

となる。海の深さのみから見れば、Trafalgerの鼻とMalabataの鼻との間が最も浅く、310米で最も都合がいいが、その代り隧道が長くなり52.3 軒を要する。然るにVanquerosとTangerの間では、延長は48.2 軒で済む、その中海底部分が32 軒である。Tanger-Fez間の鐵道との接続が容易である、といふ理由からTangerに隧道の坑口を出すのは當を得てゐる。而かも曲線さへ入るれば亞弗利加側から西班牙側へ、隧道を取り付けることは不可能ではなからう。故にこの計畫の可能性如何を論ずるに當つても、唯單に交通上の緊急事といふことのみならず、尙亦政略的意味をも考慮することが必要であらう。

工事は始めに先進隧道を穿ち之より内徑5米の圓型の、2本の隧道を分歧して掘鑿する。而して兩者はある間隔を距て、横坑で連絡する。線路は普通の狹軌とする。運轉は電氣運轉のみで問題としてゐる。隧道内の通過時間は30分の豫定、現在の連絡船では海の靜かな時でさへ3時間を要する。工事期間は5~7年間の豫定。工事は當初に歐羅巴側の隧道坑口の接近線に着手する、この地域では地形の悪い山地を通過するから、工事は随分困難であらう。

獨逸土質學研究協會の設立

(Deutsche Forschungsgesellschaft für Bodenmechanik, Bautechnik, 1928 Heft
48. S. 714.)

最近獨逸に於ては交通省、國有鐵道會社及文部省等の合議の結果、獨逸土質學研究協會が設立せらるゝこととなつた。本協會の仕事は、土工及基礎に關する從來の資料を蒐集すること、並びに基礎及土工材料としての各種の土の性質を調査し、之等の性質の原因及作用を研究することである。協會員は21名の技師及技手よりなり、研究所はCharlottenburg工科大学に設けた。監督及實地指導者は、二大學教授と一土木技師とが當つてゐる。

この研究協會は、政府の仕事でも又民間のものでも、一様に引き受けることとなつてゐる。出來得る限り多くの場所で共同動作することは、仕事の成績を擧げることになる。従つてこの協會の主な仕事といふのは、獨逸國內の種々の場所で、土質學に關する研究を遂げ、就中特に地質調査所と協力し、之と密接な關係を保ち仕事の重複を避け、以て研究の完成を期するといふに在るのである。