのが普通であるが、時には重要な約束を果す爲めに公席でしたり或は政府要人達と一緒にしたりすることもある。然しながら議會開會中はどんな中食

の約束があつても午後二時四十分には必ず下院に出席する下院における總理は靜かに議員の質問を聞き、夫々要點は付けて置く。又戰爭遂行に關するステートメントを發表し、討論のイニシアテイヴをとつたりするため常に大臣席に正視して着席してゐる。たまには大臣席に見へない時があるがその時は必ず議事堂の奥の總理室にて何か書類を見てゐる。ダウニング街十番地はついでと鼻の先にあるが、議會が散會になるまで議事堂内に居つて、そこで夕食をすますことも度々ある。

◇議會内の總理室には閣僚達が總理と内閣事項に關する最後の協議するため、又議會關係事項につき協議のためす時を捉へんとしてやつて來る。或る政府黨の領袖が來るかと思へば野黨の首腦達が政策に付て情報を求めにやつても來る又戰爭事項に關係ある人達も來る。その間絶へず外務省からは例の朱塗りの公文書類箱が運ばれてくる。恐らくはその中には戰爭に關する事項や外交關係の電信や報告が入つてゐるのであらう。又他面軍指揮官か

らの重要報告も洩れなく副官達の往復によつて持たせられる。

◇そうしてチェンバレンは持前の徹底主義から少しも猶豫するところなく、これらの書類を明確に處理する、これは議會に於ける總理の仕事であるが。再びクウニング街十番地の住宅に戻つた總理はこゝでも書類を嚴密に調べて、それが翌日の午前一時——二時頃迄續くことは屢々あるが決して一日の仕事を翌日に殘して置くやうなことは決してせない、總理は激務から解放される機會は極めて少ない。音樂會に行くことは非常にすきだが、それも當底行く間がない。英國の週末は戰時首相には昔話しになつて仕舞つた、ダウニング街で見る謹直な玄關扉こそは今次戰爭を斷乎戰ひ抜かんとする英國大本營の假裝である。

◇獨逸軍の丁抹進入に次いで諾威の進入——九日夜半迄ダウニング街十番地首相官邸の緊急閣議開催非常對策の協議等々と戦局の發展擴大に連れて一層このダウニング街

十番地に建てられた煉瓦の高級下宿屋見たやうな建物の
ドアの開け閉めは、その度を加へて來る、この公的の生
活と私的生活とが交流してゐるのを眺めて奇怪に考へる
英國人以外の人々はある筈だがそつういふ人達も斯様の公
的生活と人間的關係の交流こそ、今次戰爭に於て英國の
打倒獨逸の目的を鼓舞するものであると理解したらこの

生活の眞意がよく呑み込めるだらうと思ふのである、斯
様にしてチェンバレンは嚴しい公的生活の中に辛じてそ
の私的生活を營んでゐる。

英國で有名なる雜誌記者リツチイ、カルダー氏の起稿
に依る。(SS生)

春 季 漫 吟

田 中 野 狐 禪

處せく嫁の荷嵩さや宵の春
花の門明るう春の夕なづむ
草木瓜に芝生晴れたり鳩遊ぶ
囀や既に曉けたる向ひ山
春愁や切れてわりなき琴の糸
猿の檻に子と侍ち暮らし春日傘
囀や椽に並べて籠の數
双子なりし娘美くし春繪傘
柳塘に橋高々と晝昉晴れて
遍路笠花菜の上を流れけり

柳小橋渡ればそこに遍路宿
一碗の湯に誦經して遍路かな
四國路の霞むぞ續く遍路笠
春光や今日鹿島立つ遍路笠
散る花に札打ち止めの遍路かな

追 悼

小照に憶ふこと多し竹の秋
靖國神社大祭
花の雲護國の御靈鎮まりて