

くられる、丹波漆は良質を以て名あるも生産は少いらしい。輪島に塗物が發達した第一要點はこの地に檜、クキマキといふ良材が多いことに起因したのであるが、近來地方産が拂底して青森の替林廠から年々二千石を輸入する。檜は主として箱物の板で一尺二寸以上の良材からとる又樺材を椀物に用ひる、これも北陸に多い堅材である、第二にこの輪島には地の粉といふのがある、町の南東端の小峰山に發見された黄褐色の粘土で之を白にてつき、丸めて乾し焼いて黒褐色となりたるを再び搗きて粉にするもので、之を下地塗にするので、はげぬといふてゐる。かくて輪島塗は堅牢を以て天下に冠たるに至り大量生産でなくて、注文生産をやるところに、この地特産の名聲があるといふ。かうした地方特産は永久に保護發達せしめたいものである。

○福州の交通

支那福州地方には豫て鐵道計畫として福州杭州線及福州、厦門、汕頭、廣東線等々噂せられたるも政局多端、經費窮乏の折柄、未だ實現するに至らず。總て海運に依り貨物は輸送せらるゝも、定期航路を有するは僅か日英二國のみにして、此間支那の就航を見るも、不定期にして設備荷役等到底日英の競争船たる能はず、而も一方日本船は北部に英國船は南部に、自ら區別を設け就航せるが故に、今日に於ては全く無競争の現状にて、其他の外國船としては茶の輸出期に於て、之が積取の爲臨時寄港するに過ぎず、目下寄港船の狀況を表記すれば左の如し。

航路	船籍	回数	寄港地
高雄天津線	日本大阪商船	一ヶ月	高雄、基隆、福州、上海
基隆福州線	同	三回	青島、天津、大連
福州上海線	支那三北公司	四回	基隆、福州、淡水
同	支那招商局	二回	福州上海
香港福州線	英國ダグラス汽船會社代理義和洋行	四回	香港、汕頭、厦門、福州
同	支那當安公司	二回	同
福州廣東線	同大華汽船公司	不定期	福州、厦門、汕頭、廣東
福州三都澳線	華記公司	同	福州、三都澳、沙埕
福州泉州線	同正記公司	同	福州、興化、泉州
同	同乾泰公司	同	同

表に示めすごとく就航船の總ては福州をターミナスと爲し、南北支那沿岸及臺灣の三方に航路を有するが故に、内地方面との運輸連絡圓滑ならず輸送期の延長、積荷の毀損等に依る商取引の損害甚しく、南支貿易の發展を阻害すること鮮からざるを遺憾とす。

○米材の輸入

日本が米國から材木を輸入したのは一九二一年からである、本來日本は木材の生産國であるが一九二〇年の冬東京其他の都市に火災があつて、急激なる需重が生じた際に米國で木材の相場が三十六弗餘(千ポンドメシユア)が十九弗九十八仙に下落する海運賃が安くなるといふ二重の

機會に乗じて、日本に送られたが、一九二三の大震災で需要が大増加したので、一九二三年には七億四千萬ポードメツエアを輸入したのである。一九二四年には八億萬、一九二五年には六億四千萬、一九二六年には九億千九百萬ポードメツエアと累進してゐる。

米材の輸入さるゝ生産地はカスケード山脈から太平洋岸のワシントン、オレゴン兩州である、この地域にある現立木の数は米國全體の三分一、約七千億ポードメツエアの大を數へる。松、杉、檜等が主要材で、我國に入る米材の半數以上は北海道に近い米松である、この木は高百七十五呎乃至二百五十呎直徑六呎乃至九呎之を板にすると建築材になるので、米國でも需用が多い。軟材中の最強材で耐水性が強い故に造船材料や道路敷用に珍重される。五年前には日本へ入る米材の五分の四までは右の松材であつたが、其後杉、檜、樺等が入るやうになつた。米杉は先方では主に屋根葺の杓板にする日本では主に中流以上の天井板引戸等にする。

