

○世界最深の海底日本近海に発見さる

本年八月

十四日特務艦滿洲(艦長海軍大佐廣瀬豊)は北緯三四度一七分東經一四一度一六分即ち房洲の南端^端布良の南東約八十哩、伊豆七島三宅島の東方約九十哩の地點で

九、九五〇米以上

さいふ現在世界最深の非律賓諸島のミンダナオの東約五十哩の九、七八八米に比して少くも百数十米より深い處が発見された。滿洲艦は海圖に存在疑はしめた礁を探る爲めに此の附近を八月十四日から十九日まで錘測を行つて、疑問の暗礁を発見せず、却つて現今まで知られた最深海底よりも更に深い處を発見したのである。而して測深器の鋼鐵線が九九五〇米まで繰出した時に尙ほ海底に達しないで切れてしまつたさいふから、精密の深さが知れぬ。恐らく一〇、〇〇〇米を越ゆる深さと考へてよからう。

同艦は一昨年六月小笠原父島の北方約百六哩即ち今回発見の處から南約三百哩の地點で古く知れた所謂タスカロフ海床の八五七四米よりも深い

八、六三三米

で尙ほ海底に達せぬ深延を錘測した。故に日本海溝なるものは

從來推定よりも遙かに南方に延長するもので、此の海溝中に於て最も深い部分が伊豆七島の東に存在するといふ事實が明瞭となつた譯である。水路部の發表による、(小川)

○羽越線開通と石油製品品の輸送

羽越線は八月一日

開通し、既設の信越、北陸、山陰の各線と連絡して裏日本の幹線を完成するに至れるが之れが石油事業に及ぼす第一の影響は石油製品の輸送にあり。在來秋田産石油製品は東京、大阪、下關方面に供給せらるゝもの多く、是等の油貨は奥羽本線により又は船川港より積出され居たるが羽越線全通により輸送系統は自然に變更せられ、殊に大阪下關方面行全部同線に依ることゝなるは明かにして、距離の短縮に伴ふ小輸送賃金の低下の爲め需給兩者とも少からざる利益を得るに至るべし。(石油時報八月號に依る)

○佐渡にデスモスチルス発見さる

今夏東京大學の

加藤教授が鐵床學研究の爲佐渡へ出張中第三紀層中より出たるデスモスチルス(Desmoschylus)の乳齒を一箇得て歸られた。

同大學の講師小澤儀明氏は発見された場所を精査する目的で直に出張せられた由である。デスモスチルスとは一種の海獸である。その分類上の所屬は今日種々な説があつて一致せぬが海牛類に屬するとの説が一番廣く行はれてゐる。しかしながら廣く行はれてゐる説が必しも正しくはなくて今日では大分に怪しまれてゐるのである。デスモスチルスは以前美濃戸將の海成中新世の層中より發掘せられその頭骨は徳永博士と岩崎氏により

詳細に記録された。此発見は世界學界の非常なる興味を呼んだのであつた。其後東北大學の松本教授は進んで此珍奇な動物の研究をなされた。其結果我國では美濃の他に出雲湯の町、陸奥湯田、同子内附近、北海道、天塩、オホラウシベツ、同賸振クンヌイのトシベツ等にて發掘せられた事が知られてゐる。今回の発見にてまた一産地を加へるを得たので愉快である。

米國西部ではデスマスチルスは中新世に産しデスマスチルスに極めて近きコーンチリウス(Cornwallius) (此屬はデスマスチルスより最近に分たれた)は一段と古く漸新世に出る。佐渡のデスマスチルスの種類は小澤氏がやがて調査されることと思ふ、其發表の一日も早きをのぞむ。同氏よりの通信によるデスマスチルスの層の上には夥多の貝化石を含む地層があつていよいよ面白いさうである。(横山)

