

との間である。この舊き谷は井土ヶ谷町に於て既に海面下二十米で本町南伸通一丁目に於て海面下四十八米以上に達してゐる。又新濱町棧橋及本牧臺の北下の山瀬町埋立地は深き溪谷を隔て、相對する海面下五米の臺地である。之等の第三紀層向深線の分布から見ると横濱は洪積世後の或時代に少くも二十米沈降したことを窺はれるのは東京に於ける約三十米の沈降と共に著しい過去の事變である。第二版には試錐井の地質柱狀圖と地質断面圖を掲げてある。(N)

雜報

○筑前遠賀郡洞山島の化石層

筑豊炭田の北部、

長尾理學士の蘆屋層群中には處々に化石の産地があつて、鈴木博士の福岡圖幅説明書にも淺川、三ツ頭の化石を記載され木戸理學士の筑豊四郡煤田地質圖にも本城高須山鹿の各西方岩國、坂木等を化石産地として擧げられてゐる。これ等の地層につきては長居學士によつて綿密に研究されつゝあるが、自分は今夏、北九州旅行の際、野田理學士から趣味ある談話を聴取し、踏査の念禁するによしなく、洞山島に數時間を費した。

洞山島は遠賀川の河口に近き周圍十餘町の小島で西北に向つて稍長く延び、對岸の柏原海岸との間には橋がある。島の西岸には海蝕臺が由廣くあらはれて、後方の波成斷崖との間

に臺地が出来てゐる。こゝに料亭軒を並べて避暑客を呼び、蘆屋からも通船の便がある。柏原の海岸から橋を渡つて洞山島に着くと粗粒砂岩があつてベクテン其他二枚介の化石が豊富に存在する。島を東に廻ると細粒の砂岩となり、化石は見えぬが、西北尖端附近に再び粗粒砂岩が露出して、ベクテン其他二枚介の化石が存在する。それから島を西に廻ると、料亭の裏の波成斷崖は稍細粒の褐色砂岩が厚く分布して主としてツリテラヤツニ類の化石が多い。砂岩中にノジュールとして灰白堅硬の砂岩塊があつて、特にツリテラの群落をなしてゐるツリテラには二寸にも及ぶ大形のものもある。走向は北四十度乃至五十度西、傾斜東北に二十度内外。柏原の西南海岸ナミカケ鼻の斷崖は青緑色の細粒又は粗粒砂岩で走向北五十度乃至六十度西、傾斜東北に二十度位でベクテン、ツリテラ其他二枚介卷介類が多い。即ち洞山附近の層序は最上部に細粒砂岩があつて化石なく、次に粗粒砂岩の滯層があつてベクテン其他二枚介化石に富み、この下が厚い褐色砂岩でツリテラを主とし、その下部は青緑細粒粗粒砂岩でベクテン、ツリテラ等が多い。(上治)

○筑豊國境金國山嶽とカルスト地形

筑豊炭田

の中央、東は豊前田川郡、西は筑前嘉穂郡の低き第三紀の丘陵地を歐下して、城嶽狀に聳える金國山嶽は金國山(四二二米)を最高として、船尾山(二三〇米)金丸羅山(二九六米)等三百米内外の高距を保ちつゝ、西徼北に連互する。本年の夏開通せる九州産業鐵道は長い隧道を穿ちて山嶽を切り抜き、西

は飯塚、東は後藤寺の筑豊に於ける兩中心城市を連絡した山
 麓は古きナルテドロックで急斜する斷層崖を西にむけ、緩
 き後背斜面を東にむける。斷層崖下には新期の地層生成後
 も生ぜし斷層の露頭、及新らしき玄武岩質の熔岩丘市室山が
 ある。山麓は古生層砂岩、硅質粘板岩及厚き石灰岩よりなり
 走向は概して北三十度許西、傾斜東北に三四十度、西方の斷
 層崖に於ては半腹以下には粘板岩類、以上には石灰岩を露出
 し、東斜面全部は石灰岩のみを露出する。従つて船尾山麓の
 石灰石切場及大規模なる石灰製造工場を初めとして、何れの
 石切場も東斜面に存在するのである。

