

は極めて明かであつたらしい。

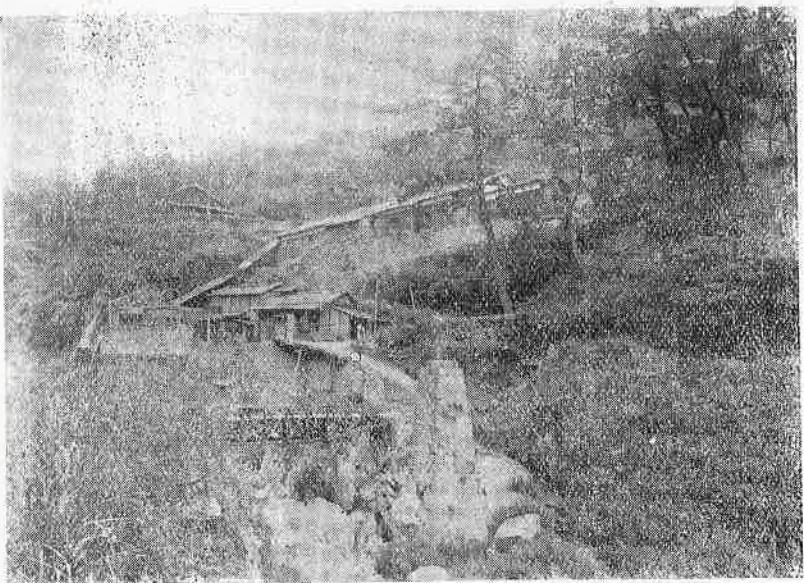
粉車 燈油が各地で製造されると共に、一方明治以後石油の輸入で行燈が洋燈に代るやうになり、油水車も漸次衰へるに従ひ、粉車として水力は昔ながらに利用せられ主として素麺用の小麦粉を製造した。當時出稼の職人は、播州方面が多數を占めてゐたが、彼等が漸次素麺の製法を見習ふに至るやうに成り、其他の地方でも同業者が多數現はれるに及び稍下火と成つた。

尙粉車として特に注目すべき事は、明治維新前、火薬製造の原料を此の水車を利用して製したといふ事であるが一日爆発事件があつて以來、其の事は行はれなく成つたと言はれてゐる。

米車 粉車としての前途漸く暗きを覺える時、日露戦争後の國力の發展に伴ひ、明治四十年前後より酒造界が順に活況を呈するや、精米水車として、大正の中頃まで非常に盛大を極めた。即ち本村に於ける水車棟數八十餘其の据附の石臼の數が約壹萬に及び從業員も壹千名を算する有様であつた。有馬越の旅人は、道々ゴットン／＼てふ杵の音や、労働者のさびのある唄聲を聽いて旅情を慰めたものであつた。それに就いても、此の多數の從業員を相手に、いかゞはしい女共が出入口した事は、古考の一口嘶として残されてゐる。

さて酒造用精米、水車の活動は冬期であつて、村の水利組合では春の彼岸から秋の彼岸迄は田畑の用水として谷水を引き、秋の彼岸から翌年の春の彼岸へかけては、専ら水車用水として大體区分されてゐた。此の水車の労働者は十五歳がら五十歳前後までで、労働日數は大體七十日から百日位、そして晝夜交代で盛んに精白に從事したが、その一日の労働賃金は大正六年、七年の頃で食事附平均五十五錢と見えてゐる。

次に動力としての谷水に就いて見ると、東谷の水量は一時に約參百本、西谷のは約貳百本以上の杵を動かす力があるので、此の水力を少しも無駄に流す事なく、漸次下流の水車小屋へ引受けて、よく壹萬本近い杵を廻轉せ



(五) 輛 場

しめた。此の水車の廻轉數は一分間三十五、六回で最初酒造用の米は此處で一晝夜間搗いた精白米

を以て充てたが、後酒質を競ふに至るや、二晝夜も要して精白の度を高めたといふ。

扱其の玄米・白米の運搬は専ら牛の力を藉り、所謂ごろた車や牛車で急な坂道を上下したもので、慣れない牛であると、一二、三俵位しか牽けず餘程慣れしたものでも五、六俵を限度としたといふ。各地から住吉驛へ送られた玄米を水車へ運び、更に上から精米を積んで酒藏へ下る。

此の運搬に從事した者を小あげ仲間と稱した。

そして此の小あげ仲間がごろた車を牽いて通つた有馬道等を通稱ごろた道とも稱へた程、その往來は頻繁であつた。

此のごろた道は破損が甚だしい爲、毎年小あげ仲間から牛一頭につき幾圓といふ割で出金して、道直しをしたものであつた。

大正十年前後より發動機による精白が盛に成る

