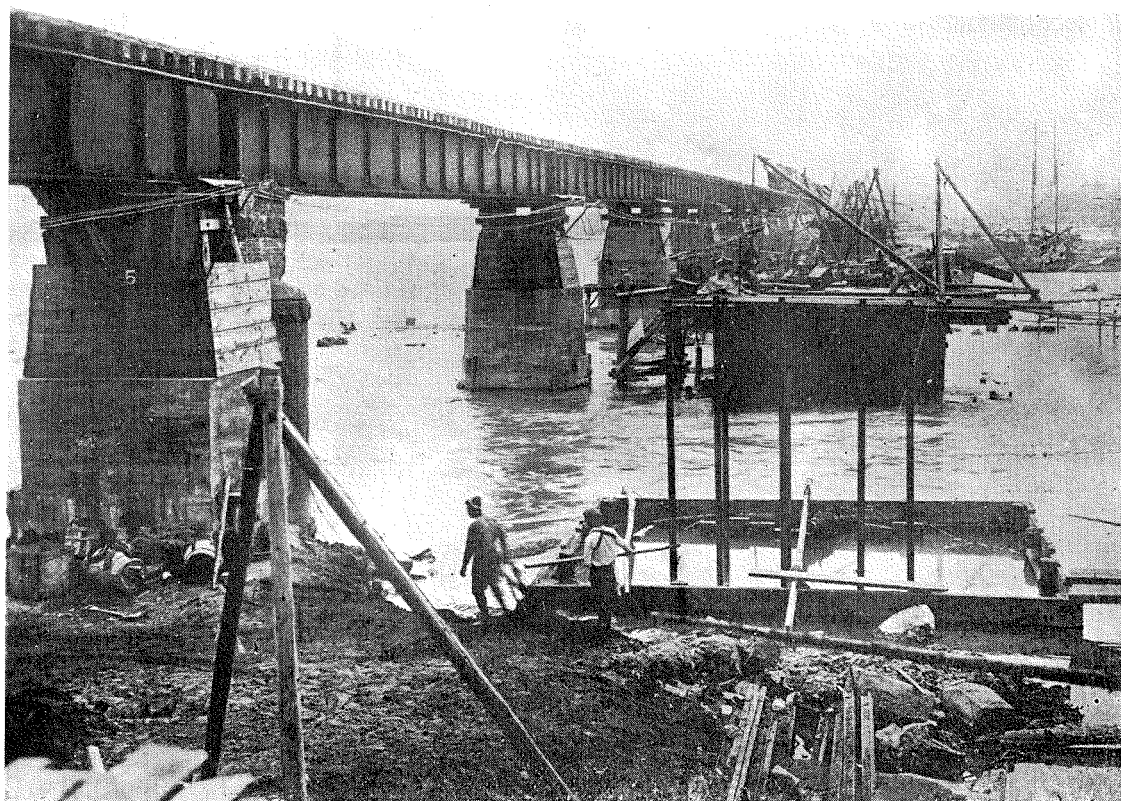


Banyugawa Bridge

馬入川鐵道橋の震害

鐵道省東海道本線茅ヶ崎、平塚間馬入川橋梁が大正十二年九月一日の大震災で壊滅した狀況である。
馬入川橋梁は徑間七十呎鋼鈹桁、複線上下各二十八連。

Banyu River Bridge.
Between Chigasaki and Hiratsuka, Tokaido Line, I. G. R., the Morning of September 2nd, 1923. Totally Destroyed by the Great Earthquake.



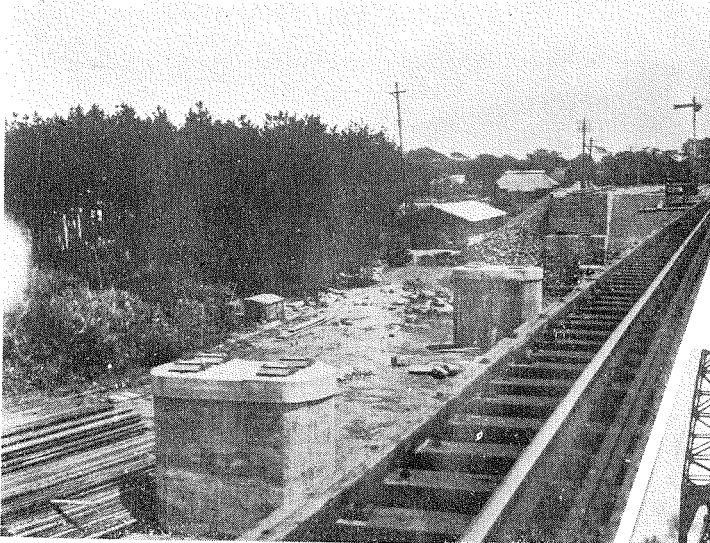
馬入川橋梁災後の復舊工事

The New Bridge,
Under Construction.

