

ねばならぬことは山積するほどあります。軌道に關する法令は由來複雑で理解しにくいのでありますが、今回更に法文上多岐を加へることになりましたが、どうぞ一刻も早く新法令を消化して頭惱を整理せられ、事務上のことなどで手違ひや無駄を繰返すことなきやう切望する次第であります。新法令に基き主務大臣、地方長官及統制會の三者が職權上各々その分野を適當に分擔して事業者各位とともに協力一致運用宜しきを得るならば大いに事務能率を増進し、地方鐵道及軌道事業の統制運営もまた一段と圓滑適切に推進し、輸送の強化、戦力の増強に寄與することが出來ると確信するのであります。

(終)

ナチスの水路及道路交通に就て

經濟學博士 檜 崎 敏 雄

目次

- 一 序説
- 二 獨逸の産業經濟に於ける内港の地位
- 三 獨逸國內水路發達史
- 四 水路殊に運河の整備擴充
- 五 歐洲廣域經濟圏と獨逸水路網の整備
- 六 自動車普及政策

一 序 説

獨逸の政治經濟の於ては、國內水路及び水運は極めて重要な地位を占めて居り、獨逸の様に鐵道乃至自動車交通の發達せる場合であつても、水運の價値は毫末も減殺されては居ないのである。蓋し今日に於ける尨大なる獨逸國內の物資乃至國際貨財の動きは、鐵道乃至自動車のみを以てしては、到底之を完全に消化出来ないからである。

獨逸に於ける水路の總延長は一九三八年一月一日現在として一三、六四〇浬であり、奧太利のドナウ河流程三二一浬を加算すれば、總計一三、九六一浬である。此中で約二、五〇〇即ち一割八分が人工水路即ち運河であり、八割二分が自然の水路である。斯くして獨逸國內一萬四千浬の水路と云へば、其輸送力を略想像出來よう。

獨逸に於ける毎年の水上輸送量は、概ね鐵道輸送量の三割近くを占めて居る。従て若し獨逸水路の輸送力充分ならずして、現在の水路輸送物資が、鐵道に殺到するものと假定すれば、輸送の混亂は言語に絶するものであらう。右に表を示す。

獨逸國內鐵道輸送量及び水路輸送量比較表（單位百萬噸）。

年	鐵道輸送量	水路輸送量	前者に對する後者の百分率
一九三二	二六六・一	七三・六	二七・六
一九三三	二九五・一	七八・二	二六・五
一九三四	二四九・五	九四・八	二七・〇
一九三五	三八六・五	一〇一・四	二六・三
一九三六	四二八・〇	一一六・一	二六・一
一九三七	四八二・三	一三三・一	二六・六
一九三八	—	一七〇・〇	—

さて之等内水路に活躍する船舶の實勢力は如何。一九三八年一月一日現在として次の如くである。

隻數	一七、八八一	總噸數	六、四五二、〇〇〇	馬力	八四九、〇〇〇
----	--------	-----	-----------	----	---------

尙之に壤太利の併合に依り約五百隻、約二十六萬噸、約四十五萬馬力の船舶が加はつたのである。之等内水路船舶の活動水路區域別は左の如くである。

西獨逸運河 及ライン河	エルベ河	ドナウ河	其他の水路
三二%	二五%	五%	三八%

之等水路を利用する輸送貨物は主として、鐵礦石、鐵鋼製品、石炭、農産物、肥料、木材等である。此點は他國の水上輸送と比較して格別の差はないのである。何となれば、元來水路交通は其缺點としては緩慢なる輸送速度にあり、そして其長所としては運賃低廉なる點を擧げ得るからである。従つて運賃の負擔力乏しき農産物、原料品、燃料品、建築材料、粗製品等の輸送は、水運の發達に負ふところ大である。

何にしても、現在獨逸の内水運業は十萬人以上の人が關係して居り、世界に於て只合衆國だけが、水運規模に於て、獨逸を凌駕して居るだけである。前掲の輸送貨物量に就き鐵道と水運を比較した表に依れば、後者は例年概ね前者の三割近くを占めて居ることを示して居るのであるが、輸送噸料に就ての兩者の比較を見れば、更に獨逸水運の重要性が、一層強く了解されるのである。左表を示す。(單位十億噸軒)

