

不列顛群島

自然地理和农业地理



商 务 印 书 馆

不列顛群島

自然地理和农业地理

[英] 斯丹普合著
比佛

吳傳鈞譯

商務印書館

1960年·北京

L. Dudley Stamp
and

Stanley H. Beaver

THE BRITISH ISLES

A GEOGRAPHIC AND ECONOMIC SURVEY

Longmans, Green and Co. 1954, Fourth Edition.

內 容 提 要

在有关不列颠群岛地理的英文著作中，本書是流傳最廣的一種。全書介紹了不列颠群岛——英国和爱尔兰——的地理位置、地形、气候、水文、自然植物、土壤、土地利用、农业、林业和漁业。作者根据自己的調查观察，引用丰富的資料，对这两个国家的自然地理特点、农业生产的历史发展过程及现状作了比較有系統的、全面的描述，显示了区域地理的特点，但作者是資產階級地理学家，立揚观点是不正确的，閱讀时必须注意分析批判。本書可供研究地理、經濟和国际問題的人員作参考。

不 列 颠 群 島

自然地理和农业地理

[英] 斯丹普 合著 吳傳鈞譯
比 佛

商 务 印 书 馆 出 版

北京东总布胡同10号

(北京市書刊出版业營業許可証出字第107号)

新华書店北京发行所发行 各地新华書店經售

京华印書局印装

統一書号：12017·167

1960年4月初版

开本 850×1168 1/32

1960年4月北京第1次印刷

字数 214 千字

印张 10

印数 1—2,500 册

定价 (7) 1.00 元

四版序言

本書初版于 1933 年 8 月，差不多是在第一次世界大战后十五年光景，正如在本書初版序言中所說，那时普遍認為 1914 年以前的情况是“常态”，而且世界迟早会恢复那个老样子。此次改写的第四版差不多又是在第二次世界大战后九年問世，我們竭力避免再犯把过去任何时期当作“常态”的錯誤。我們企图对事物的描述恰如其分，并和过去加以比較。本書經過彻底修改，有的部分是完全重写的。我們再一次得到了很多同事們和朋友們的批評和建議，对于这些我們是非常感謝的，并在書中适当的地方一一注明。我們特別感謝經濟科学学士 R. S. 馬迭生(Mathieson)和經濟科学碩士 K. R. 胥立(Sealy)协助我們編制了不少新統計表。

L. D. 斯丹普

S. H. 比 佛

1954 年 2 月

目 次

第一章 不列顛的位置·····	1
第二章 不列顛群島地形的演变·····	8
第三章 不列顛群島的地形·····	26
第四章 不列顛的天气和气候·····	62
第五章 不列顛群島的内河·····	92
第六章 不列顛的土壤·····	115
第七章 不列顛群島的土地利用·····	132
第八章 不列顛的自然植物·····	144
第九章 林业和造林·····	165
第十章 农业·····	179
第十一章 苏格兰农业区·····	249
第十二章 英格兰和威尔士农业区·····	261
第十三章 不列顛的漁业·····	282
譯后記·····	302
附录 汉英人名、地名对照表·····	304

第一章 不列顛的位置

任何一种关于英国历史的理論如果不考虑到有关不列顛位置的一些事实,是不可能完全正确的。差不多在半世紀以前 H. 馬金德(Mackinder)爵士在他的“不列顛和不列顛諸海(Britain and the British Seas)”一書中就这样指出。該書將永远被視为本国思想演变的里程碑,因为它标志了那种被遺忘的和声誉失墜的地理科学——研究人类栖息之所的地球以及人和环境之間相互关系的科学,从垂死走向复兴的重要阶段。本書的目的在闡明不列顛群島为它們的人类居民提供了怎样一个自然环境;考察这个环境的有利方面和不利方面;分析群島固有的天然資源对人类的價值;探究居民对这些天然資源已經利用的情况,从而研究目前的处境(即由于过去开发天然資源而积累的資本),以及对于余下資源进一步利用的展望。

