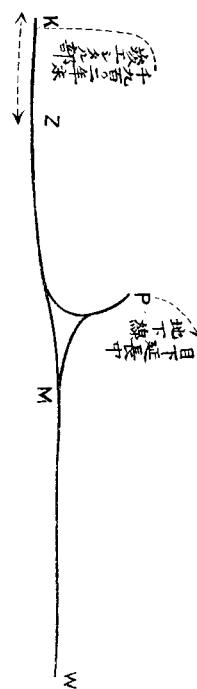


列車運行ニ三種アリ

(一) WヨリMヲ經テKニ至ル(直通)往復二十三分時ヲ要ス

(二) WヨリPヲ經テKニ至ル 往復Pニテ暫時休ム

(三) Pヨリ Kニ至ル 往復十二分時ヲ要ス



一ト(1)トノ列車發車時刻ノ間隔ハ五分時交互ニ發車ス故ニPヨリKニ至ル間ハ約二分乃至三分毎ニ一列車ヲ發スルナリ

○抜萃

土木

○ろつただむ港岸壁ノ移動 蘭國ろつただむ港内ノ一泊船渠すほーるうづぐはーふん(Spoorweghaven)長一千米幅百十五米水深零點以下七米乃至七米半ノ東岸近ク鋪泊池積ヲ增加

スル目的ニテ一九〇二年ニ施行シタル浚渫工事ノ結果トシテ其附近ノ岸壁ハ自然ニ移動シ初メタリシカバ之ガ應急策トシテ先ズ岸壁ノ後方ニ棟ノ上屋ノ間ニ土止用矢板ヲ打込ミ斯クシテ壁ノ移動ハ一時事無キヲ得タリ、サレド後數月ニシテ其移動ハ再ビ發作シ來リ、今年一月ニ於テハ壁ノ延長五十米間ハ移動距離一米半ヲ超ヘ、就中其甚タシキ處ハ一七五米ニ達シ又同時ニ壁ノ陥落ハ最大〇・三三米ニシテ約二百米ノ間ニ亘レリ

該岸壁ノ構造ハ内部空虚ナル石工ニシテ、零點以下少許ノ根入りヲ有スル床板ノ上ニ立チ、更ニ該床板ハ傾斜セル土砂中ニ打チ込ミタル十一列ノ杭木ニヨリテ支持セラル、而シテ今日調査ノ結果ニテハ杭木中古キモノハ既ニ毀損シタルモ其新ナルモノハ尙若干ノ荷重ヲ負担スルニ足レルガ如シ

右ノ認定ニ基キ市ノ技術部ハ次ノ方針ヨリ成ル修築計畫ヲ編メリ

一、現在壁ノ前方ニ新ニ數列ノ杭木ヲ打込ム

二、現在基礎ノ古キ部分ハ之ヲ用キズシテ新岸壁ヲ其新タル部分ト並ニ新杭木トニテ支持セシムベキト

三、新岸壁ハ内部空虚ナル鐵筋混疑土タルベキト

此方針ニテ築造サルベキ新壁ハ自然現在ノ壁面ヨリモ凸出スペシ、而シテ其凸出幅員ヲ定ムルニハ二案アリ

一、新杭木ノ打込ミヲ二列トシテ凸出幅員ヲ一・二五米ニ制限スル

二、前案ニテハ垂直荷重ニ對スル抗度十分ナルヲ得ベキモノ尙横壓ニ就テ顧慮スベキモノア

ルガ故ニ寧口新壁ノ突出幅員ヲ三米トシ以テ擡木トシテノ傾斜杭ヲ打込ムベキヲ
然ルニ現在ノ岸壁上ニハ二條ノ軌道アリテ其壁頂ニ接スルモノハ起重機ノ運轉ニ供セラレ
他ノ軌條ノ後口ハ直ニ上屋ノ外縁ニ接ス故ニ第二案ニ依ラバ著シク上屋ノ外縁ヲ擴張シ併
セテ軌道ヲ前進セシメサル可ラズ何トナレバ起重機ノ突梁半徑ハ八米タルニ止マレハナリ
更ニ之ヲ船舶繁留ノ點ヨリ見ルニ第二案ニ在リテハ突出セシムベキ岸壁ノ長サヲ百三十米
間連續セシムベキヲ要シ第一案ニテハ修築ノ部分ヲ實際壁ノ最モ毀損セル箇所ノミニ止ム
ルヲ得ベク即チ其長サ八十五米ニテ足ル

故ニ岸壁ノ横壓ニ對スル強度ノ爲ニ擡木ヲ用ユルノ利明カナリト雖トモ市技師ハ寧口此二
個ノ點ヨリシテ突出幅員ヲ一・二五米ニ限ルベキ計畫ヲ採用スルニ決セリ
サレドモ此議ハ商務委員會ノ容ル、處トナラズ其說ニヨレハ岸壁ノ擴大ニ基ク貨物揚卸上
ノ不便ハ二案共ニ略同一ナルベク而シテ三米ノ前進ニ伴フ上屋ノ擴大ハ劫テ其利多シト云
フニアリテ同時ニ岸壁ノ突出ハ宜敷上屋二棟ニ對スル延長即チ二百十五米間ニ及ボサシム
ベキ旨ヲ決定セリ

ろつたーだむ市會ハ之ニ就テ目下其審議中ナリ其工費ハ約十三万六千圓ナルベシト(R.N.生)

(あんなるで、どらうを、びゅぶりつく、どべるぢっく 一九〇五、六)

○卵形下水渠壁ノ立積 本年二月ノくろにく、で、どらうを、びゅぶりつくニ掲ゲシまゐゑる氏
(A. Mahiels)ノ算式ハ以テ大ニ卵形下水渠壁ノ立積計算上ノ煩ヲ省クベキモノナリ
一、舊式卵形渠仰拱半徑ガ渠高ノ六分一ナルモノ