

最近開通したる

肥薩線工事

本年十月十七日水俣驛にて全通式舉行、小川鐵相、中村建設局長、加賀山工務局長其他參列、熊本建設事務所長柴田技師概要次の工事報告をなした。

本線は、八代川内間を兩起點より線路の實測を爲し、大正八年三月起工以來年を關する八年八月、延長72哩51鎖餘に對し、建設費1672萬餘圓を要し、十月十七日全通を見るに至つた。

本線中には四里三太郎と云はれて居る難所もあり、相當難工事もあつたが、本年に入りてより工事頗る順調に進み、豫定よりも四ヶ月早く開通するを得た。

起工より竣工まで約九ヶ年間請負業者の努力殊に線路の大部分を建設した西松組代表者西松光治郎氏が本線の爲めに獻身的に努力した事に對して柴田所長は深く感謝の意を表した。

工事概況……全線工事請負にして

第一工區 川内川橋梁は第三號橋脚沈井エーロード沈下を了りしき大正八年六月稀有の大出水に築島及假橋等流失しその後再三水害に遭遇した。

第二工區 佐山隧道は中央部を除き切牆に從ひ風化膨脹し川内側は土質悪く出水には坑門上部土砂數百坪崩壞し取除き不可能の爲め延長19呎増加し壘築中山上の斷層龜裂を生じ偏壓を來たせしを以て拱側壁の厚さを増し且仰拱を施し安定を得た。

第三工區 尻魚隧道は軟岩なるも湧水あるにより混凝土巻厚を増し大川隧道は川内口より施工し地質は不規則の岩石又は碎岩にて脆弱となり中間掘鑿中天端陥落し坑内土壓甚しきを以て拱は逆卷をなし側壁は塊混凝土積に變更し川内方上部切取は一部龜裂を生じ崩壞せしにより隧道を延長した。

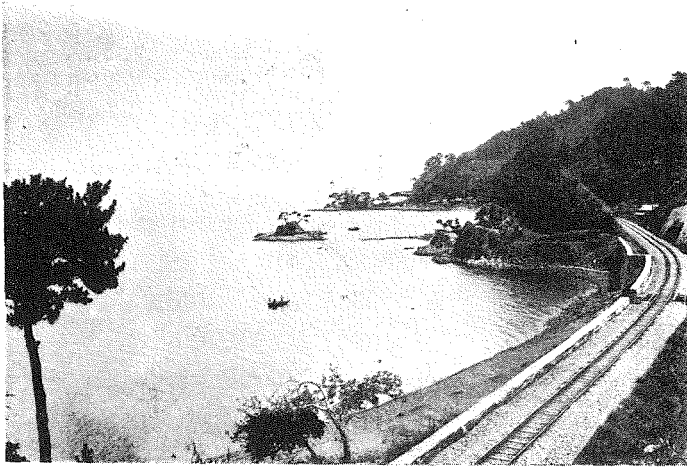
第五工區 切取3萬3千坪最深50呎築堤29,400坪最高31呎にして大正十一年七月上旬豪雨の爲め築堤に多大の損害を受け切取數ヶ所法面崩壞せしも鋭意進工した。

第七工區 小田原函渠は海中に設け地質泥土にして杭打を増加し干潮を利用して施工せり主要工事たる海岸擁壁は地質極めて軟弱なるに依り基礎杭打工を施したり。

第八工區 延長1,438呎の歌坂隧道は八代口地質軟弱にして切取屢々崩壞し湧水多きを以て掘鑿には特に留意し且坑門口より一鎖半間は土壓日に加はり警戒中十四年三月廿日俄然坑口に地這りを生じ土壓大なるを以て穹拱逆卷をなすことゝし拔掘式により順次土平を掘鑿側壁壘築中側壁及穹拱に數條の龜裂を生じたるにより偏壓に對する補強の爲め背面を掘鑿し増築をした。

第十工區甲 三太郎の險を以て有名なる佐敷峠の貫通は佐敷停車場地築を主なるものせり前者は肥薩線唯一の長隧道にして國道トンネルの下約400呎にある、後者は海岸の埋立田地に築設し海運との連絡宜しきを得た、隧道地質は八代口は片磨岩にして出水甚しく支保工を施し川内口は石灰石岩層にして支保工を要せず八代口坑門上地形の關係により20節延長をなし掘鑿口は主として鑿岩機を使用し兩口に壓搾機を据付け川内口は池田式「ボーイラー」八代口はタクマ式「ボーイラー」にて之を運轉し4吋鐵管を以て坑内に送氣す十二年七月豪雨の爲め出水甚しく川内側坑口は切取土砂を流し軌條を埋め導坑一面に雨下し坑口約10呎の水深にて一部舟（15頁へつゞく）

Travellers in future on a new I. G. R. Hisatsu-Line
will heartily enjoy splendid view aroundt racks.



肥薩線小景

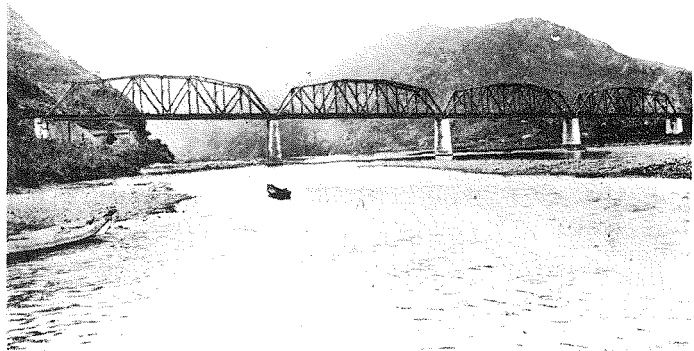
(1) 波多島附近の景
八代を起點とした22哩の附近にして線路は海岸に沿ひ後方一帯に翠黛を負ひたる不知火灣内の風光秀麗なる處。

(1) One of wonderful landscapes around the Hatajima-Station.

(2) 球磨川橋梁

八代を起點とした1哩51鎖の地點にあり鹿兒島本線上部を横斷し延長1732呎餘肥薩線第一の長橋にして左端に見ゆるは鹿兒島本線宮松隧道なり。球磨川は本邦三大急流の一にして水聲涼々として巖角に碎け鮎釣る舟の夕陽を趁ひて浮動する様は一幅の山水畫に對するが如く流程は約28哩にして球磨川下りをするときは九州探勝の客には、清遊の一つとなるであらう。

(2) Kumagawa Bridge.



(3) 水俣停車場

熊本縣北郡水俣町に在る、水俣町は人口約21,000を有する肥薩線最大の都邑にして水俣町唯一の日本窒素肥料株式會社工場は職工約2,000人を有し専ら硫酸セメントを製造し年産額、800萬圓に及び本停車場の最も重要な貨物である。

(3) Mizumata-Station
on the line.