年	鐵道	水運	前者に對する 後者の比例
一九三二	三八・九	一八・〇	四六・四

一九三三	四一・七	一八・九	四五・三
一九三四	五〇・二	二一・六	四三・〇
一九三五	五七・〇	二二・五	四九・四
一九三六	六三・三	二五・九	四〇・九

二 獨逸の産業經濟に於ける内港の地位

水運と聯關して獨逸の産業經濟に於ける内港の地位は、極めて高いものがある。蓋し獨逸の大都市は、概ね河川に沿ひ建設せられ、大都市六十の中で四十までが、内港を有して居り、又人口の五萬乃至十萬の中都市でさへ、總數五十の中で三十五の都市が、内港を有して居るのである。之等内港が一九三八年に於て積換へた貨物總量は、實に一億八千萬噸に達して居るのである。蓋し内港は鐵道、道路、水路など總ゆる交通支體の、云はゞ交叉點たる位置に立つものである。従つて内港に於ては、各種交通機關の協力と云ふことは、他の交通地點に於けるよりも、なま／＼しく示現されて居るのである。蓋し内港は單なる積換所であると云ふことの外に、若しそれが大都會であれば大消費地、若し其中に大工場地帯を有するのであれば、それは大生産地であることを意味し、従つて河船、鐵道、貨物自動車の集中程度は驚くべきものがあるからである。勿論各内港は、構造や組織の點で大差があり、原始的なる水陸積換場所に過ぎぬ場合もあるけれども、其土地の經濟的重要度に應じて、大規模な近代的港灣である箇所も存する。従つて棧橋、倉庫、穀物倉庫、冷房裝置、曳船、港内鐵道など、總ゆる附屬設備を完備せねばならぬのである。

三 獨逸國內水路發達史

獨逸國內の水路發展は之を次の如く數項目に分つて論述することが出來よう。

(イ) 運河開鑿の創始

(ロ) 鐵道開通の水運に及ぼせる影響

(ハ) 水運の價値の再検討

(ニ) ワイマール憲法に於ける水路政策

(ホ) ナチスの運河政策

以上之に就て述べる。

(イ) 獨逸に於ける運河開鑿は、既に十七世紀から始まつて十八世紀に及び、従つて十九世紀の中葉に於ける鐵道の出現に到るまでは天然水路乃至運河に依る輸送と云ふことが、最大の輸送機關であつたことは、疑ひのないところである。即ち十七世紀、十八世紀に於て開通を見た諸運河としては、次のものがある。

- (1) フリードリヒ、ウイルヘルム運河(シュプレー河とオーデ河との連結)
- (2) グローゼ、フリードリヒ運河(ブレイゲル河とメーメル河との連結)
- (3) ブラウエル運河(エルベ河とハーフェル河との連結)
- (4) フィノウ運河(ハーフェル河とオーデル河との連結)
- (5) ブロンベルク運河(ネツツエ河とヴィクゼル河との連結)
- (6) マインドナウ運河(マイン河とドナウ河との連結)

(ロ) 獨逸國の鐵道は、一八三五年ニユルンベルクとフュルト間に於て初めて開通したのであるが、漸次それが延長されるに及び、水路が舊式無爲の交通機關として扱はれたことは、已むを得なかつたのである。鐵道網最も濃密な地方では、諸水路の交通は十九世紀の中ば過ぎに於て往時の十分の一近くまで減退した。プロイセン政府などは、水路改修計畫を凡て中止して、只既存の水路維持に止めると云ふ風であつた。

(ハ) 斯くの如くに一時老人扱ひされた運河も、やがて其價値を再認識されることになつたのである。蓋し一八七一年に於ける獨逸帝國の成立に伴ふ經濟産業の發展は、鐵道交通のみを以てしては、到底國內貨物運輸の大任の果しきれないことを、明瞭にしたからである。即ちプロイセン政府は、一八七七年に於てプロイセンに存する水路の改善及び擴張に關する政策を公示したのであるが、それに依れば、先づ第一に天然水路の改善、第二に其補充としての人工水路の開鑿と云ふことを目標としたのである。そして其人工水路としては、東西の方向と南北の方向と二方向の築造を考へ、前者としてはマース河よりメーメル河に達するもの、後者としてはオーデル河ロステツティンより伯林を経てエルベ河を遡るものとした。