古代希腊的哲学家知道得很清楚,地球是个球体,同时“每一个小学生都知道”埃拉托色尼(Eratosthenes)过去測量地球确切大小的試驗。但是古人了解的世界其实只占了地球表面的一小部分。那个世界是以地中海为中心。南止于撒哈拉沙漠,更南則属于神話的境地了。东南伸至印度洋,东止于中央亞細亞,更东則又属于神秘的中国地界,地中海欧洲对于中国的了解只是由于商人們从那里带回了絲和磁器。这个世界的西北邊緣便是不列顛群島,至今“阿尔比溫(Albion)”一名有时仍被用来指称当时古人心目中所知的两个不列顛島中一个較大的島。那时大陆上的人到达并探察了不列顛群島,那个面对高卢(Gaul)人居住地(即今法国所在地——譯注)的多維尔(Dover)白堊陡崖提示了全國的名字。

至于位在不列顛群島外圍的凱爾的克(Celtio)人居住的爱尔兰、威尔士和苏格兰,当时知道得很少,在好些古地图中苏格兰都画成一个独立的島。在公元初期或中世紀的时候,不列顛群島的邊緣地位由于黑暗时代丧失了古人的科学概念而更明显了。在那些中世紀僧侶的可笑的地图上,耶路撒冷居于一个被藍色天幕隔开的平平的地面中央,而不列顛群島則被攔在旁边,毫無疑問是接近那个世界的危險“边沿”了。1492年不仅記錄了美洲被哥倫布发现的



图 1. 古代希腊人和中世紀地理学家所知的世界地图,它显示出
不列顛在这个世界中所占的邊緣地位。(摹仿托勒密[Ptolemy]的原图)

事实,而且也标志了地中海諸国統治世界的結束了。这样便把不列顛群島从处于世界政治邊緣的不利地位解放出来,倫敦被安置在世界的正中央,而不列顛群島对世界各地來說也就居于举足輕重的地位了。这样重新定向并不是由于一次偶然发现的結果。哥倫布的航行是根据

这样一种坚强的信念:地球是一个球体,因此环航全球是可能的。任何有这种想法的人,当时这样做不仅要遭到社会輿論的反对,而且还經常冒着被打上“邪教”烙印的危險。人們会奇怪为什么欧洲人对于在大西洋另一边的陆地早先一无所知。是的,在此以前冰島和挪威的漁人們无疑地早已知道格陵兰、拉布拉多、紐芬兰等地的海岸;但不管那边的漁业如何吸引人,这些陆地的特点却未能引起人們的积极的好奇心。和格陵兰海岸平行的有一股寒流,夹帶着无数冰山从北极經常向南流,海洋上的船只可能看到另一边的陆地,但要穿过这个寒流帶而在海岸上登陆却非常困难,而且气候条件显然也不利于这种嘗試。地中海的水面辽闊、風浪險恶,

是一个訓練海員的好場所，因此地中海的航海家知道一出直布羅陀海峽或“怪力士之柱 (The pillars of Heroules)”向南航行，他們就進入東北信風帶、這種經常定向的風會把愛好冒險的航海者吹離他們熟悉的鄉土，使他們沒有生還的希望。在法國北部和英國南部，風向雖然多變，總的說來是以西南風為主。但是假如僅僅為了試驗在東北風帶中航行相當距離後可能轉入西南風帶的想法，而駕一條幾噸重的小船，冒着頃刻有被海浪吞沒的危險，就需要有堅強



圖 2. 今天不列顛在世界上的地位是居于“陸半球”的中心。

而大無畏的領導者作不懈的努力。事實上哥倫布的海員們在望到陸地之前對他們的領導者差不多已喪失了信心。在新大陸發現之後，誰都會注意到接着迅速發生的許多大事——探測和移居美洲大陸，凡是面臨大西洋的歐洲國家都有這種機會，而不列顛群島也是其中之一。地中海變成了一個後方的海，它的商業和文化衰落了，此後直到 1869—70 年蘇伊士運河開通之後才給予它恢復古代貿易盛名的機會。但此時不列顛的世界地位已十分穩固，不會因地中海重要性的恢復而動搖。相反地，不列顛由於开辟了到遠東的新航路而得到更多的利益。