檜は最近日本で生産が減じたので、その代用として富豪の家に於ける内部裝飾細工物に用ひられ、日本に輸入さるゝ米材中最高價の品である。

又日本に入る米樺は、米松よりも格安で代用品として建築界に歡迎され床板、木摺、箱材に用ひる。

日本の市場に於て米材は外國材の八割に上るが今日では西伯利亞材が強敵である。しかしシベリア材は米松に比し品質

劣等であらう。カンパ、米松とは Douglas Fir 杉とは Western red Cedar 檜とは Port Orford Cedar 樺とは Pacific Hemlock 樺とは Sitka Spruce をいふのである。

○ルール地方の交通

地圖を披いてラインルール地方

を見ると、こゝにデュイスブルグを中心としてデュツセルドルフ、レムシヤイド、エルバフエルド、バルメン、ハーゲンドルトムンド、ボクム、ゲルゼンキルヘン、エツセン、オーパーハウゼン、ミュールハイム、ハムホルン、クレーフエルド、シユンヘングラツバツハ等幾多の工業市が群集してゐるのがわかる、獨逸工業の中心地たること勿論で、現にデュイスブルグを中心とするラインルール港附近には獨逸石炭業の三分の二、製鐵業の四分三が集中し、獨逸労働者總二千萬人の四分一がこゝに働くと同時に鐵道貨物輸送の三分一がこゝに行はれるのを見ると、經濟上いかにこの地方が重要であるかを知るであらう。ルール石炭の埋藏量は地下千米突の深さ迄に五百五十一億噸と測定される、現在年に約一億二千萬内外を採掘するとせば、將來約四百年乃至四百五十年位の壽命がある。この豊富なる石炭を有する限り獨逸の工業は衰へない、ルールの石炭は國內需要を充たす外、海外にも輸出され此スカンヂナビア半島、バルト海沿岸より歐洲大陸、地中海諸國に及び、前年英國の石炭坑夫同盟罷業に際しては遠く加奈陀へも輸出された。右石炭の産出は製鐵業を勃興せしめた、アルサスローレンを失ひたる後國內にはイルセザルツ

ギッター、及ラーンテイル地域其他全國合計約十二億七千萬噸を埋藏するのみであるから、主として供給を外國に仰ぎ、アルサスローレンの外瑞典及ルッセンブルグから輸入してゐる。かくて石炭と鐵とを結びつけ獨逸工業の中心となつてゐることは昔の通りである。

デニスブルクルール港とはルール河のライン本流に合する一帯の河港の名稱であるが、専ら河川航運船舶の出入する港であつて、世界最大の河港といつてよい、但しこの港は一つでない、ルールオレト港、デニスブルグ港、ホーホフェルト港、ルールオルト鐵道港の四つの合稱である。猶此外にライン及ルールに沿ふてクルツプ、フエニクス、ティツセン等幾多の製鐵會社、石炭會社の積卸港がこれに入るから、いかにも大きい河港である。此地に聯絡する交通機關としては幾多鐵道線路の外更にラインヘルネ運河によつて、ドルトムンドエムス運河、ライン、ウエセル、ハノーヴァー運河と聯絡し共に獨逸の北海諸港エムデン、グレーメンに達し、他方ライン川により上流は南獨瑞西に通じ下は和蘭白耳義から海外に至るから其石炭及製産物の輸出にも便がよく、其の原料の礫石や多數人口の要求する建築材料食糧品を輸入するによい。現に計畫中のハンザ運河竣工の曉には、この石炭が北獨逸に出て英國炭を驅逐し、更に中央運河が出来ればも一つ有利に展開する筈である。蓋しルール港の輸出入貨物は鐵石炭の如き大量品であるから水運の利がある。かくて戰前一九一三年に七百五十萬噸の鐵石を産出したこの地方は本年は九