プロイセン政府の以上の計畫中、自然水路の改善は支障なく行はれ、第一次大戰迄それが續いたのであるが、人工水路の開鑿は議會に於て多くの反對に逢着したのである。殊に東部地方の人々は、水路の低運賃に依る農産物の國內侵入と云ふことを大に恐れたのである。然しそれにも係はらず、運河は次から次へと開通し、第一次世界大戰の開始頃までには、隨所に人工水路が見られた。勿論プロイセン州だけではなく、バーデン、バイエルン、エルザス・ロートリンゲンなどの諸州も、運河開通に就き積極的努力を行つたのである。

(ニ) 第一次大戰後のワイマール憲法は、從來の州に屬して居た水路の所有權と管理とを、國家に引き繼ぐものとした。茲に於て獨逸國政府は、從來州の行つて居た水路建設を國に於て繼續すること、更に新運河建設の方針として、(1)中部運河の最後の區間を完成すること、(2)マイン河とドナウ河の連絡、(3)ライン、ネツカール、ドナウ河の連絡を決定したのである。

(ホ) 要するにナチス以前に於て既に、獨逸の水路は其天然のものも人工のものも、諸方に於て盛んに改修又は開鑿が行はれ、貨物運輸上に與へた効果が尠くなかつたのであるが、只ナチスの政權獲得後に於ける水路交通政策に依り、一層完成の域に近づかんとしてゐるのである。夫れに就ては次に述べるであらう。

四 水路特に運河の整備擴充(水路のルネッサンス)

獨逸の水運は斯くの如くに古くから活躍した歴史を有するのであるが、其大體の傾向は東西と南北の方向に向つて發展し來つて居るのである。即ちそれは、東西の方向として、ライン河を根幹として東へウエーゼル、エルベ、オーデル河等を横に貫通せんとする運河があり、又南北の方向として、獨逸南部を東西に流るゝドナウ河とライン又はオーデル河を結ばんとする運河計畫がある。斯くして其完成の曉に於ては、獨逸の國內水路は天然水路と人工水路と相俟て、正に文字通りに四通八達し、原料、燃料、建築材料、農産物等を輸送する上に於て、充分の役目を果たすであらうと思はれるのである。

會て述べた様に、ヒットラーは交通政策の確立に異常の才能あることを示して居る。即ちそれは、國有鐵道制度の完成、國營自動車道路の築造、そして又國內水路網の具體化に現はれて居る。彼は他の國に見る様な凡庸な政治家と異なり、能く交通機關の整備が民族發展の基本條件なることに着眼し、斯くして各種交通機關の發展に努力して居り、水運を

以て單なる舊式交通機關と見るが如きことはないのである。勿論第二次世界大戰勃發に依り、水路網の完成は稍遅れた貌ではあるけれども、そして又必ずしも彼の創意のみに依る運河ではないにしても、彼の治世に及んで完成開通した運河も尠くはないのである。左に夫れに就て説明しよう。

(1) マゾーレン運河

之は東プロシヤに在り、ナレヴとケーニヒスブルグとを結ぶもので、延長五〇軒、六百噸級船舶の航行に堪える。之は一九二二年の起工であり、久しく工事中止となつて居たのであるが、一九三五年工事再開し、四〇年中には完成した筈である。

(2) 海岸運河（或はエムス、ウエーゼル運河）

之は區間はドエルベリとカンペ間であり、延長約百軒、六百噸の船の通航に堪える。一九三五年に竣工して居る。

(3) 中部運河

此運河の計畫は古い話であり、北部諸川を東西に貫通する運河として、獨逸の最も基本的な運河であるが、ナチス以前に於て概ね開通を見て居り、只ナチスに於て最後の區間を完成し、之に依りライン河とエルベ河との接觸が遂げられたのである。換言すれば、中部運河の完成に依りライン、エムス、ウエーゼル、エルベ、オーデル河の横の連絡が付いたのである。そして其輸送上に與ふる意義は大である。例へば瑞典の鐵鑛石が獨逸のライン地方の熔鑛爐へ輸送される経路は、從來は和蘭のロッテルダムからの水路を採つて居た。それが中部運河の完成に依り、ハンブルグからライン地方へ輸送されることに變更された譯である。又此運河の開鑿が中部獨逸の工業生産力増進に與つて力あることは事實