人們也許會想在今天的新世界中，由於近百年來交通運輸的飛躍發展，不列顛將減弱其地位的重要性。然而事實卻遠不是這樣。圖 3 表示的事實，一望地球儀便知其所以然。從人煙稠密的北歐工業國家到大西洋對岸相應的大都市十分發達的美國東北

部和加拿大圣罗梭士(St. Lawrence)河流域最短航綫(即大环航綫)便要经过不列颠群岛。假定說諺語式的烏鴉真是走最近的路,那么这只机敏的鳥从紐約或从蒙特利尔到欧洲十五六个国家首都

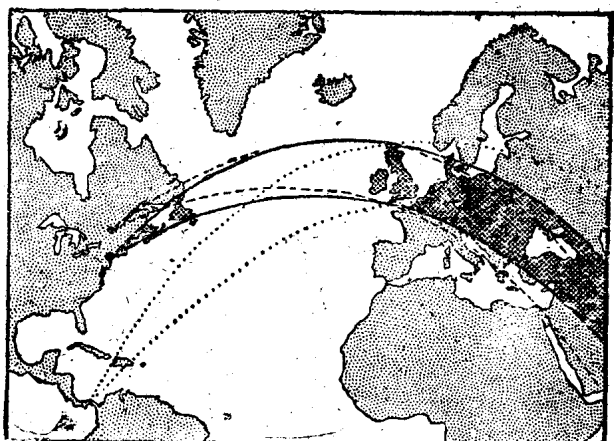


图 3. 从欧洲到北美洲的大环航綫两条粗綫之間表示从紐約到欧洲諸国首都(以黑点表示)的最短航綫,到任何一点的最短航綫都得经过不列颠。虚綫說明和蒙特利尔(加拿大)之間的同样关系;点綫是和巴拿馬运河之間的同样关系。

的任何一个,必定会飞过不列颠群岛。事实上,所有从欧洲北海岸諸港到北美洲的航綫,都必得回繞不列颠群岛而通过英吉利海峡。海船在英国南部海岸的港口,例如騷桑普敦,作短期停泊是很順路的。不久以前修建海峡隧道的重要性又引起公众的注意。这个计划是富有地理意义的,因为一旦实现后,英国的利物浦港便会自然而然地成为全欧洲鉄道网的起点,由此可开辟一条由欧洲到美洲的旅客和邮件的新航綫。可是,速度是重要的,在这条綫路上航空綫已超越了鉄路和海路,因此現在不見得会着手修建海峡隧道了。这是很有趣的試驗,用一个地球仪和一根綫去測量欧洲到世界各地的最短距离,如果采用这些新路綫可节省多少里程,且不說可节

省多少時間。任何一條路綫都可說明不列顛目前位置的重要性，而且這種重要性很可能在將來還會維持下去。近代橫越大西洋空運的發展已經証明了這點。從紐約或蒙特利爾向東飛往倫敦時中間無需歇腳，從紐約飛往歐洲大陸的航空站時倫敦又是必經之路。向西飛行時往往是頂風，但中途可以很方便地在普萊斯特維希（在英國艾爾郡）或善農（在列滿利克附近）、在鵝灣（拉布拉多）或甘德（紐芬蘭）歇腳。有時旅客們也會很惊奇地發現自己停落在冰島上。

在英國海外航空公司成立之前，1952年在南非綫上飛行的“彗星”噴氣客機的速度是每小時 200—300 英里，照此計算世界任何各地都在以倫敦為起點的 48 小時航程之內。“彗星”客機比以往的飛行速度提高了一倍，因此飛行時間縮短了一半。

