

にありてはマルテンサイトの組織破壊せられ、自個健淬時期に於て再ひ形成せらるゝものとす、尙ほ上記反淬せし鋼の比重測定によれば、硬度の増加と體積の増加とは相伴ふか如し。(Iron and Steel Inst. 1915 K生)

●大冶鐵山現況

大正四年四月二十一日を以て開始

し十二月七日に於て終了せる大冶鐵鑛輸送に従事せし船舶の廻航數は、八幡製鐵所行のもの七拾六艘、北海道輪西製鐵所行のもの九艘にして、鑛石數量に於ては八幡製鐵所の分貳拾六萬八千七百噸、(送り狀面に據る) 北海道の分參萬六百五十噸、合計貳拾九萬九千三百五十噸なりとす。

右鑛石の平均品位は左の百分比例を以て示すか如し。

鐵	六三、二〇	硅酸	五、〇五
硫黃	〇、〇七四	燐	〇、〇五八
銅	〇、二三〇		

而して八幡製鐵所の鑛石は全然雌雄兩獅子山より探掘し、北海道行の分は鐵門坑、砂帽翅、兩露頭より探掘せるものに係れり。

尙鑛石輸送に従事せる三菱會社使用船舶は二十艘にして

左の如し。(括弧中の數量は滿載量を示す)

豐浦丸	(三、七〇〇噸)	若松丸	(三、二五〇噸)
松浦丸	(四、七五〇噸)	南洋丸	(三、八五〇噸)
大星丸	(二、七五〇噸)	福浦丸	(三、九〇〇噸)
東京丸	(三、八〇〇噸)	永代丸	(三、八〇〇噸)
大治丸	(三、三〇〇噸)	第二英丸	(三、四〇〇噸)

第十三共同丸	(二、三五〇噸)	喜久丸	(四、二〇〇噸)
第三雲海丸	(三、八〇〇噸)	蔚山丸	(二、九〇〇噸)
第五多聞丸	(二、五〇〇噸)	日邦丸	(四、〇〇〇噸)
日朗丸	(三、八〇〇噸)	第五雲海丸	(三、八〇〇噸)
喜寶丸	(二、二五〇噸)	廣東丸	(三、二〇〇噸)

目下大冶鐵山に於ては一年間の探掘高を百五十萬噸となす豫定にて、全般の施設に一大改良を斷行する計劃にて、鑿岩機、碎礦機、大汽關車、新式礦車等を米國に注文し其一部は已に到着せり、汽關車は米國紐育ロコモチブコンパニーの製造に係り、技師ルバートは大冶に滞在して其組立を完成し、試運轉も好結果を奏せり、從來の物に比し其牽引力約四倍、礦車も亦頗る大形にして約四十噸を積載するに足る、底部の開閉一切壓搾空氣を應用し、操作極めて簡便なり、不日鐵路に大修繕大改造を加へ、新形礦車汽關車を使用する筈なり。

新熔鑛爐開設地所たる大冶袁家舖に於て、已に購入せる田畠山林は約四千一百支那畝(一畝は我二百坪)に上れり、明春早々地均に着手する豫定なり。(大正四年十二月十四日附通信)

●某造船所に於ける汽笛の鑄造に就て

該會社

は近來最も鑄物工場に留意し、曩に老練なる主任技師を招聘し、銳意改良を圖らしめたる結果、従前著しく苦痛を感じ居りたる鑄造の失敗に基因する損失、竝に契約期間の遅延等近時漸く其跡を絶たんとするに至りたるは大に欣幸と