であつて、ライン地方の鐵鋼、石炭等は、マグデブルグ其他の工業中心地帯へ容易に輸送せらるることとなつたのである。本運河は約千噸積の船の往來に堪えよう。

(4) ライン、マイン、ドナウ運河

ライン河よりマイン河を通つて南獨ドナウのケルハイムまで聯絡しようと云ふ運河である。之は約五百料の掘鑿を要し、多少の難工事である。但し之が完成し（一九四五年完成の豫定）且つドナウ河に幾分の改修を施せば、獨逸の工業品は低運賃の水路を通つてバルカン地方へ、又バルカン乃至黒海乃至ウクライナ、高架索等の物資例へば羅馬尼の石油希臘、ハンガリーのボーキサイト、ユーゴスラヴィアの滿俺、銅、ウクライナの穀物、砂糖、石炭、高架索の石油などが、同様にドナウを利用して南獨へ、更に北獨又は中部獨逸へ輸送せらると云ふ誠に偉大な効果が發揮されることになるのである。

之に就て一九三八年五月十七日伯林電報は報じて曰く『ライン河とドナウ河を結んで、北海と黒海との直接連絡を付ける計畫は、古來幾多の人々に依り口にされ、而も實現困難とされて居たのであるが、獨逸政府は今回愈々總工費七億五千萬マルクを投じて、ライン、マイン、ドナウ聯絡大運河を開鑿するに決し、十七日其計畫を發表した。大運河は一九四五年迄に完成の豫定であるが、完成の際には一千五百噸級以下の船舶は、自由に北海から中歐を経て、黒海に達し得る譯である』と。

右電報は尙附言して曰く『右計畫は獨逸西部の工業地帯と、歐洲東南部の農業地帯とを、直接連絡するものとして、注目されて居るのであるが、獨逸政府は右計畫以外に更に左の如き運河開鑿其他の工事を計畫して居ることが判明し

た。(1)ヴルツブルグ地方とライン、ドナウ運河を結ぶ運河、(2)リニューベック、ハンブルグ、プレーメン等舊ハンザ同盟都市間を結ぶ運河、(3)ザール地方とバラテイネット地方を結ぶ運河、(4)ドナウ左岸に水力大發電所を建設すること』。

又一九四〇年三月廿七日ベルグラード電報は報じて曰く『ドナウ河の解氷期到来と共に、ルーマニアの石油に對する獨逸の積極的活動が始まるであらうとは、久しく豫想されて居たのであるが、廿七日に至り、俄然合計一萬八千噸の石油を積載した卅隻の獨逸油槽船が、本年度最初のドナウ遡江を開始した。未だ氷塊浮ぶドナウに、早くも石油輸送を開始したのは、獨逸が決戦時に備へて、ソ聯並びにルーマニアの石油貯藏政策の遂行を愈々決意した事を示唆するものとして注目に價する』と。

(5) オーデル、ドナウ運河

之はオーデル河上流とドナウ河とを、ウイーンの東に於て結ばんとするものであり、延長三二五軒、千噸船の航行に堪える筈である。本運河完成の曉に於ては、ライン、マイン、ドナウ運河と同様に、獨逸工業品の國外輸送、バルカシ、ウクライナ、高架索の物資の獨逸國向け輸送に、大きな役割を演ずることとなるであらう。

(6) アドルフ、ヒットラー運河

之はシレジア南方に於ける延長四二軒の小運河であつて、オーデル河上流を右折するものであり、六百噸船の航行を許容して居る。一九三九年十二月に完成を見て居る。

(7) ハンザ運河

ルール地方とハンザ三港ブレメン、ハンブルグ、リニューベックを結ばんとする意味深き運河であるが、未だ計畫中に

屬する。若し之が完成することになれば、中部運河の負擔も著しく緩和するものと見られて居る。

(8) ネットカール、ドナウ運河

之はラインの支流である風光明媚のネットカール河を古都ハイデルベルヒの上流に於て運河を開鑿することに依り、ドナウ河畔のウルムに出でんとするものである。此運河工事は山地であつて、相當の難工事なりと傳へられて居る。

五 歐洲廣域經濟圏と獨逸水路網の整備

周知の如く獨逸は、自國を中心國とする歐洲廣域經濟の建設を計畫して居り、既に其比類なき戰果に連れ、云はば歐洲全土を其支配下又は協力圏内に置くを得て、如上計畫の實現に邁進して居る。而して斯る目的達成の基礎條件の一つとして、獨逸國交通機關の整備と云ふ問題が横はつて居ることは、云ふ迄もないと思ふのである。