不列顛的國際關係在很多方面反映出它的世界地位。由於地理位置的關係，不列顛屬於歐洲大陸，但事實上却很難說它真正屬於歐洲。從大西洋彼岸看來，不列顛顯然是歐洲聯邦或西歐聯盟的一個主要組成部分，但在不列顛的人民看來，歐洲大陸諸國比那距離遙遠而關係較密的國家如同美國，尤其是比英國的各自治領更“不相干”。幾年前 C. B. 法賽德教授進行了一桩很有趣的計算工作，研究从不列顛群島寄往海外郵件的方向。除商業信件外，寄往美洲和海外自治領的一般郵件遠遠超過寄往歐洲各國的郵件。不列顛群島在血緣、語言、社會和經濟方面與美、澳、非等新大陸的聯繫比較密切。

不列顛群島基本上位於西經 0° 和 10° 以及北緯 50° 到 60° 等經緯綫組成的方格中。在緯度上的位置大致相當於北美洲荒涼的拉布拉多和英屬哥倫比亞、亞洲人煙稀少的薩哈林島及堪察加半島。不列顛群島比諸離開赤道同樣距離的其他任何地區，氣候條件的確要好得多。群島的北面，海路在冰島和挪威之間，暢通北冰

洋，一股暖流及随之而来的暖气经常由此北流。好久以来我们已习惯称这股洋流叫湾流(Gulf Stream)，假使讲究修辞的人喜欢把它叫做北大西洋洋流，这也不会改变这一现象的重要性。当然，在冬季湾流的重要性尤其显著，因为它给不列颠群岛沿岸地区带来了温暖。不列颠的位置除了由全世界来说有其优越的一面外，从局部地区来说优点更多。由于宽广的大陆棚的存在，由北大西洋来此的暖流流经其上，水势汹涌，不仅保证了改变局部气候的最大益处，而且使浪潮翻腾加速了海水的运行。因此强烈的潮流使得我国的港口经常不冻，又不淤浅。同时大陆棚上的浅海由于不同性质的洋流在此交汇的结果，鱼类庞杂，是世界上最丰富的渔场。英吉利海峡向东逐渐收缩，在多维尔海峡处最窄，英国南岸和法国北岸之间相距仅 21 英里。北海位于英国和荷兰、德国、丹麦、挪威之间^④。不管通过这个“银色的航道”的旅行家有多少不同意见，这些海洋对不列颠群岛来说总是利多害少。这些海洋在第二次大战中使英国免于被侵犯的事实是尽人皆知，无需特别强调。但是英国有两个面。它的南岸和东岸面对北欧最发达的部分，泰晤士河口正对着欧洲最重要的莱茵河。在另一面，英国的西岸面对美国最发达的地区。这一事实也象征了英国在政治、经济、商业等方面居于美国和欧洲诸国之间的地位。

附 注

在引用有关不列颠群岛的统计和说明时，要特别注意它们所包括的地区范围。大不列颠岛包括三个国家——苏格兰居北，威尔士居于西边一部分，其余为英格兰。自 1603 年起，英格兰、苏格兰和威尔士统一于一个帝国；在很多事情上，英格兰和威尔士通常被视作一体，而苏格兰则不同。因此英国的农渔部只管英格兰和威尔士，而不包括苏格兰。该部所出的统计和记录也只包括英格兰和威尔士。自 1920 年起爱尔兰被

^④ 注意北海的形状。它的北端稍窄，设德兰群岛(Shetland Is.)几乎位于苏格兰北岸与挪威海岸之间的中途。

分成：北爱尔兰和爱尔兰自由邦(現称爱尔兰共和国)。北爱尔兰有自己的国会，但在其他方面它和大不列颠是联合一致的。而爱尔兰共和国则是一个独立的共和国。因此，“联合王国”一詞通常是指大不列颠和爱尔兰的联合王国，現在則是指大不列颠和北爱尔兰的联合王国。这一区别在比較1914年以前和以后的統計时特別重要。曼島有它自己的国会(House of Keys)，在很多事情上并不算是联合王国的一部分。再則，大不列颠的法律也不能施用于海峡群島，除非群島同意这么办。下表可供参考：

