

此レニ由リテ見ルニ第一ノ場合ニハ一二分間ニ二到着列車及一一分間ニ二出發列車ヲ運轉シ得ルニ對シ第二ノ場合ニハ一二分間ニ二列車ノ發着ヲナスヲ以テ其ノ能力幾分劣レルヲ見ル加之後者ハ互ニ支障スル運轉前者ニ比シ多キヲ以テ一列車ノ僅少ナル遲延モ全運轉ニ影響スル事少カラサル可シ

今第一號所載ノ直通式停車場ト終端停車場トノ運轉能力ヲ比較スルニ前者ニ於テハ一〇分間ニ二個列車即チ一時間ニ一二列車ノ發着ヲナシ後者ニ於テハ一二分間ニ二個到着列車及一一分間ニ二個出發列車ヲ運轉シ得ルヲ以テ終端停車場ニ於テモ客車入換場ノ設備宜シキヲ得レハ其運轉能力敢テ直通式停車場ニ比シ遜色ナキヲ見ル何レノ場合ヲ問ハス其運轉能力ヲ増大スルニハ乗降場ノ數ヲ増加ス可ク殊ニ終端停車場ニ於テ其實行容易ナル可シ(完)

河口ノ水深維持ニ就テ

(Engineering Record Jan. 9, 1915.)

潮汐作用微弱ナル河口ニ於テソノ水深ヲ維持スルハ頗ル困難ナリとせる氏ハみししッピ一河口ニ於ケル長キ經驗ニ基キ有益ナル意見ヲ發表セリ氏ハ該河口ニ航路ヲ得ンカ爲メいェーブ氏ノ創案ニ從ヒさりすばッスニ並行導水堤ヲ築造シ以テ水流ヲ集中シソノ作用ニヨリテ四十餘年間ヨク三〇呎以上ノ水深ヲ維持シ得タリ爾來みししッピ一河口ノ水運ハ長足ノ發展ヲナシ更ニ一航路ノ必要ヲ生シ一九〇八年政府ハ委員ヲ設ケテ之レニ對スル新計畫ヲ定メタリ該計畫ニ對スルとせる氏ノ批難ヲ聞クニ

一 間隔七千呎乃至三千呎ノ漸近突堤ヲ採用セル事(間隔二四〇〇呎位ノ並行堤ヲ可トス)

- 二 突堤ヲ水深二〇呎ノ海中迄ニ止メタル事(所要水深ナル三〇呎ノ深サ迄ヲ出スヲ可トス)
 - 三 浚渫土砂ノ大部分(約百八十萬立坪)ヲ機械力ニ據ル事主トシテ水流ノ作用ニ據リ機械ハ單ニ補助トシテ用フルヲ可トス)
 - 四 突堤ノ高サヲ水面ニ止メタル事(水面上四呎位ノ高サヲ可トス)
- 然ルニ該工事施工中ノ成績ヲ見ルニ泥砂ノ沈滞著シク浚渫費ハ一立坪約六四錢ノ豫定ナリシニ係ラス約二圓ヲ要シ四艘ノ大浚渫船ヲ以テ漸ク二七呎ノ水深ヲ維持スルニ過キス
- 尙氏ハ次ノ如キ結論ヲナセリ
- 一 並行導水堤ハ必ス岸ニ聯絡ス可シ
 - 二 導水堤間ノ河幅ハ最モ好狀態ニアル天然水路ニ準シテ定ム可シ
 - 三 導水堤ハ海ニ向ツテ直線ニ突出セシム可シ
 - 四 堤ハ所要水深以上ノ深サヲ有スル海中マテ延長ス可シ
 - 五 堤ハ全長ヲ通シテ高水位以上ノ高サヲ有セシム可シ
 - 六 工事ハ敏速ニ施行シ以テ工事中堤端ニ門州ノ生スルヲ防ク可シ(完)

じゅねーぶ湖中ノ揚水ぼんぶ

(Le Génie Civil. 30 Mai, 1914.)

じゅねーぶ市ハンノ用水ヲれまん湖(名じゅねーぶ湖)ニ探ル即チ鐵管ニヨリテ湖水ヲろーぬ河畔ノ給水場ニ導キぼんぶヲ用キテ全市ニ給水ス導水管ハ徑一二米全長三六軒ヲ有シ取入口ハ水面下一五米ノ深キニ在リ以テ清淨ナル水ヲ探レリ然ルニ近年夏期屢々水量ノ不足ヲ感スルヲ以