ナチス政權に於て、鐵道國有は初めて完全な形態を採り、愈々國際鐵道たる實を擧げようとして居る。國營自動車道路も亦ナチスの創設するところであり、既に國內の重要區間を築造連絡して居り、更に國外へ向つて延長される態勢を示して居る。

水路水運も亦同様である。獨逸國內の諸大河ライン、ウエーゼル、エルベ、オーデル等は既に北部に於て中部運河に依り結ばれて居る。又ライン河及びオーデル河の南に延びるところ、其處でドナウ河と結ぶ運河は計畫されて居る。若し之が實現すれば、ラインよりドナウを経て黒海に出で、其結果黒海に注ぐドニエストル河、ブク河、ドニエプル河、ドネツ河、ドン河との聯絡も付くであらう。そしてドン河とヴォルガ河との間に完全な運河が造築されるれば、ラインとヴォルガ乃至裏海との聯繫さへ行はれる譯であり、人々はやがてヴォルガの夕景に獨逸民謡の聲を聞くであらう。

更にオーデル、ドナウ運河が實現すれば、それは更に延長されて、アドリア海への水路も開けよう。或は又ベルグラトドあたりからサロニカに至る水路を開設して、ドナウとエーゲ海との聯絡も考慮されよう。舊波蘭を南北に貫流するヴィヌツラ河も改修され、沿岸に於ける發電所建設等の諸計畫と共に、或はドニエストル河との聯絡も企畫されよう。又ドナウと獨逸國境のポーデン湖との水路も開通するであらう。

一方に於てやがてラインと佛蘭西の諸川との間の運河も築造されよう。簡單に云へば、獨逸の中部運河を佛蘭西北部の諸川へ延長して行くことも考へられ、又ラインの支流モーゼル河を一層活用することもあり得よう。蓋しモーゼル河は既にマルヌ運河に依りセイヌ河と連絡して居る管であり、それに又佛蘭西の運河發達は歴史的には獨逸よりも古く、國內の運河網は四通八達であるから、獨逸の國際水路延長政策に對しては自然に共鳴するであらう。瑞西も亦夙にウインへの完全な水路連絡を希望して居たのである。

それどころでは無く、獨逸水路と北部伊太利の水路との連絡さへ目下着手されて居り、それが不可能な事實でないことは、やがて證明されよう。

兎も角交通機關は、如何に擴充されても、それが充分であると云ふことは、原則的にあり得ないのである。鐵道、自動車道路、そして水路、其全部の活動を以てして、尙且つ輸送力の不足を覺えざるを得ないのである。殊に各種交通機關は各輸送上の特長があり、水運は低運賃の點に於て効果的であるから、歐洲廣域經濟圏に於て、諸種の運賃負擔力乏しき貨財が之に依頼するところは多大である。斯くして獨逸水路網の擴充強化に就ては次の結論を與へ得るであらう。

- (1) 獨逸に於ける國內水路網の整備及び國際水路網の建設計畫は、歐洲廣域經濟圏確立の不可缺條件であり、此條件の

完成は、歐洲圏の細胞組織、即ち各國の結束に對して搖ぎなき力を與へるのであらう。

(2) 其爲には、獨逸國內の水路築造又は水路經濟指導に就き、統一ある計畫を樹立せねばならぬ。例へば内水航路船舶の船型に就き、標準制を施行する如きも、一方法であらう。之に依り船舶の建造は早められ、且つ國際水路のいづれの箇所にあつても、航行活躍し得る標準型船舶が得られよう。

(3) 斯くして水運の重要性加はるに連れて、内港を持つ獨逸諸大都市の經濟的地位は、國內的にも國際的にも、愈々高まるであらう。

(4) 歐洲廣域圏の他の諸國も亦斯くの如き國際水運政策により庇益するところ大であらう。和蘭や白耳義などが、今後如何になり行くかは別問題として、從來の情勢に於ては、和蘭の貨物輸送は水路七四%、鐵道二六%、白耳義のそれは水路三七%、鐵道六三%、佛蘭西のそれは水路一九%、鐵道八一%と云ふ戰前の統計を示して居る。以て歐洲に於ける國內水運の重要性を察知するに足りよう。