	面积(方英里)	1921 年人口	1931 年人口	1951 年人口
英格兰.....	50,874	35,681,019	37,789,738	41,147,938
威尔士.....	7,466	2,205,680	2,158,193	2,593,986
苏格兰.....	30,405	4,882,497	4,842,554	5,095,939
曼島.....	221	60,284	40,353	55,213
海峡群島.....	75	90,230	93,061	157,983
北爱尔兰.....	5,237①	1,256,561②	—	1,369,579
爱尔兰共和国.....	26,601①	2,971,992	2,935,854③	2,958,878

① 不包括水面。 ② 1926 年統計。 ③ 1936 年統計。

上表說明不列颠群島的总面积，包括曼島和海峡群島，共 120,879 方英里，但不包括內陆水面。約数可說 121,000 方英里，或者差不多 $\frac{1}{8}$ 百万方英里。此数可作为和其他国家比較的依据，例如，此数相当于美国面积的 $\frac{1}{25}$ 。在总数之中，群島中几个大島大概合占面积 89,000 方英里，人口 49,000,000；而所有的小島合計面积 32,000 方英里，有 $4\frac{1}{2}$ 百万人。1950 年大不列颠和北爱尔兰联合王国包括曼島及海峡群島，人口总数已超過五千万，共有面积 94,278 方英里。根据 1951 年的普查，联合王国全国共有 50,423,668 人。本書第七章中所列面积数字較小，因为內陆水面未包括在內。

参 考 文 献

H. J. Mackinder: Britain and the British Seas. Oxford, Clarendon Press, 1907.

第二章 不列顛群島地形的演变

不列顛群島今天的地形以及它和欧洲大陆邻接地区地形的关系，是本区漫长而复杂的地質史的反映。地質被認為是地理的演变，实则相反，一个地区的目前的自然地理是从地質时代开始迄至今日地質演变的結果。

地質学家把地質时代至少分成五大代，每一代又分成若干紀。大体說来，各紀堆积下来的岩石可以說明地球演变的整个历史过程。各紀都有各自成套的动物和植物，从而显示它的特征。这些动植物的遗体被埋在岩石之中，成为化石。这些在地球过去历史中所遗留下来的东西，不只是具有学术的意义。地質学家的研究不論是寻找具有經濟价值的矿物，或是研究矿藏层位和开采費用的关系，或是研究地壳岩石和土壤的关系或和地表結構的关系等等，都具有根本的重要性。所以无需辯白，为什么本章在闡明不列顛群島地形的演变时，要追叙群島的历史，从最早的时候直到現在。

五个代——前寒武紀(在这个最早地質时代的岩石中，一般找不到生命的遺迹)，第一代或古生代，第二代或中生代，第三代或新生代，以及最后的第四紀或現代——是地質学家划分地質时代的最大分段。次一級的分段詳见图 4。此外还有更細的分段，但表中所列的是最基本的、最重要的，多方面可以应用。

对前寒武紀时的古地理所知不多。在不列顛群島上所发现的該紀岩石可分三大类：

(a) 結晶岩或变質岩——“变質”一詞表示它們由于遭受热力与压力的結果已經再結晶，因而改变了它們的形式。它們坚硬，抵

代	紀或系	地壳运动	火成岩活动	岩石与土壤的性质
第四紀	現代、洪积期或冰期			冰積物、冲积土和礫石堆積。
第三紀或新生代	鮮新統	阿尔卑斯地壳运动	× 苏格兰西部和安特林火山 × 沐恩山花岗岩	东恩格利亞砂層和礫石。
	中新統			在不列顛几乎沒有。
	漸新統			
	始新統			砂和粘土混合产生良質土壤，粘土产生重質土壤，砂不重（倫敦和汉普郡盆地）。
第二代或中生代	白堊紀			大量的白堊組成上層，砂，砂岩及粘土在下層。
	侏羅紀			
	三疊紀	阿摩利卡地壳运动	× 柯尼希林 × 斯德花岗岩等	砂岩和石灰岩互相間隔（造成單面山），还有粘土（造成谷地）。
	二疊紀			上疊紀岩層产生了中歐地区的潮湿的紅色土。彭特爾砂岩产生較貧瘠的砂質土壤。
第一代或古生代	石炭紀	加里东地壳运动	× 很多火成岩 × 新苏格兰花岗岩	含鐵。岩和紅色泥灰岩产生良質紅色土。
	泥盆紀			砂岩和頁岩通常产生优質土。
	志留紀			粗砂岩和砂岩，奇地，肥力較差的土壤。
	奥陶紀		× 威尔士及湖区	除爱尔兰以外，石灰岩和砂岩形成台地。
	寒武紀			老紅泥灰岩的上層产生肥沃的紅色土。老紅砂岩的下層产生薄層的貧瘠土壤。
	前寒武紀	却宁及其它运动	× 老苏格兰花岗岩	硬質古老的沉积岩，板岩，粗砂岩等。貧瘠的硅質土。火成岩都形成山体。
				硬質頁岩及結晶岩。貧瘠的硅質土壤。上層有砂岩。