○日本の白堊紀と其分類

土佐國佐川にありては鳥の巢石灰岩と互層せる砂岩中に數種の「トリゴニア」を、阿波國勝浦川盆地にありては礫石層と互層せる砂岩中に「トリゴニア」を又陸中國宮古にありては「オルボトリーナ」石灰岩と互層せる砂岩中に「トリゴニア」を産し、更に北海道及天草にありては「セノニアン」を産せらるゝ「アムモナイト」層に伴ふ砂岩中に「トリゴニア」を産せり、此等の「トリゴニア」砂岩を採りて從來考へられしが如く直ちに同一の層準となし其の「トリゴニア」の相違を氣候の不同に歸せんとするが如きは一時の便宜としては兎に角なれども本邦白堊層研究の病弊全く茲にあり。是等の「トリゴニア」には相違ありて其の伴隨せる化石を異にし且つ各々層位的

關係を異にせり、記者は是等の「トリゴニア」砂岩に新舊ありき爲して分類せり。記者の成せし所は「トリゴニア」の相違を示せしものなるも今後逐次相互の層位的關係及其の生物の相違を一層明かにせんことを試みつゝあり。北海道石狩國方面の白堊紀層及第三紀層の層位的研究は今非博士によりて行はれ矢部教授の分類法の立證されしこと慶賀すべく今後是等の化石の記載さるゝ曉には學界を裨益する事大なるべし然れども下部菊石層探究の從來に比して尙ほ數歩を出でざるを遺憾とす。(江原)

○滿洲錦朝鐵路の近況

遼西北票農田の開發及朝陽方面の交通を目的として建設中の京奉鐵道の一枝線錦朝鐵路の義縣朝陽間(約百四十支里)敷設工事は先年奉直戰の影響を受け工事頓挫中なりしが昨十二年三月再び之が工事に着手し、義縣城外大凌河の鐵橋架設工事を起し、昨年八月中旬竣工を見、現在義縣を距る西方二十支里の周家屯まで開通したり。而して本年結氷期前に於て大板(周家屯を距る三十支里)を経て北票を距る二十支里の地點即ち大凌河の東岸(大板を距る二十支里)まで開通せしむる豫定なりと云ふ。此大凌河を過ぐる鐵橋は本工事中の難工事と目せられし所にして夏季増水期にありては水深二十尺河幅四支里乃至八支里に及ぶこと稀ならず、從て架橋區間も長距離となるべく、現に工事中なり(支那鑛業時報第六十二號による)

○ロスアンジェルス港の殷盛 北米合衆國南部加州油田の大發達と共にロスアンジェルス港は全世界に於ける第一の

石油輸出港たるに至れり。同港が合衆國內の海上貨物輸送に於て他の米國諸港中如何なる地位を占むるかは左表によりて知るを得べし。

一九二三年積出貨物噸數

ロスアンジェルズ	八、六二三、〇三六
紐 育	五、八七六、六八九
バルチモア	一、五五二、一六八
フキラデルフィア	一、五四九、一六九
桑 港	一、四七二、〇三六

右の如く口港の取扱貨物噸數は紐育に於けるよりも三百萬噸多く、又桑港の約六倍なるを知る。而して口港の積出貨物中七百三十萬噸は石油なりしと云ふ。(石油時報による)

○露西亞韃靼人共和國の土地の性質

韃靼人共和國は勞農政府下の一聯邦で千九百二十年に形成せられた。ヴォルガ及カマ兩河合流の地方を占め土壌の下の岩層は二疊紀の雜色泥灰岩で褶曲を受けてゐない。此の地方は又水河作用を蒙つてゐないが、氷河は嘗て近い處まで來襲した爲め河谷の沖積層及び堆石から風で運ばれて出來た厚い黄土の形成には影響を與へてゐる。永い沙漠草原時代があつた爲めに地表は豊饒なチエールゼムマと呼ばれる土壌に變つた。然し大部分は土壌が瘠せた、

それは樺や樺や松の森が出來たこと、黒土が形成されたこと並にやゝ濕潤な氣候になつた爲めである。森の擴大してゆくことは人が草を焼くので妨げられた。今では平地の大半は耕地になつて居て、土壌は耕作の爲めに瘠せはしないが春季の雨量が年

