

に對して一暗示を與へたものと云はれてゐる。この愛知縣都市計畫技師石川氏の論述は將に本邦都市地理學への大きな貢獻だと認められる節が甚だ多い。(N)

○滿業地理歴史第一輯

奉天滿洲教育専門學校
陵南地歴研究會發行

奉天の滿洲教育専門學校内にある地歴研究會がこの月刊雜誌を出した、第一輯には入江氏の滿洲地理區、瀬古氏の奈良朝時代の考察、今江氏の吉敦鐵道沿線の經濟地理、内西氏の農民に就ての考察、篠原氏の宋の外交、池上氏の北陵と其傳説、金氏の敬惜字紙の七篇をのせてゐる、予はかうした雜誌が適當な時期に生れたことを敬賀せざるを得ないと共に其の健全に生長せんことを祈るものである。(藤田)

雜報

○京都市の簾

其沿革は古く、其竹材は極めて良好なるために、京都市に於ける簾の生産は注目すべき古工業の一である、簾は普通にスダレといふが、その外に翠簾即ミスといふ古典的特産がある、我國では萬葉集にスダレを詠じたものがあり、枕草紙に香爐峰の雪といふ話もあるが、所謂ミスといふものは禁中の御用に供され、後に神佛閣に使用されることとなり、平安朝の貴族の家庭に於てもこれを用ふるに至つたが一般の民間ではスダレを用ひたと見える。小菅のス

ダレ、イヨスダレ、珠簾、玉垂のミス、玉だれのコス、水精の鈎簾、カヤスダレ、アシスダレ、ヨシズ、コモスダレ、シノスダレ、ミクリのスダレ、繩スダレ、クダスダレ、切スダレ等その語は非常に廣い。高貴のミスを調進するは「御翠簾師」であり、一般のものは「葭屋」といつて區別した、今日夏向の家庭に用ひる座敷用の簾として、京都製の四方縁のごときものは極めて近世の産であつて、徳川時代には無かつた。今簾の種類をあげてみると、第一にミスである、ミスは女竹に限り、其編方は蛇腹編にかぎり縦縁、中縁、横縁といふヘリの附け方に規約があつて、その横縁の上部のものをモコウといふ。さうして竹を黄色に染める。ところが民間で用ひる簾はさうした約束がない、男竹殊に苦竹を用ひる。ミスは女竹を割つたまゝに用ひるが、簾はこれをヒゴニして磨をかける昔のスダレには縁がなかつたが、今は縁をつけるけれども、ミスの如く中縁がない。座敷用は五尺八寸、軒掛け二尺七寸或は六尺で、間中といふは二間に四枚吊り、一半といふは一間に半に四枚吊り、小間中といふは一間に四枚吊といふ風に幅に三通りの區別がある、内帛と外帛で製法がかはり、竹の皮でつくるものと竹の身でつくるものがあり、衝立、屏風、障子、簀戸など用ひ場所によつて形をかへるから、その種類は千差萬別である。

材料として京都の苦竹は第一位である、中にも嵯峨竹がよい、最近嵯峨竹は濫伐されたので供給に不足するやうになり

丹波竹や九州竹が入つてきた。竹の單位は東及び歐であつて、四東一歐である。東は竹の大きできまるもの、周九寸の竹ならば(長二間)二本で一束、八寸ならば三本、四寸ならば十六本といふ風である。

伊豫竹といふものも古い、イヨスダレといつて伊豫に産する細い竹をそのまま編むのである、一見葦に酷似する。最近伊豫竹は減じ、大分縣の産が加はることになつた、短い竹であるから、途中でうまくついでである、現在イヨスダレを編むのは金澤附近で大阪の木津も其本場である。