图 4. 地質时代表。

抗風化力强，除非在漫长的岁月里遭受連續不断的剝蝕作用才能慢慢地夷平到接近海平面，要不然它們都成为大小不等的山体。以往認為这些坚硬的結晶岩，代表着地球的原始地壳，可是后来在好些地区相繼发现前寒武紀的結晶岩是堆积在比它存在更早的坚固的地壳之上的。

(b) 古老的火山岩以及和它同时期的其它火成岩。

(c) 砂岩和頁岩等沉积岩，它們改变不多，但比包有化石的最老岩石还要古老些。

看来是很清楚的，在前寒武紀时至少有好多回褶曲或地壳运动和火山活动，因此这些最早的岩石都褶曲得很厉害，而在上述(c)类的砂岩沉积之前便掀起成为山脉。所以可以看到，例如在苏格兰高地的西北部，称作托立多尼亚(Torridonian)的紅色粗砂岩本身是前寒武紀的产物，位在低地之中，四周为更古老的山地所包围。在英格兰中原地区若干古老的小山块之中，特别是在却宁伍特森林，有一条褶曲山脉发展成为西北——东南方向，所謂“却宁(Charnian)”褶曲。

在古生代的头上三个紀，即寒武紀、奥陶紀、志留紀之中，地球上差不多只有低等动物居住，它們还不具备脊椎骨。那时在今天苏格兰的西北部可能有一大块陆地，而一个寬广的海沟正通过不列顛群島。在某些时候，特別在奥陶紀时，不列顛的部分地区出现了島屿，而且火山活动很頻繁。有些火山存在在海底，它們噴出的熔岩也就堆积在海底；另外一些火山是爆发式的，抛出了大量的火山灰。因此我們找到的寒武紀、奥陶紀和志留紀的堆积物，大多是海洋沉积物，粘土、砂粒和粗沉积物之中夹有熔岩和火山灰的层次，此外还有从地壳深处涌出的岩浆，侵入到这些地层之中。大部分的古沉积物已經硬化了。粘土变成了硬頁岩和板岩，砂礫成为砂岩、石英岩和其他岩石，所有这些地質时代的沉积物，到后来又

造成了不列顛群島高地帶的大小山体。火成岩对風化的抵抗力比水成岩还强，很多不列顛群島的高山是由那个时代噴出的古老熔岩所构成，大家熟悉的例子便是威尔士北部的斯諾敦和卡得伊德利斯峰。

