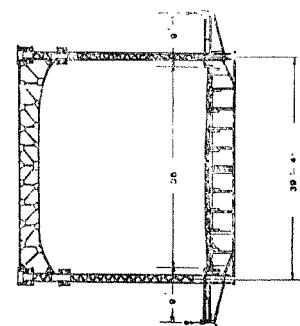


THE ROKUGO BRIDGE, THE CONNECTING LINK IN THE NEW TOKYO YOKOHAMA ROAD, NOW NEARING COMPLETION



B アーチガーダー横断面圖

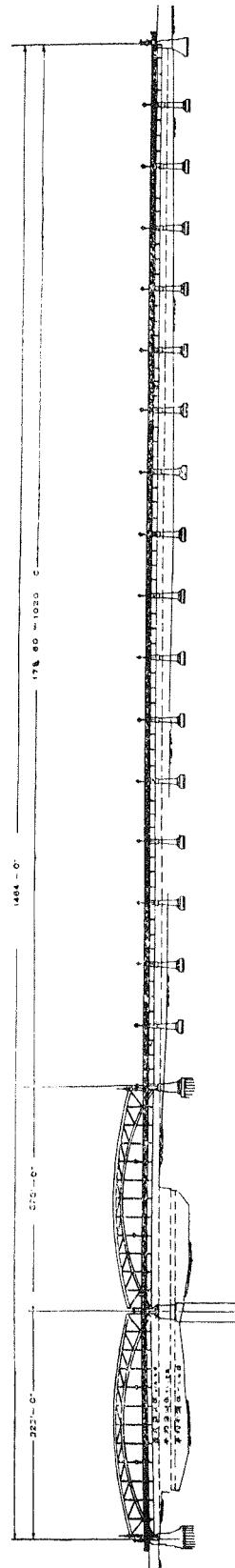
1-A, Cross Section of Plate Girder.



B タイドアーチ横断面圖

1-B, Cross Section of Tiel Arch.

六郷橋一般圖



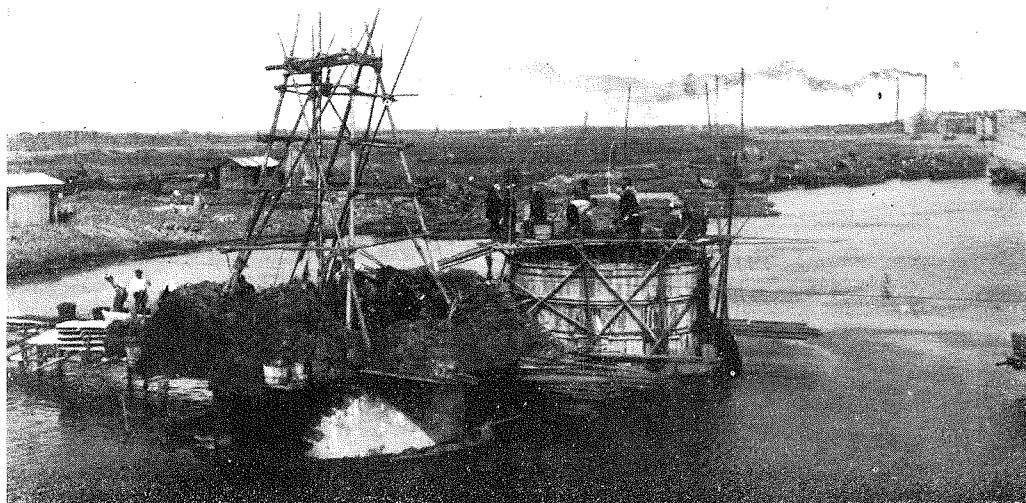
I-C, Sketch of Bridge Showing Approach from Tokyo Side.

は鋼筋混凝土板及板格よりなり、橋面は車道に於ては鋼筋混凝土版上に厚二寸のアスファルト、コンクリートを以て鋪装し、歩道に於ては同じく鋼筋混凝土版上に厚一寸のモルタル塗り目地切仕上をなす。

橋脚は鋼桁部に於ては全部高さ約二十六尺のソリッドタイソリードにして外面は全部コンクリート、基礎部は單に混凝土のフーチングに依存し、基礎部は單に混凝土のフーチングに依つて地盤の強度に耐えしむ。タイドアーチの部分に對する中間橋脚は二個の井筒を平均干潟面以下に七十尺沈下し、其の上に胸壁部を築造せるものよりなる。橋臺は普通のダラーチーターナーとして構造は橋脚と略同じ。高欄は敷を混凝土とし、間柱を鍛鐵とし、笠は瓦斯管を用ひ、各格間は溝、角、平形の鐵を組み合せて格子を作り嵌め込みたり。親柱及袖高欄は花崗石を以て築造し格間及頭部に鋸物を取り付く、照明装置は高欄の片側十四道の有效幅員は約七呎弱となる。橋床箇所及び親柱間に施す。