葦の原料は、京都では江州産のものを用ひる、細いのをミロクといひ、稍太く色分にしたのを「太神」といひ共に京都の特産である。併し近年支那の白河黄河の流域に出る葦からつくつた天津葎といふのが出来て外吊として斷然他を厭してゐる。又北滿地方に産する燈芯草に似たバイダラといふ原料からつくるバイダラ簾といふのがある。名古屋附近でこれを機械編にして供給する。間中一間もの十二三錢から十五六錢で安價である。又萩に黒はぎと青はぎがあるが江州産で黒はぎといふのが京都でつくられ、後者は千葉縣でつくる。東京の萩簾は京都以上の良品を出す、江州蒲生郡の産であるガマを編むもの小笠原の丈蘭を編むものカルカヤを編むもの等其種類も多いが、中には木板を以て簾にする(東京に限る)ものもある。

いづれにしても苦竹の京簾が第一位である、しかし簾の生

産額としては大阪第一、愛知第二、京都は第三位で十萬圓に達しない。近年製造家が漸減し伏見に約十戸程の製造工場あるに止まつてゐる、大阪や愛知の人ほもと伏見で職工に入つてゐたもの、それが歸つて安價な勞働で盛んにやつた結果であるといふ。(京都經濟時報)

○ベネズエラの農業

ベネズエラの國家經濟上主要なもの、咖啡、カ、オ及牧牛にして之につぐものが石油と金の産出である、當國の農地は東はオリノコ河口より西はコロンビヤの國境まで、北は海から南はアブレ、オリノコ兩河流域の南方に及ぶが人口稀薄にして開發せられざる所廣し過去二十年來ベネズエラ國政府は農業立國の國是を立て、其開發につとめ、現在では咖啡、カ、オ、甘蔗の如きは大經營者に屬し、玉蜀黍や野菜は小經營者がやつてゐる、しかも國內の一小部分が耕作されてゐるにすぎない、第一に咖啡はアンデス山地方海拔六百メートルから千五百米の高原で行はれ春秋二回収穫される、低地の熱帯では十一月以後年末に收穫する。

高原の産は粒大にして色良く、一ヘクタールに一千二百本を植へ一本から五百乃至七百粒を産する、現在咖啡樹は大約二億六千萬本で二十二萬ヘクタールの土地に植へられてゐるが、まだ好適の地が廣い當國の咖啡は熱帯の太陽の直射をさけて、森林中に栽培するので特殊の香氣があつて品種優良である、この輸出額も石油の四億六千萬ポリアルについて咖啡

輸出額はその他の輸出額に比較し八千三百萬ポンドに達した、即ブラジル、コロンビヤについて世界第三位のコーヒ國である、それ丈け一九二八年以後の世界の不況からうけた打撃はきつい、凡千五百萬ポンドの損失をうけたといふ。

第二にカ、オがある、當國のカ、オはカラカス・カ、オといつて世界的名産があるものと、トリニダード・カ、オといつて價格四、五十%低いものがある、後者は栽培し易い、其産地としてはアフリカの黄金海岸、ブラジル、ニジエリヤ、エクアドル、トリニダードについて世界第六位、品質優良である、勿論最近の不況で價格下落に苦んでゐる。

第三、甘蔗は起原は古いリアノス地方でも耕作可能だといはれてゐるけれども、手がついてゐない、自給自足の程度である、第四に玉蜀黍は全地につくられ年生産十五萬噸に達するが輸出はしない、國內消費である、第五に米は猶國內の消費を充たすに足らない、オリノコ河の流域は之に適するも手がついてゐない、第六に小麦は千五百米から三千二百米の高原に適するといふが其栽培は少許にしてカラカス住民の食料品としての小麦量丈けも出来ない、第七に豆類、馬鈴薯が山岳地にできる、烟草の質も優良種が出来るが輸出は少い、椰子の栽培も亦十分の結果がない、バナ、は野生で豊富であるが輸出はしないで豚の飼料に供される。