石灰岩の地表に於ける露出區域は、大凡南北四軒東西二、
 五軒に及ぶべく、山頂は概して波狀を呈する臺地狀を呈し、
 臺地の先端又は急崖の上部等に於ては、風化に抵抗せる石灰
 岩が、恰も南極の氷原中にペンギン鳥の群を見る如く、灰白
 の腹を見せて尖頭をあらはせる處もある。この臺地狀の石灰
 岩には數個の若きドリネが存在する。五萬分一後藤寺圖幅に
 も五個は明かに示されてゐる。本年の八月中旬、友人平井一
 久氏と共に調査した船尾山上のドリネは次の如き形をなして
 あつた。

(1)長軸を東西に有し、南北約二十米位の橢圓形、深さ十五
 米、底は平坦であるが西隅は一段低く、深さ約三米位で
 石灰岩塊壘々とし、この部分のみには、すき、くす其
 他の草木が茂生してゐる。ドリネの他の部は短き草の生
 ずるのみである。このドリネの最底部の水は滲入して伏

流となる。
 (2)直徑十米許でほぼ圓形、中央に潜水孔があつてその部
 みに蘆、空木其他の草木が茂生し、石灰岩塊の轉々たる
 こま前の通りである。この潜水孔の周圍は漸次に中心に
 崩れ落ちてドリネの規模を大にしつゝある。

(3)長軸を南北に有し約八十米、中二十米、盆地が南北二個
 あつて、二つのドリネが連絡し初めたものかと思はれる
 北の盆地底には潜水孔があり、漸次に發達しつゝある。
 以上の外に船尾山の西方の山上にも二個は美麗なものがあ
 る。その外ドリネの形を具備するが、崖の上に存在するため
 一方の崩壊したらしいものが三四個ある。綿密に調査せば、
 更に幾個かを發見されるであらう。概して、何れもカルスト
 の幼年地形である、この踏査につき野田理學士から多大の援
 助を蒙つたことは感謝に堪へぬ次第である。(上治)

○朝鮮各河別水力豫察表

水系	千馬力 以上地點	馬力數	千馬力 未滿地點	馬力合計
鴨綠江	八	八八、七〇〇	—	八八、七〇〇
大同江	四	五、七六〇	—	六、一六〇
臨津江	二	三、五三三	—	三、五三三
漢江	一四	二八、四八八	八	二九、五五六
錦江	四	一九、六〇〇	三	二〇、八〇〇
洛東江	一	九、九六〇	五	一三、四〇〇
瞻津江	二	三、二一〇	—	三、二一〇

廣橋川

二

九三三

一

九三三

計 三〇 一、二六、三〇〇 一七 一、六六、四三三

即ち朝鮮に於ける豫察水力地點の分布は威南最大平原之に
つき江原、咸北、京畿の順序にて全鮮水の約八〇％は北鮮に
偏在す、右表中一萬馬力以上を有するものは鴨綠江、臨津江
漢江、錦江、洛東江、蟾津江の六水系なりといふ。

○米國太平洋沿岸の魚粕

一九〇〇年頃から始まつた

北米太平洋沿岸の鰯罐詰業は、最初は其切離した鰯の頭部、
内臓及傷んだ鰯をすべて海中に捨てゝゐたが、やがて之を鰯
の餌にするやうになつた、一九二二年頃から之を我國へ輸出
して、肥料にすることとなり、戦時中鰯油の需要が激増した
ので、副産物の鰯粕が非常に多くなつた、カリホルニア州の
モントレー及サン・ピードロが其中心工場地である、この兩
地から出る産額は鰯粕全額二萬噸に達する、又加奈陀からは
鰯粕が出るし、アラスカからはヘリング粕がでるやうになつ

た、我國の北海道でされる鰯や鰯の粕の窒素含有量は八歩未
滿であるのに、太平洋東岸の粕は一割以上もあつて優秀な肥
料であるが本邦市場では、内地鰯粕普通二百三、四十圓鰯粕
百八、九十圓であるのに、米國物は百五、六十圓である、こ
れは其色と形が農家の氣に入らぬためであるといふ、しかし
この魚肥を使用した農民は近頃其實價を認めてきたので將來
は有望な取引商品であらうといふことである。