高田景
工事執行主任者 高田保一
工事設計監督主任技師 平川保一

六郷橋は京濱國道が神奈川縣東京府三の境なる多摩川を横斷する所に架せるものにして總延長一千四百六十四呎(約二百四十五間四分)にして、其の内低水敷の部分に二百二十二呎のタイド、アーチ型構二連を架し、殘餘の洪水敷に六十呎の鋼桁十七連を架す、有效幅員は車道六間、歩道一間半宛(但しタイドアーチの部分は構が路上に突出する關係上歩道の有效幅員は約七呎弱となる)なり。橋床



(2) 六郷橋基礎井筒沈下工事

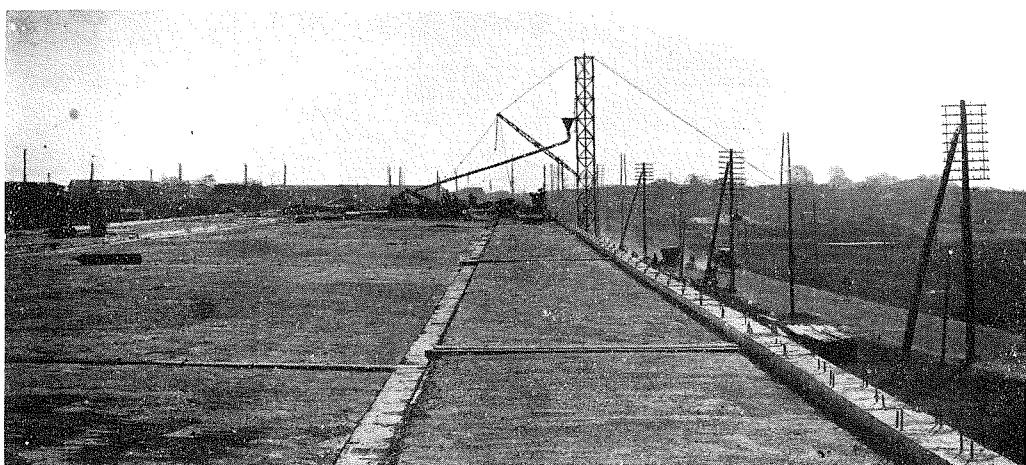
(2) Great Difficulty was Experienced in Placing the Central Pier, Owing to Quicksand.

六郷橋井筒 は鉄筋混泥土構造にして、シユウより上面迄の全高七十尺壁混泥土の厚さ二尺三寸。

施工に際しては本寫真に現はるゝが如く、水中に(平均水深十五尺)別々に圓形に矢板張を以て築造せる島二個を作り、該島上にて井筒沈下作業をなせり、鉄筋混泥土壁は十二尺宛に分ちて施工す井筒内掘鑿には干潮面より約十尺迄は排水して人が這りて作業をなし、夫より下は湧水多く排水困難なりし爲めガットメルを用ひたり、豫定深七十尺にして沈下作

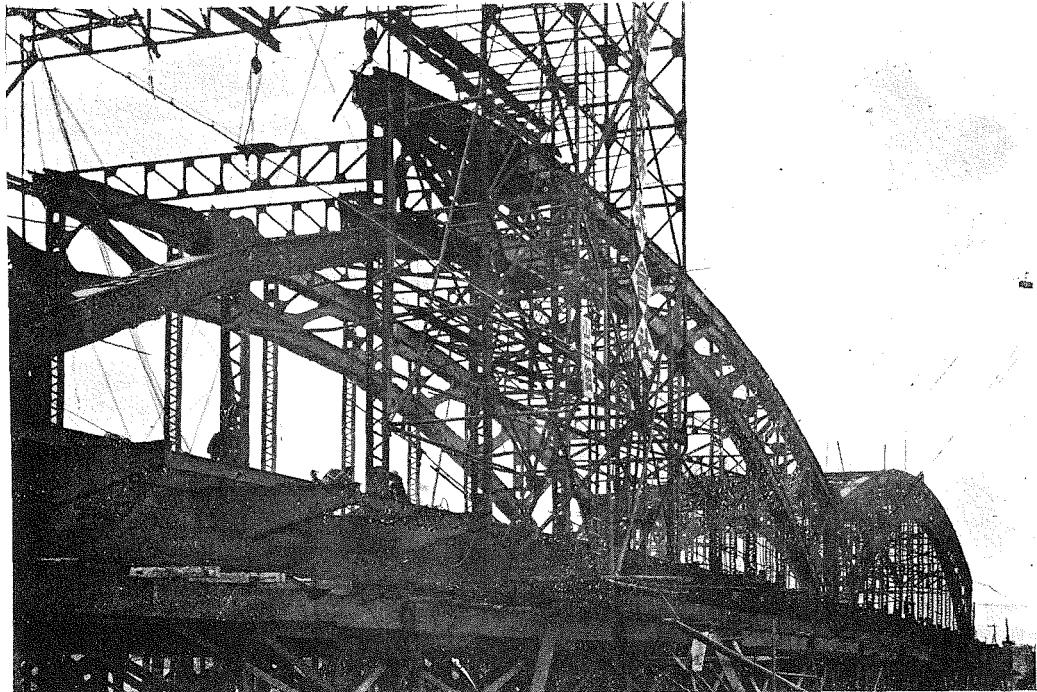
業を止め(底部砂利層)内部に水中混泥土二十尺を施工し、夫より約三十尺の切込砂利を填充し、最上部二十尺は配合一、三、六の混泥土を打ちて井筒作業を終る。