月迄に九百七十萬噸、年末迄に約千三百萬噸を産するから、戰前の約倍額になつたのを見れば、いかに獨逸の復興の速かなるを知りうるであらう。石炭も年額一億三千萬噸に達し戰前の産に約一割を増加し、銅も一九二五年には百九十萬噸を積出した。これも戰前一九一三年の百八十萬噸に比して十萬噸の増加である。猶この上に穀物取引の量も甚だ巨額に上つてゐることを附記しておきたい。

○レニングラード港海運の復活

昨年八月中露京

の海運は活氣を呈し同月中入港船一二六隻、其中七六隻は底荷積なりしも殘五〇隻は機械、工場品、化學製品、セルローズ、紙、樹脂、ケブラチ^{ケラチ}、餅、鉛等總計四二、一二〇噸を積載し來れり、又同月中出港船は九九隻にして木材、油糞、骨粉、煉瓦、黃鐵礦、襪、バター、肉、鶏卵等一一九、五八〇噸を積出したリ、注意すべきは八月中ゾグイェット船三七隻の出港したること也露國商船隊は着々強大となりつゝあり。

戰前世界の主要穀物五種（小麥、裸麥、大麥、燕麥、玉蜀黍）の總輸出額の中には露西亞の占めたる平均量の割合は二割七分八厘に達したるが、戰後この割合は著しく減少し、一九二二―二四年は八分、一九二四―二五年は凶作にて一分五厘、一九二五―二六年は七分七厘まで回復したるが本年度は八分位になれり。露國の産穀は獨逸向を第一として和蘭及英國之につぐ。其競争國は米、加、亞、濠の各洲也。

○露國の茶栽培

戰前露國は約四百五十萬布度の茶を消費したが其價約一億留に上つた。此莫大な金は主として支那英國及其植民地に流失した、戰爭及革命の數年來、茶の輸入及消費は漸減したが、一九二二年より漸く反動として茶の需要増加し一九二五年には一一、九一〇、一六六基瓦二千萬留の輸入がある、そこで勞農露國は國內で茶の栽培地として適當なる地方として後高加索の最西部バツム郊外に注意しはじめた、こゝは約三十年前から一茶業者の手で茶栽培を計畫された所であるが、勞農化後、其所有茶畑が雇傭勞力により政府の經營する經濟組織に立ちかばつて、グルズヤ民有地トラストの管理に歸して後、大に改良を加へ一九二六年にはチャイ、グルズイ會社が出来て急に事業を展開したので、今日は其原料産額百萬基瓦に上るやうになり、茶として二十五萬基瓦を産出した、今日の計畫によれば十年後にチチウインスコ地方で製茶約五百萬基瓦に上る見込であり、少くとも輸入の凡三分一は國內供給の見込が實現するらしい。

○日耳義領コンゴの鑛業の發展

日耳義領コンゴ

の中で、鑛業上最も重要なものは其の西南隅にあるカタンガ州(面積六五萬方哩、白人二六〇〇人)である。近來南阿の諸港との間には直接に鐵道の連絡が完成し、レオポルドビル、ホマとは河川と鐵道との交通機關によつて通じ得るに至り、飛行郵便も利用される様になつた。アンゴラ海岸のロビト灣からもカタンガに向つて漸次に鐵道が開通しつつある。

カタンガ鑛業會社は一九二六年度に於て大擴張をなし一億四千四百萬フランを建造費に、一億七百萬フランを材料其他の諸費に投資し、會社設立當初よりの經費は實に四億二千五百萬フランに達して居る。有名なる銅鑛は主としてカムホーア鑛山、エトイル鑛山で稼がれて居たが、最近にルアシ鑛山が開かれ、現在稼行せらるゝもの九鑛山に達する。其れ等の中カムホーア鑛山は首位を占め、一九二六年に五十六萬三千四百米噸を出し、ルアシ鑛山は銅鑛石四十二萬二千九百米噸リカシ鑛山は十三萬五千米噸を産出した。調査が精密に行はれ、採鑛設備の完成すると共に推定鑛量と鑛産額は益々増加の趨勢にある。