によつて甚だしく變化する爲め生産が信頼し兼ねることが甚しい。例へば一九二一年には春季の雨量が平年の四分の一しかなかつた。それで饑饉を防ぐには春季の旱天で影響されることのない春播の栽培を殖やすことにありとされて居る。

○アルプス山系中の交通路

アルプス山系は大山系なるに拘らず幾多の交通路があつて古來よりよく利用されてゐるこれはピルネー山脈が佛蘭西とスイス半島との交通を遮斷するに比し著しい相違であつて、イタリー北部の聚落發達と、これ等の交通路とは極めて緊密なる關係を有する。

一、チューリン(トリノ)市よりの峠

1 ボー川平野より地中海岸に通ずるものにはアルテヤ峠(四八五米)を経てサボナ港、テンダ峠(二〇〇〇米)を経てベラチミグリア港に至る。

2 ボー川平野よりゲユランス川(ローヌ川の一支流)に通ずるものにはモンゼネブル峠(一八四〇米)がある。

3 ボー川平野よりイーゼル川、ローヌ川の一支流)に通ずるものにはモンヌニ峠(二〇八五米)、小サンベルナルド峠(二二七四米)、大サンベルナルド峠(二四五七米)があつて、ここにモンヌニ峠は重要である。

二、ミラン(ミラノ)市よりの峠

4 ボー川平野とローヌ谷を連ぬるものにシンプロン峠(二〇〇〇米)があつてマジョレ湖よりトリス川に添ひ峠を越えてローヌ川平野のブリーガ市に通ずる。
5 ボー川平野よりライン川の谷谷に至るものにはサンゴタル

ド峠(二一〇米)が最も著名で、ノ谷からロイス谷に通じ、クルマニェル峠(一九〇六米)はチ、ノ谷から前ライインの豁谷にベルナルザノ峠(二〇五〇米)はチ、ノ谷から後ライインの豁谷に通じ、スプリーゲン峠(二一〇四米)はアツダ谷からコモ湖を経て後ライインの豁谷に通ずる。

6 ボー川平野からダニュープ川の平野に通ずるものにはマロシヤ峠(一八三〇米)があつて、アツダ谷からコモ湖を経てイン川の上流に通ずる。ベルニナ峠はコモ湖からテリナ谷を遡つてイン川の谷に通じ、前者と合してダニュープ川流域に至る。

三、ベニス(ベネチヤ)市よりの峠

7 レツセンシヤイテツカ峠(一四八〇米)はアゲゲ谷よりイン川の豁に通じ、更にアールベルグ峠(一七八七米)を経てライイン川流域に達す。

8 プレンネル峠(二三六三米)はペロナからアゲゲ谷を遡つてイン川の豁に通ずる。

以上は極めて重要な通路を示したのであるが、これ等の峠にはそれ／＼鐵道が通じて交通を便利にしてゐるものが多い。

1 チューリン市から南方サボナ港及西方ローヌ川の豁谷に通ずる鐵道がある。後者はモンスニ峠に於て一三二六米の地に長七・五哩の隧道を穿つてある。

2 シンプロン峠には高さ六八五米の地に一二哩四分の一の隧道があり、ジュネーブ湖畔からローヌ豁を經更に伊太利側のトリス谷マザオレ湖畔を経てミラノ市に通ずる。

3 サンゴタルド峠に於ては高さ一四九米の地に九哩二分の一の隧道があつてルツェルン湖畔からロイス谷を経てチ、ノ谷ルアガノ湖・コモ湖畔に至り更にミラノ市に通ずる。

4 プレンネル峠に於ては獨逸のミュンヘン市からインスブリーユツク市を経てアゲゲ谷からペロナ市に達する。この鐵道線には多くの隧道があるが五哩以上のものはない。

5 ゼンマリン峠を過ぎる線は東アルプスを横断するものでウィーン市からライト川に沿ひ、峠を越してムール川の谷に出てグラツ市を過ぎドラウ川を横断してサウ川流域のライパツハを経てトリエスト港・フィウメ港に達する。他の一線はムール川の谷から西南に進みてベニス港に至る。