六郷橋鉄桁部橋床混泥土施行 は鉄筋混泥土桁及版よりなれる橋床を一徑間宛同時に施工す鐵筋は總てデフホームド、バーを用ふ、混泥土の配合は一、二、四なり、混泥土施工装置としては地上より築造せる高さ約七十尺の鐵塔エレベーター及シュウトを用ひ、混合機はランソム七切練電氣動力を用ふ。右鐵塔は一



(3) 六郷橋プレートガーダー橋床鉄筋コンクリート工事

(3) Placing Concrete on Roadway,
Tokyo Approach.



(4) 六郷橋タイドアーチ架設中

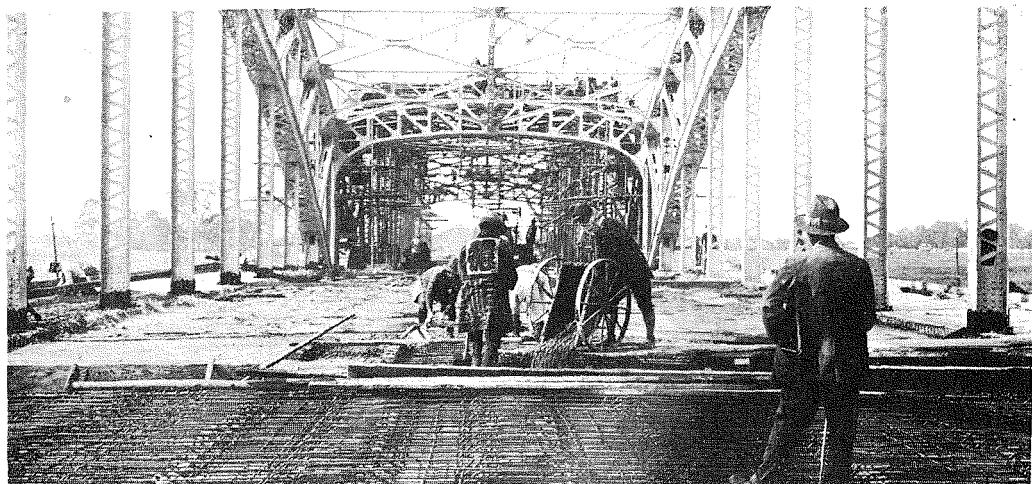
(4) Placing Central Span Sections with the Use of
A "Goliath"

ヶ所にて二径間宛を施工し順次移動せり、寫真に所々に見ゆる横断線は一径間毎に取り附けたる伸縮接合用鐵板なり、中部縦線は歩車道境界カーブ外側は高欄敷にして、取付用ボルトの埋め込みをなせる所なり。