○米國鐵道の不成績

鐵道は米國に於て農業に次ぐ第二位の重要産業で、所謂第一級鐵道のみでも其投資額は二六

三五〇〇萬弗、哩數は四二九二〇哩に達し其納稅額は年々三億ドルを超えてゐる、然るに近年一般的經濟界不況の影響と他の交通機關の發達とによつて甚大なる打撃をうけ鐵道株の下落甚だしく、利息の減額又は不拂は當然で、シーボード・エアライン。フロリダ・イーストコースト。ウエアバッシュ。アン・アーバーの四鐵道の如きは遂に管理者の手に入つてしまつた、ニューヨーク取引所で一九二八年に鐵道株百十億弗を算したが、一九三一年には七十二億九十五萬弗となつて、其差三十四億六千六百萬ドル即三二%下落してしまつた。

株價の下落は持主の打撃たるに止まらない、間接に五千萬人の生命保險加入者、千三百萬人の相互貯蓄銀行預金者に影響し、兩者を合して四十七億ドルといふ莫大な加入額の申込金が拂へなくなつてきた。

鐵道株の下落は其不成績を語るものであるが、運賃収入額は、二割以上減少し、重要大鐵道會社にして収入の減じてもよいのはない。何故に収入が減じたかといふに第一にバナマ運河をはじめ大湖、河川、ニューヨーク州運河の水運が鐵道の荷物を取つた。第二に石油に輸送のためにパイプラインが出来上つて汽車で運ぶものが減少した。第三に百里以内の短距離では自動車の方が便利であつて、盛んに鐵道の貨物や、旅客を吸收する、その上に航空路の發達が遠からずして鐵道旅客を取つてゆくであらう。

この外に一九二〇年制定の運輸法中に、成績の良い會社か

ら税金をとつて、悪い會社を助けるといふ法律があるが、それがどうもうまく運用されない、却つて浪費をしてゐるといふ不都合もある。

米國では鐵道は交通機關の脊髄でその繁榮は産業全體の榮に相關してゐるのであるが、それがかやうに不成績を示めてゐるのである、世の中は段々とかはつてゆくものであると思はれる。

○米國の航空路

米國では不況の中にも航空事業の方は段々發展し、一九三一年にはシカゴ中心の航空路が非常になつた、元來シカゴは鐵道二十二の幹線を中心であつたが最近は航空路の一大中心にもなつた。一九三一年の統計では定期航空飛行哩數四千萬哩で、旅客五十萬人郵便量一千萬ポンド(四億通)に達した。これは飛行術の進歩と、機械の改良と、機關の進歩と、航空設備の完成したことや、都市の努力と、航空料金の低減した結果である。一九二六年には旅客運送一哩十二仙であつたが一九三一年には七仙に下り、現在は六仙である、時間と距離は鐵道の及ぶ所でない即、

紐育	シカゴ間	九〇八哩	九〇七	飛行機
シカゴ	桑港間	二、二六一	二、三四八	二、〇三〇

紐育 桑港間 三、一六九 三、二五五 二、七六六
最近の飛行機は概ね發動機三個付の優良機で内部の設備もよ

く、速力が大で、時間の節約になる、即市俄古から米國各主要都市への時間左の如し

クリーヴラ	二時間四十五分	デンヴァー	十一時間三十分
パツファロ	四時間四十五分	ソートレー	十時間十五分
ニューヨーク	六時間三十分	ロスアンゼ	二十二時間
カンサスシ	四時間十五分	サンフラン	二十二時間
チー	十時間	シスコ	二十五時間
ダラス	二時間三十分	ポートラン	二十五時間
デトロイト	四時間十五分	シヤトル	二十五時間
オマハ	二時間十五分		

これらの都市へ行く飛行機の出發點たる飛行場は、シカゴミユニシバル・エアポートであつて二百四十七エーカーの面積をしめ、四箇の大滑走路を有し十五の航空路に従事する八十二臺の飛行機が毎日發着してゐる、現在はシカゴにユナイテッド、エイアラインズ會社といふのが出來てニューヨークシカゴ間、サンフランシスコ、シカゴ間ソートレーキ太平洋岸サンチエゴ、シヤトルの四大航空會社を合して營業してゐる、旅客の六割までは銀行家、實業家、商人であつて、將に實用の域に入つたものと考えられてゐる。