在志留紀末期发生了一次大造山运动，这次运动对决定今天地球表面的地形起了很大作用。苏格兰高地和南方台地就是在这次地壳大运动时期形成的，由于它对苏格兰的特殊重要性，因此这一褶曲运动时期就称为加里东（按 Caledonian 原为苏格兰的古称——譯注）。加里东运动在群島大部分地区造成了若干西南—东北走向的山脉。这种走向是如此的独特，因此通常便称作加里东走向。这种主要走向在苏格兰高地、南方台地都是很明显的；它还延伸到爱尔兰和北威尔士；它在湖区虽然比較不明显，但依然居于重要地位。加里东地壳运动自志留紀末期开始，一直延續到泥盆紀，志留紀时形成的海沟因而也就消失。不列顛群島的大部分那时已成为陆地，但在高山之間則为深谷或盆地。在新形成的山谷中，湍急的溪流沉积了深厚的礫岩和砂岩。这些沉积物就是現在我們所知的著名的老紅砂岩 (Old Red Sandstone)，而值得注意的是，即使到現在，老紅砂岩依然位置在低地之中，特別在苏格兰是如此。那时只有在英格兰南部是海，在这个海里沉积了泥盆紀的岩石——淤泥、細砂、砂礫以及局部的石灰岩；它們組成了譚凤、康华尔、以及毗邻的索滿塞特等地区的泥盆紀地层，而且在南威尔士若干地方也有发现。在南威尔士和威尔士边缘地区，它們是和老紅砂岩互相交錯存在。老紅砂岩独特的紅色可能反映当时附近山地的沙漠环境。在老紅砂岩中找到的为数不多的化石是魚——最早的有脊骨的动物（那是生活在大山谷中的暂时性湖泊里的），和一些原始的陆上植物，这是并不奇怪的。許多老紅砂岩沉积的巨大厚度可以証明加里东山地被風化侵蝕的速度是非常快的。到

了泥盆紀的末期,只剩下一些前一时代山地的殘丘,而泥盆紀山地則多成了細砂、紅泥和泥灰石。接着的石炭紀初期是一个大海侵时期,几乎整个地区都被波及。海水注入了已往的山間盆地,除了

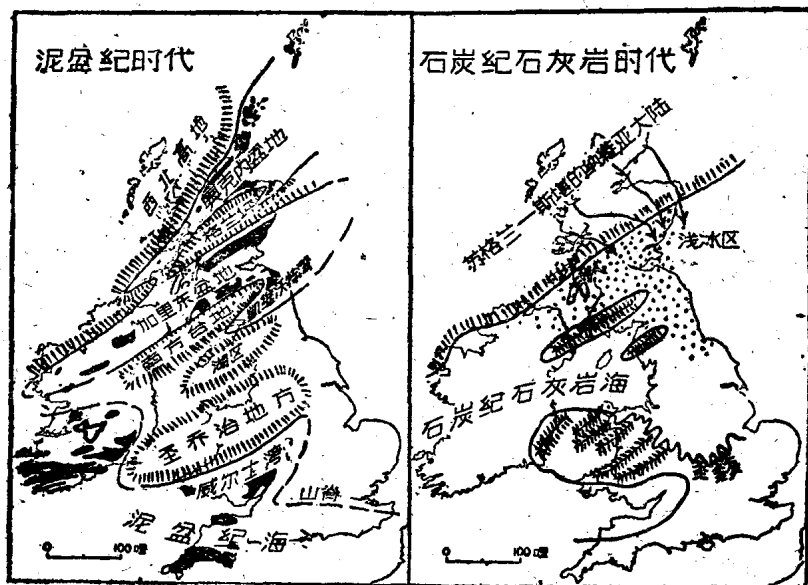


图 5. 泥盆紀时代不列顛群島的地理。

图 6. 石炭紀石灰岩时代的地理。

北部还保留一些殘留的陆地,那就是現在的苏格兰高地。在英格兰、威尔士和爱尔兰,大部分地区的山地已被侵蝕到微不足道的高度,以致很少再能产生什么沉积物了。在石炭紀的水体中,由于海水澄清,珊瑚和其他有机体十分繁殖,因此到后来便沉积了石灰岩(石炭紀石灰岩)。石炭紀石灰岩曾一度叫做石灰岩山(The Mt. Lime stone),这也就說明这种石灰岩和山地及高地有关,特别是宾宁山。但是分布在从苏格兰直到斯堪的納維亚的那个大陆所沉积的物質,阻止了那些清水有机体在今天的英格兰北部和苏格兰中部谷地(The Midland Valley)地区的扩展。因此在这里便看不到象南方那样厚的石炭紀石灰岩沉积;相反地,这里只看到极薄的