○カールスコエ海航通

西伯利亞地方外國貿易部は

毎年夏期に北海航路委員會を開き、オビ、イルチツシユ、及
エニセイの諸河川を下りてカールスコエ海北氷洋をへて遠く
西歐諸港との貿易を行ひつゝあり、一九二五年度にこの航路
によりて輸入四四〇、〇〇〇布度、輸出三七五、〇〇〇布度
（獸皮、獸毛、纖維、木材）を算し相當の成績を擧げたり、本
年もオビ河貿易は七月二十三日より二十八日迄の間より開か
れ、エニセイ河は八月一日頃より開かれ、これらの河川航通
のためドヅイナ號（一、四五〇噸）をはじめウリムス號（四、九
七〇噸）に四千噸級の汽船二隻を備ひウスタ、エニセイ港（エ
ニセイ河口）より貨物を積出し又はオビ灣内新港より回航の
業に付けり、北氷洋航路は碎氷船マルイギン號又はルサーノ
フ號に依り補助せらる、輸入品は主として藥品、器械類、農
具等なり

○支那國有鐵道の名稱と延長

線名	區間	延長
京漢	北京—漢口	一、七五〇・二五三杆
京奉	北京—奉天	一、三七一・〇〇〇
津浦	天津—浦口	一、三六七・七六〇
京綏	北京—包頭鎮	一、二七〇・七三三
膠濟	青島—濟南	三三〇・三三〇
滬寧	南京—上海	四〇八・七〇七
滬杭甬	上海—杭州—寧波	三五一・七七八
正大	石家莊—太原	三三四・八九一
道綏	道口—綏化鎮	一八〇・三三〇

津洛

開封—河南(洛陽)

三三〇・六

隴海

開封—大運河

五二・七六

株津

株州—陝州

一〇〇・七〇

奧漢

武昌—株州

四六・一〇〇

廣九

廣東—深圳

一三三・七〇

廣三

廣東—三水

七二・元四

漳廈

漳州—廈門

三二・四五

四洮

四平街—洮南

四一〇・三〇〇

吉長

鄭家屯—通遼

一五〇・九七〇

計

吉林—長春

九、六元・四三三

以上の國有鐵道は北京の交通部が統轄してゐる、この外に外國租借鐵道が延長約五、八七〇桿に達し、民有鐵道は延長約一、三〇〇桿に達する。(鐵道省)

○ミスシツピー水路完成運動

米國內河航川は

全長二六四〇〇哩二六〇河川に及び内ミスシツピーに屬するもの五四河本支疏を合せて一萬三千九百十二哩に達す十九世紀末葉までは是等河川が人工運河及車道と共に無二の運輸機關としてこの國の開發に利用されしは論なき所なりしが一八四〇年以後鐵道の發達のために貨物をこの方面に奪ひ例へばセントルイス市の一八八〇年同河下航貨物百萬噸なりしものが一九〇五年には十四萬千噸に激減し其上流へは一八七〇年三十四萬噸の多きを運びしものが一九〇五年には僅に七萬噸に過ぎざるが如き勢にて、ニューオールプランスの河川による