六 自動車普及政策

以上ナチス獨逸に於ける水路問題に就き論述したのであるが、更にナチス交通の今一つの問題である道路交通に就き論述したいと考へる。但し其詳細の論説は他日に譲り、茲には道路交通と關聯する自動車の普及政策に就き述るに止める。

ナチスは、自動車生産力擴充政策に力を盡すと共に、自動車の大衆化、殊に新型車の普及を試みたのである。之は又他日述べようと思ふ國營自動車道路の建設に伴なふ當然の方策でもあつた筈である。要之從來兎角有産階級の持物と目されて居た自動車を、廣く庶民階級又は勞働戦線の人に近づかしめようと云ふ意圖に外ならないのである。

斯くして自動車普及策として採られたものは次の如き諸方策である。

- (1) 新車所有奨勵、中古品適正價格指定、自動車保險料金引下
 - (2) 自動車展覽會、宣傳乃至競争の奨勵
 - (3) 運轉免許の簡易化
 - (4) KDF車（歡喜力行車）の設定乃至KDF自動車都市の建設
- 以下之に就て説明しよう。

(1) 新車所有奨勵に就ては、ナチスは一九三四年三月三十一日迄の生産自動車に對しては、所有者の税金支拂を要求し、夫れ以後の生産車に就ては税金を免除するものとして居る。此方法が自動車の量と質とを向上させたことは疑ひなく、社會人をして新型車保有に惹き引けたことは、確かであると思ふのである。自然之に關聯して、中古車の賣買も行はれる譯であるから、其爲に國營の中古自動車評價所が設けられた。之は一面に於ては踏み倒しを防ぐ爲であり、一面に於ては又新車購入に難に乗ずる中古車價格騰貴を防ぐ爲でもあつた。

次に自動車所有者は、原則として自動車保險に加入する義務を有するけれども、同時に之に伴なひ自動車保險の料金の引下げが行はれた。又自動車の賣買契約には印紙税が免除される。自動車保險制度は、獨逸に於ては完備して居る。然し之は後に述べる運轉免許の容易なものと相俟つて、自動車事故を多からしめることは、疑ふ餘地が無い様である。殊に自動車の速力に制限が無く、歩行者の權利を認むる點の尠なかつた事は、益々事故の瀕發を招いた様であつた。斯くて一九三七年の初頭宣傳大臣は交通事故の防止に就き、強く國民の注意を促がし、又内務省も之に關し新法令を發布した。例へ

ば飲酒運轉者の絶體責任を規定せるが如きは其主な點である。

(2) 毎年春期に於て伯林に自動車展覽會の開催あり、各社の新型車が競争的に展覽されて居る。一九三五年頃からは目立つて流線型が増加して來た。ナチス黨大會の開催に際しては、勿論自動車の入用も莫大な數に上るのであるが、斯る機会に際して新車を無料を以て大會のお役に立てると云ふ會社もあつた。

獨逸に於ては元來自動車の競走は盛んであり、之に依り自動車の改善發達を促した點は尠からずあつた。例へば水冷式の代りに空冷式の採用、エンジンの後部据付装置の如きは近來の新工夫であらう。思ふに斯る後部發動機の据付は、明らかに軍用の場合を考慮したものであらう。

(3) 自動車運轉を教授する個人的な學校は誠に多數であり、種々階級の男女社會人は極めて容易に實地及び理論に就て教授を受ける。そして運轉免許試験も簡單であつて、只實地運轉と交通法規に就き試験するのみであつて、自動車構造の細目などの知識は、之を問はないこととして居る。又外人に對する運轉免許證も、云はば即時に交附され、自動車携帯の歡光客に對して利便を與へて居る。

(4) 更に自動車普及策として最も注目すべきは、國民自動車 (Volkswagen) の作製であらう。之は一名カー・デー・エフ車 (KDF Wogen) と呼ばれ、獨逸勞働戰線の施設の一たる歡喜力行團 (Kraft durch Freude) の目的に沿ふ爲であり、平たく云へば勞働者の爲の車である。蓋し從來獨逸の自動車は、五人乗として價格三千馬克以下のものは見られなかつたのであるが、此KDF車は九百九十馬克の販賣價格であり (之は獨逸に於て先づ中級俸給取の日給に相當する)、最低一箇月五馬克の月賦を以て、入手し得ることとなつて居る。そして生産並びに販賣は獨逸勞働戰線の行ふところとなつて