6 以上は主として山系を横断す線路であるが、アルプス主脈の北部を東西に縦貫する線路に重要なものがあり。即ち瑞西のチューリッヒ市からアールベルグ峠に高さ一三〇〇米、延長六哩三分の一の隧道を穿ちてイン川流域に出で、インスブリーユツク市に至り、更にサルザツハ川とエヌス川の谷を東行してスコーベル峠を経てムール川の谷に出でゼンマリン峠を経てウィーン市に通ずるものである。

以上の通路は何れも重要であつて、過去に於てボー川平野とローヌ平野との交通を盛んならしめ、南フランスをして早くからローマ化したのは交通の便なりしによることが多い。近世に於てアルプス山系の兩斜面が或は佛領となり、或は伊領となつたことのあるのも亦これに關係するのである。ミラノ市の如きは交通上特に要點を占めるのでローヌ・ライオン・ダニュープの各方

面から度々侵入を蒙つてゐる。ガニエープ川流域とイタリー北部とはアレネル峠が大切な通路となり最もよく利用される。

この方面は最近まで埃國の支配であつたが現今に於ては其の南麓は伊太利の支配に歸したのである。(上治)

新刊紹介

風景の科學

渡邊十千郎著新光社發行二冊
八〇錢四六判本文三二〇頁

著者は地質專攻の人なるが如きを見れば十千郎は萬次郎氏假りの名なるべし。強き綠色の絹表紙の裝幀にして強く人の目を惹く。表裝の美しきに比して數多き寫眞版の美しからぬはいふかと思はる。著者は序文中に曰ふ。風景美の科學的研究は著者專攻科目外なりと。然かも我國にては菊川氏の日本風景論以來初めての地學的風景論を作られしは著者が眞に風光美に愛着を有せられしによるなるべし。著者又曰ふ。此種の記述は之を歐來の文獻に求むるも得るに難しと、我等風景を愛するものは英人によりて書かれし科學的風景論のみにてもマツキントツン、ユ、マール、ゲキ、ロード・アヴヰグリー、マクネアを初め文學的のものとしてラスキンの大著あるを聞き及べり。風景の科學一の著者は恐く獨創卓見に富みたる人にして外國人の風景論には興味を感じざる學者なりと見ゆ。内容を一覽するに、よく最近の地形學を利用して地形の幼壯老を説いて風景美の據

つて來る所を論ぜり。擧ぐる所の例は日本にては東北地方を主とし、外國としては北米合衆國を主とす。多くは著者曾遊の地を擧げられたる如きを以て風景の眞髓を捉へられたり。ま、案内記以上に出でざる有名なる勝地の例あるも深く咎むべきにあらず。地學愛好者にせりては本書は形容詞に富める日本唯一の地學書として一讀すべきものなりと思ふ。本書の缺點は寫眞版の不鮮明なる以外に最も大切なるべき術語と地名とに少からざる誤植あることにて、讀者の過讀を妨ぐるは遺憾のことなり。

(深淵生)

武藏野及其周圍

文學博士鳥居龍藏著

四六版三百十三頁クリーム色寫眞圖版十六葉地圖一葉他に澤山の挿畫がある。著者の武藏野愛好心から或は學術的に或は趣味的に時にふれ書き綴つた文章を集めた者で中には以前講演したものの雜誌に出した者なども含まれてゐる。著者は人も知る人類學者であつて此書は要するに先史人類學考古學上から見た武藏野及び其周圍即ち關東の事を記されてゐる。二部に分ち第一部は原史時代歴史時代に涉る事項で第二部は先史時代に就て記されゐる。東京近郊に興味ある士は兎に角一應目を通す必要があるかも知れない。定價貳圓である。本書の第一章は大體より見たる武藏野を論じてゐる。著者は滿州平原と武藏野平原とを比較して同じ心持がすると言つてゐる。少くも獨歩の武藏野趣味を解し得る人は島居文學博士とは大變異ふ感覺をもつてゐるだらうと思はれる。また武藏野のせゝ、こまじきに瘴氣のさした生