タイドアーチ部橋床混疑土 該部の混疑土配

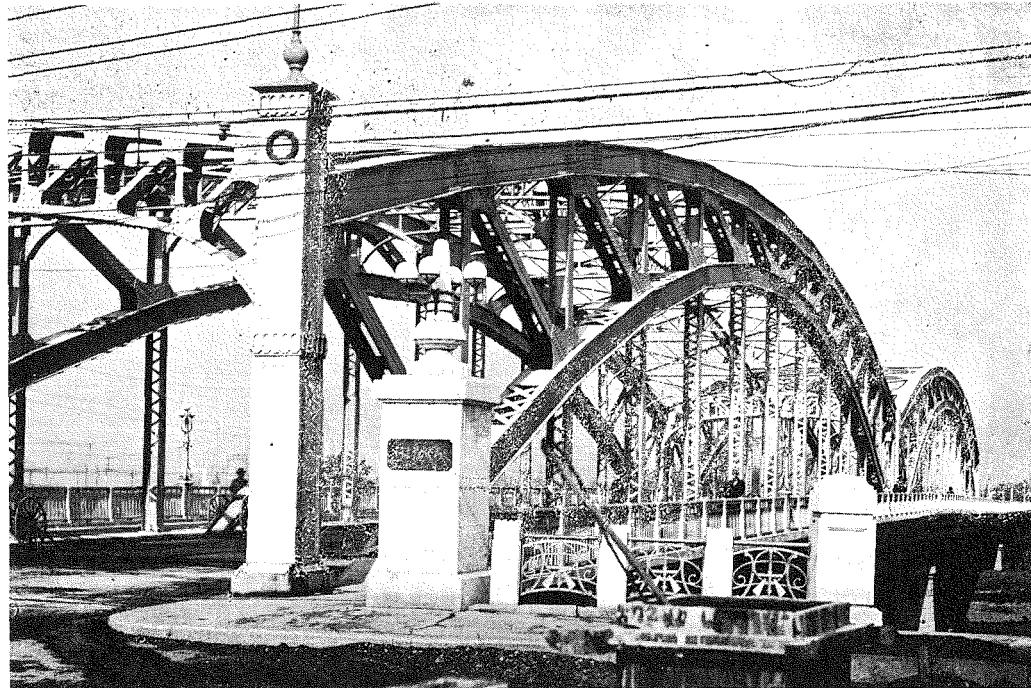
合、鐵筋配置等は飯栄部と同様なり、唯鐵塔エレベーターを用ふることなく混合材料を別々に地盤より橋床上にデリック、クレーンに依つて揚げ、其處にて混合し手押車にて運搬せり。

六郷橋タイドアーチ架渡 は大阪日本橋梁株



(5) 六郷橋タイドアーチ部橋床鐵筋コンクリート工事

(5) Showing Reinforcing on Bridge Roadway.



(6) 竣功後の六郷橋

式會社工場にてショップ、ウォークしたるものを船にて運送し、多摩川架橋位置にて舟揚し、是を足場（タイド、アーチの二徑間全部に對して杭基礎縦、横桁を用ひて假橋を作れるもの）上に仕事の進行に應じ順次運搬配列し、該足場上に取付け且つ任意の位置に移動し得るゴライヤス、クレーンに依りて順次組立、正確なる形を作り上けたる後假ボルトを抜き取りフィルド、リベットを打つ。

六圖は大正十二年十一月末起工し、大正十四年六月末竣工したる六郷橋のタイド、アーチ側より見たる側面寫真なり。

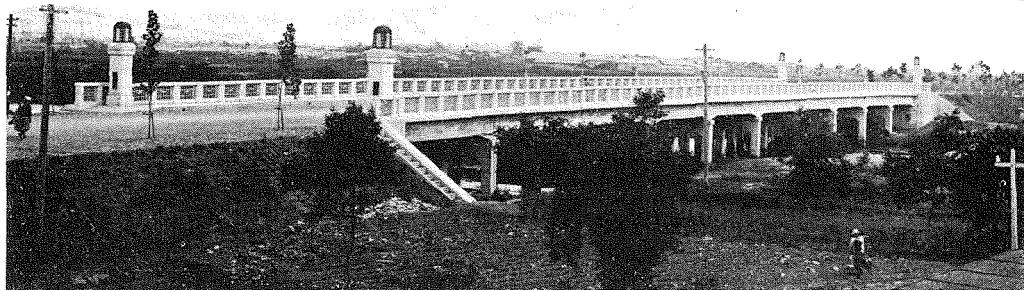
總工費約壹百萬圓にして是を神奈川縣こ東京

(6) View of Completed Rokugo Bridge.

府ご折半負擔し、設計、施工は總て神奈川縣にて執行せり。

請負人は橋脚橋臺及鋼桁部混凝土工事は京都矢野組にして、鐵骨工事（鋼桁タイドアーチ共）及タイド、アーチ部の混凝土工事は大阪の日本橋梁株式會社なり。

鶴見橋 は神奈川縣にて執行したる京濱國道中六郷橋に次ぐ大橋梁にして、延長六十間、有效幅員車道六間、歩道一間宛にて一徑間六間の鐵筋混凝土の桁橋十連よりなる、橋脚、橋臺も全部鐵筋混凝土構造にして、橋臺はバットレス型及丁型の鐵筋混凝土擁壁よりなる、橋面は六郷橋と同様車道をアスファルト混擬土歩道をモルタル仕上とす。大正十二年一月起工し大正十四年三月竣工す、工費高約貳拾萬圓なり。



(7) 竣功の鶴見橋

(7) Completed Tsurumi Bridge on the Tokyo-Yokohama Highway, which cost ¥200,000.00.