圖は鐵道省東海道本線茅ヶ崎平塚間馬入川橋梁が大正十二年九月一日の大震災の爲め潰滅した當時の急速復舊工事である。

下り線は木造假橋脚上に鈹桁を架渡し災後五十餘日にして開通し。上り線は楕圓形。中空鐵筋混凝土橋脚を築造中の景。

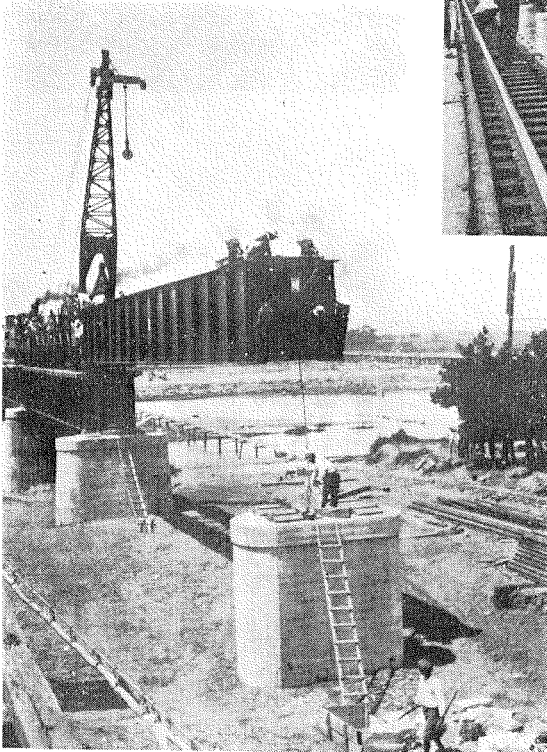
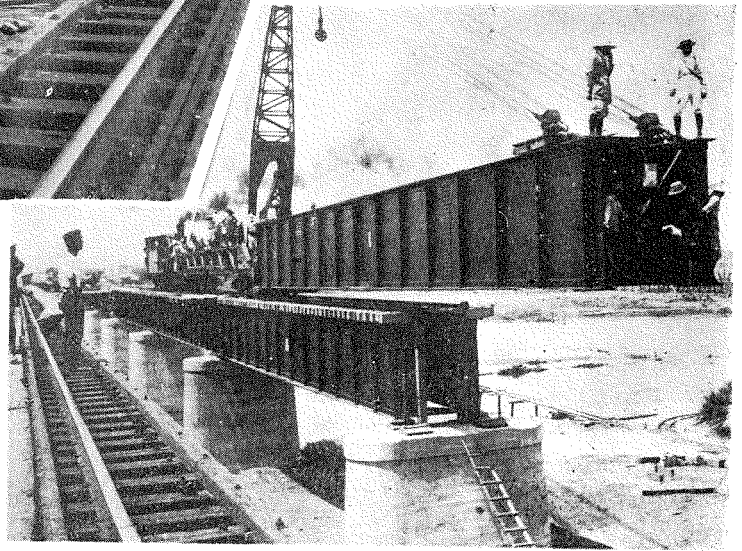
Reconstruction Views of the Banyu River Bridge.



(1) 圖は鐵道省東海道線茅ヶ崎平塚間なる馬入川橋梁架設工事を示す。

馬入川橋梁は前葉寫眞の如く大正十二年九月一日の大震災に轉覆慘壞したるのであるが。これが復舊の爲め圖の如き單線假木橋を架設した。この應急工事を災後五十日間に完成し開通を得た事は我國の誇であつて、實に鐵道省當局の敏速なる工事施行が平素の訓練の完備して居ることを證するものである。其後引續いて複線架設工事を急いだ。橋脚は鐵筋コンクリート、中空橢圓形、永久的の構造を施工したのである。

(1) Single Track Bridge Open for Traffic October 20th, 1923, 50 Days After Destruction.