雜報

輸入高棉花、一八八〇年に一、〇八七、〇〇〇噸なりしものが一九〇六年には二三一、〇〇〇噸に減退せり、これ全く鐵道が其施設を改良し鐵、石炭、木材、穀物等の大量運輸を行ひて、水運利用に向ふべき貨物を奪ひ、運賃率を引下げて運河と競争し、迅速を貴ぶ顧客の目的を充すのみならず、鐵道は水運に比し廣汎なる地域を支配し其貨物取扱が取扱丁重にして品物を損せざるの特長ありしのみならず、米國の商業は從來多く東部と西部との間に行はれたるに、河流は概して南北に至るのみならず、河川水流の變化に對する適當なる施設を怠りたるがために航行困難となりしものあり、種々水運を衰退せしめたるが、近時鐵道の發達頂上に達し増營計劃も極めて稀となり、一方人口の増加に伴ひて運輸數量愈々増大するの傾向ある爲めに水運の利用今や識者の注意をひくに至り一九〇九年にはホストンより内方に走りケーブコットを貫くヒューストン運河の濫營あり、大戦に際し運輸増加し米政府は一九二〇年直營のミスシツピー及ワリアー水運事業を創設しパナマ運河の開通と相俟ちて、シカゴとメキシコ海との連絡をはかり、同時に大西洋をセントローレンス河によりてシカゴに連絡せしむることを企て、天産豊富なる米國內地を直接海洋に通ぜしめむとするの運動甚しく熾烈を極むるに至れり蓋しミスシツピーはミネソタ州イタスカ湖よりメキシコ海に至る二、四七七哩、にオハイオ河アルカンサス河レッド河等の大支流を率ひて合衆國全面積の六割二分を其流域としモンタナ州以下十六州を全く其灌溉地にし、全人口の約五割四分

四〇五 七九

はミスシツピー溪谷に住み全國農産物の七割七分、工業品の五割二分を産す、農産物とは玉蜀黍、小麥、黃麥、大麥、ライ麥、麻種子、米、馬鈴薯、甘藷、乾草、棉花、棉種子、煙草、コーンソルガム、落花生、蔗糖、甜菜糖、森林、食用獸の類にして鐵産物亦少からず、石炭、鐵、石油に乏めり、従つて人口二十五萬以上の重要都市十を數へシカゴ、クリアランド、セントルイス、ピッツバーグ、シンシナチ、の如き何れも五十萬以上の大都たり、ニューオルリアンス、ミネアポリス、カンサスシテイ、インディアナポリス、テンザアー等鐵中の錚々たるものなれば本支流の利用は誠に當然のこと、いふべく目下ニウオルリアンスに於て河口より百十哩の河道の代りに運河六十五哩を作りそれより上流シカゴに通ずる間に完全なる運河計劃を建つるに至れり、同時に各支流を浚渫して水路系統を整理しニウオルリアンス、デユール、シカゴ間千五百哩、ピッツバーグ、カンサスシテール間千六百哩の二大幹線を開き十年以内に何れも九呎深水路となさんと計劃しつつある也。(藤田)

○スエズ運河通航船舶數 一九二五年中の通航船舶數は運河開通以來の最高レコードで五千三百三十七隻、この登録噸數二千六百七十六萬一千九百三十五噸の多き上つた。今左に國別比較を表示する。

英國	三〇九隻	一、〇六、〇〇〇噸
和蘭	五二隻	一、六九、〇〇〇噸
獨逸	三三隻	一、九〇、〇〇〇噸

佛國	三三	一、〇八、三三三噸
伊國	三〇	一、四六、三〇〇噸
日本	一八	一、〇六、四〇一噸
米國	二三	八二、八〇三噸
諸威	九一	三三、六〇〇噸
丁抹	三三	三五、九八噸
瑞典	五	一、八二、九〇噸
其他(八ヶ國)	一一	四七、一〇九噸

質疑應答

問 フランスの中央高臺(文檢)

答 概觀、フランスの中央高臺とは國の南東部に偏在し北はLoire川、東はSaône川及Rhône川の溪谷に限られ、南は地中海岸及之に注ぐAude川の平地にして西はGaronne川の低地なり、佛國中央運河はこの高臺の北端を横斷し Canal de Midi は同じくこの臺地の西南端を限る。

蓋しこの高臺は佛國地勢の中核にして地質は始原代及古生代の結晶片岩より成り、斷層、傾起の作用をうけたるものにして一大 Tilted Block とも云ふべく、ローヌの溪谷に急斜面の斷層崖を現はし、それより西の方へ Gentle slope をなして傾けり、この傾起せる部分を Cevennes 山脈と云ひ之をローヌの谷より見るときは一大山脈をなせとも西より之を見れば緩斜の臺地たるに過ぎず、然るにこの高臺の北西部に Auvergne