年次	推定鑛量(米噸)	鑛石品位(%)	銅産額(米噸)
一九二〇	三二、三〇〇、〇〇〇	一八、九六二
一九二一	四六、三四八、〇〇〇	三〇、四六二
一九二二	五三、九〇〇、〇〇〇	四三、三六二
一九二三	七二、六六六、〇〇〇	六、四一	五七、八八六
一九二四	七四、六八六、六〇〇	六、六九	八五、五七〇
一九二五	七六、八九二、九四三	六、八七	九〇、一〇四
一九二六	七七、一六〇、六五〇	六、八九	八〇、六三九

銅の外に錫、コバルト、ラヂウム等を産し、コバルトとラヂウムは銅鑛と共に甚だ囑望され、金、金剛石、錫の鑛床も重要である。會社には一九二五年千五百人、一九二六年には千七百三十八人の白人が事業の經營に携り、白人は漸次に増加しつつあるが黒人の勞働者は却つて減せしめつつある。一九〇

八年事業を開始してから三年後には漸く九七七噸の銅を出したのであつたが、一九一七年には二萬八千四百六十二噸に増加し、一九二五年には九萬噸を越したのである。

白耳義領コンゴより輸出されたる金は一九二五年三六八七噸、一九二六年に五三五二噸である。一九〇七年頃は一二二噸をルーエ鐵山から産したに過ぎなかつた。金鐵山は各地で發見されつゝあるが交通不便のため目下捨てられて居る状況である。錫は一九一二年頃から探鑛され、一九二〇年に三四〇噸のカシテライト鐵を出したのであつたが一九二六年には七一噸に達した。一九二四年にルアシ其他の鐵山が開かれてユバルトが着眼されるに至り、ラザウムはチンコロア鐵山を首位とし、年産二十五内外を出し、金剛石鑛業も擡頭しつゝあつて一九二六年には百萬カラットを輸出した。(マイニングジャーナルに據る。上治)

質疑應答

【問】 平太陽日(文檢)(前號の本問答案には誤があり、ますから全文を左の如く訂正します。)(編輯子)

【答】 時間の觀念を確定するには、其長さとの之を數へ始める時刻との二つを決定すれば足る。先づ時の長さを定めるに一日の觀念を確定し、之を二十四時に分ち、以下分秒に分つのであつて、其一日の長さは地球の自轉を根據とするのであるが、地球の自轉にも種々の意味を考へる事が出来る。

地球上の一地點の子午線上に或恒星を見て後、地球が一回自轉して再び其子午線上に其恒星を見るまでの時間は一恒星日と呼ばれて居るが、恒星の位置も固有運動等によつて幾分の變動が有つて、之に對する修正を施した結果一恒星日の長さは一定である。之より恒星時系が出來て、即ち一恒星日は二十四恒星時となる。之は天文學等で使用され我等の日常生活する平均太陽時であらはずと二十三時五十六分四秒〇九一に相當する。

我等の日常生活には太陽に對する地球の自轉が更に大切な關係を持つ。依て太陽に對し地球の一日自轉する時間を以て太陽を定めるのであるが、地球の公轉の爲に太陽が恒星の間を少しづつ東に向つて移動して見えるから、或日に太陽と一恒星とを同時に子午線上に見たとすると、翌日は地球が一日自轉して先づ恒星を其子午線上に見て後更に自轉が進んで太陽を見る事となる。此結果一太陽日は恒星日より少しく長いものである。

此太陽日の長さは次の二つの理由で季節により不同を生ずる。即ち第一地球の公轉の軌道は楕圓形であつて、太陽が其一焦點に位する。而してケプラーの面積速度一定の法則に従ひ、地球公轉の角速度は冬期近日點附近で最も大で夏期遠日點附近で最も少である。従つて太陽の恒星間の見かけの移動も冬期に大で夏期に小であるから、一日の長さは冬期に長く夏期には短い。