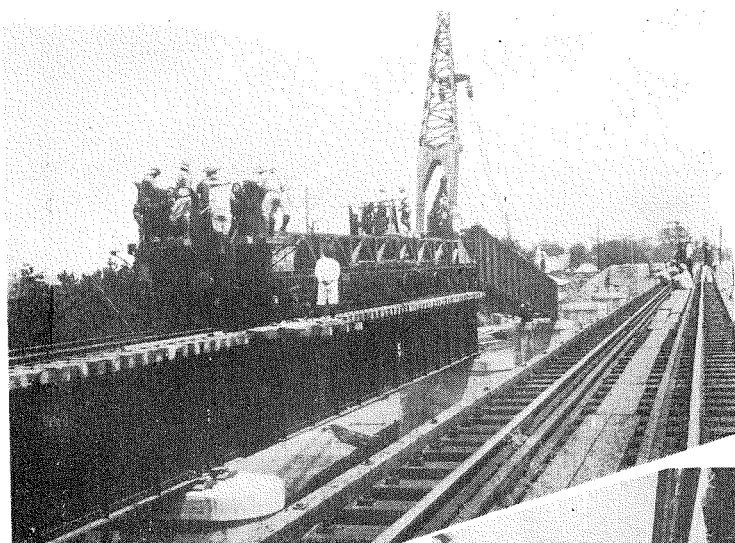


(2) 圖は操重車により橋桁を運搬しつつある狀況にして、操重車の長さは75呎、動かし得る橋桁の長さは70呎にして、重量30噸のものを取扱ふ得。デリックのマストの高さは40呎重量70噸である。

工法は鉸桁を操重車に緊縮し、機關車により操重車を推進して現場へ運搬するのである。

(3) 圖は (2) 圖と同工法を示す。

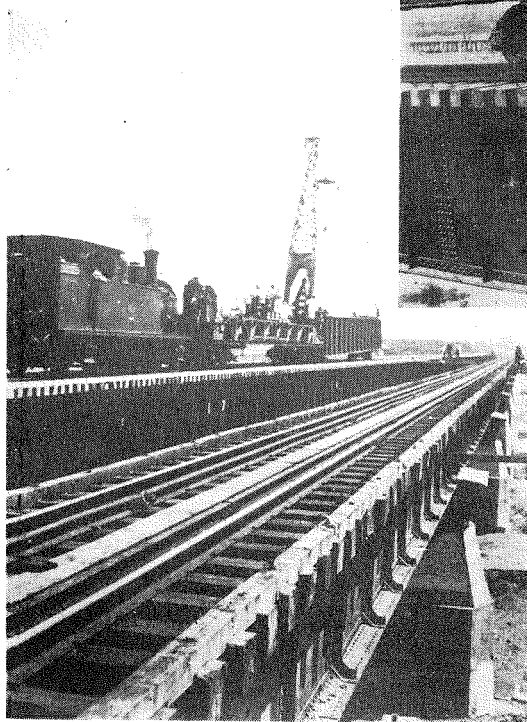
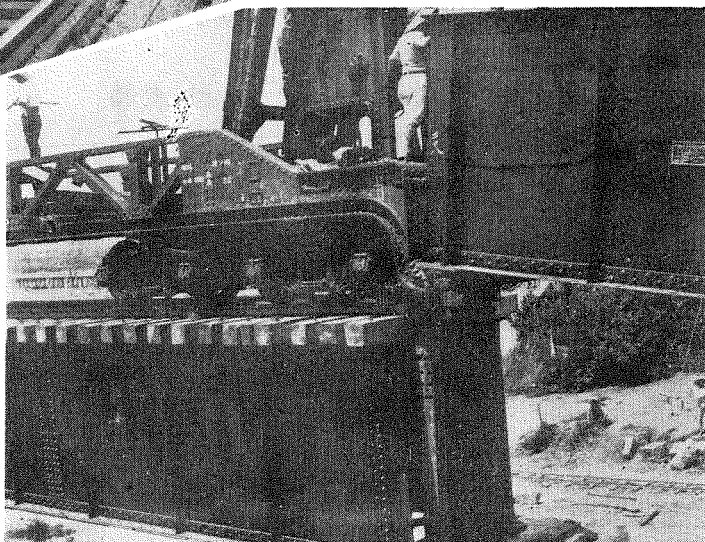
(2 and 3) Placing the Girders.



(4) View from Behind Derrick.

(5) Close View of Derrick End of Girder.

Ready to Lower.



(4) 圖は緊縮したロープを弛め、鉸桁の先端を橋脚上を下しつゝある状況にして、橋桁の形式はE 40型である。

(5) 圖は鉸桁の一端が操重車の前方にあり、他の一端が受臺に支へられてある。これをデリツクのロープにてその前方先端を橋脚に下し、次に受臺側の先端をロープにて吊り上げ、受臺を抜き取り更にロープを弛め鉸桁を橋脚上を下ろすのである。

(6) 圖は操重車を推進して橋桁を運搬しつゝある状況にして、橋桁は径間70呎、28連にして二線並列なり。

馬入川橋梁全長は2126呎9吋、竣工、大正十三年五月、操重車は鐵道省工場製のものにして、鐵道省にては他の橋梁架設工事に於ても盛んに使用しつゝあり。

(6) Reconstruction Completed May, 1924.

Total length of New Bridge, 2126' 9".