居る。KDF車は一九三九年初頭に於て初めて展覽會に出品されたのであるが、車體の構造は後部發動機、空冷式であり、車體前部に豫備タイヤ、道具類を容れ得る装置となつて居る。但し此點はKDF車出現前にも其型が見られ、必ずしも獨創ではない。然し車體全部金屬性で且つ幌型であり、運轉臺二人、座席三人の五人乗を普通とし、燃料消費百斤に就き六立乃至七立、車の重心は極めて下部に在り、且つ馬力強く、従つて急坂又は急カーブ疾走にも差し支えない。幌型とせるは、日光と大氣とを満喫する爲と見られるけれども、一面又軍用の便も考慮したことと思はれる。之に就き、昭和十三年五月二十六日發フアラースレーペン電報に曰く、

「フアラースレーペンに於ける獨逸大衆自動車第一工場の定礎式は、二十六日ヒットラー總統臨席の下に、盛大に舉行された。新工場で製造される大衆自動車は、長さ四米二十糎、高さ及び幅各一米五十五糎、重さ六十六瓩、時速百斤、四名乃至五名の搭乗者を收容することが出来るが、價格は九百九十馬克と云ふ低廉なもので、これは更に一周五馬克宛の掛金で購入し得る便法がある。工場はミツテル・ラント運河に臨んで建設され、附近には工場労働者のみを包容する労働者の町が作られることとなつて居る。更に運河には工場専用の埠頭が築造されるのであるから、自動車は港から極めて圓滑に獨逸各地に輸送される筈である。大衆自動車は總てクラフト・ヅルヒ・フロイデ車と呼ばれることゝなつて居る。ヒットラー總統は自ら礎石を据ゑた後、自動車の大衆化を提唱して次の如き演説を試みたのである。『自動車を所有することが、富者の特權であるが如き時代は、過去のものたらしめねばならない。労働者の爲の模範都市も、新工場の建設と併行して築造されることになるであらう。』

之等大衆自動車工場の大規模なる建設並びに他に數例なき附屬自動車都市の築造は、他日述べる前代未聞の國營自動車

道路の新設と相俟つてヒットラーの交通政策が、他國の交通政策に比較し、如何に獨創的のものであるかを充分に示すものである。KDF車の製造工場は相當大規模且つ新規軸のものである。工場はブラウンシュワイクの近くのファルリスレーベン (Fallerleben) に在り、工場建設の最終期たる一九四五年度に於ては、(勿論世界戦争が起らなかつたとして) 百二十萬臺の年産額を得る見込であると云はれた。工場の建設資金は自動車購入申込金を以て之に宛て、居る様であるが、一九三八年の八月に最初の申込を受け付け、三九年一月には、既に申込數十七萬臺に達して居る。

KDF自動車と相並んで記憶すべきナチスの計畫は、前掲ヒットラーの演説にも見えたKDF自動車都市の建設である。前述の如くKDF自動車工場は、ファルリスレーベンの附近に在るのであるが、工場従業員爲に、工場附近に於て建設されつゝあるものが、即ち其特殊都市である。都市の面積は約二千九百ヘクタールであり、人口十萬を目標として住宅二萬五千戸を築造するプランである。一九四一年六月末現在として、完成せるもの約二千戸である。商業中心地は四階乃至五階建であるが、住宅は各階二世帯三階建とし、共同の中央車庫の外に、道路に沿ひ短時間駐車爲の露天の駐車場あり、各戸には別に車庫の設けがない。市内の道路は立體交叉であつて、國營自動車道路への連絡もよく、中央車庫乃至建物には防護室の設備もあり、電化、暖房の設備も申し分が無い。工員用住宅は、玄關の外に普通三室に浴室附で家賃三十馬克、彼等の平均日收の凡そ五分の一程度の家賃と思へばよい。肉屋、食料品店、呉服店、大映畫場、共同洗濯場等の設備も都市内に於て充分である。又空襲に備へて防護室は工場並びに住宅共に設けられてある。そして都市の建設は總て勞働戦線が之に當つてゐる次第である。

以上ナチス道路輸送の一端に就て述べたのであるが、其一層詳細なる論議は他日の機會に譲りたいと思ふ。