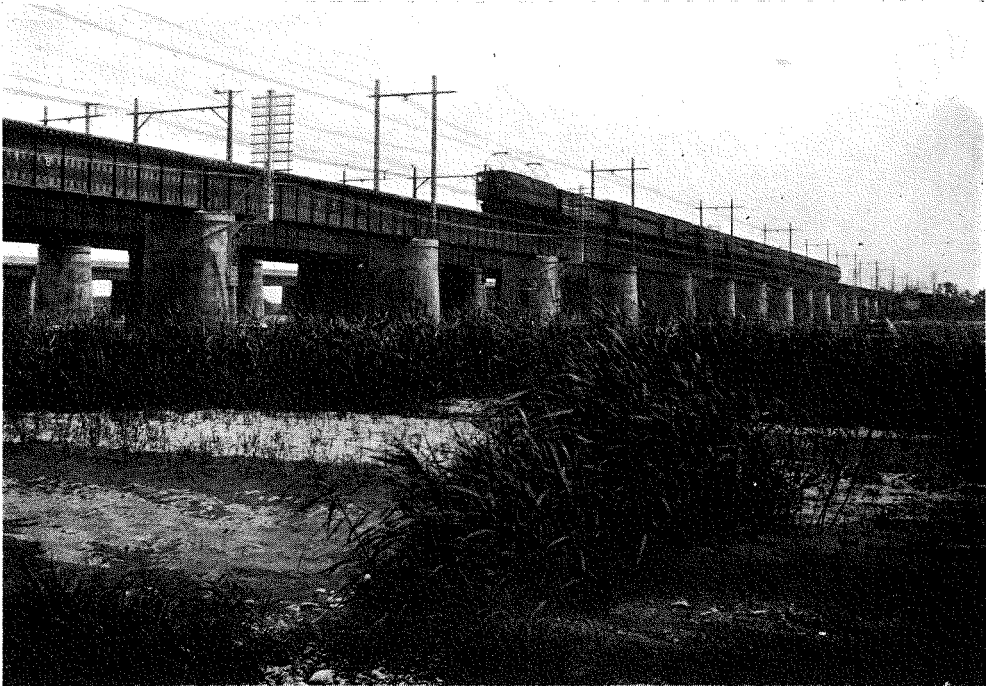


鐵道省熱海線電化工事狀況 (七月號の續き)

Electrofication of Imperial Government Railway Department Atami line.



(9) 茅ヶ崎平塚間馬入川橋梁

(9) Old "Samurai" was to entrust his life and property to coolies who go across the Banyu-River with Samurai on their shoulders, but now a long train, with hundreds of people, will pass this big river in a little time you blink your eyes. Electrofication abated unpleasant smoke. The Banyu-Rwy-bridge is located between Chigasaki and Hiratsuka.

鐵道省熱海線電化工事

馬入川橋梁上に於ける電車線構造を寫した、鐵塔は三吋隅鐵四角柱と三吋半溝鐵二本合せのビームとよりなる所謂H型である徑間四十五米、橋臺に豫め埋込めるボルトにて取付けたり。此邊一帶風力強きため各

柱毎に振止を裝置す。身一度車窓の人さなれば涼風颯々、三伏の炎熱も心頭を去り、一日の清遊佳く都塵を拭ふに足る。(東京電氣事務所、鈴木技師)



(10) 平塚大磯間電車線路

(10) Electric car tracks between Hiratsuka and Oiso.

平 塚 大 磯 間

高麗山附近の電車線路を示す。線路増設配線變更等改良工事の起るべき區間及東京近郊以外は多く木柱を使用する、鐵塔の如く基礎も要らず、經濟で且つ工事が簡易なところは云ふまでもない。

徑 間 45米

電 柱 平均 34尺×.75H型
ビーム 3吋半隅鐵 二本合せ
電車線は複鏈線式、右側は饋電線(四本)、
左側上段は信號高壓線、中段はレビーター
線、下段は指令用電話線。



(11) 二宮變電所

(11) The Ninomiya sub-station.

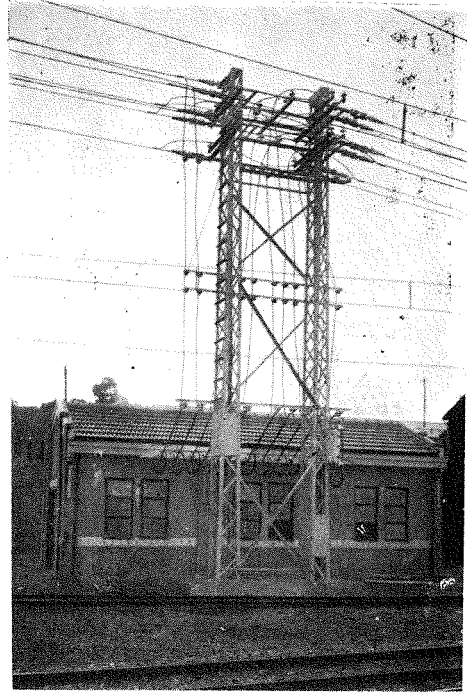
二 宮 變 電 所 は

大船變電所と共に誘導電動變流機を設置す、容量は2000〔キロワット〕三臺。電源は66,000〔ヴォルト〕で東電及舊電力から各二回線宛引込み停電の絶無を期して居る。此の機械の特徴としては電源の電壓降下が甚

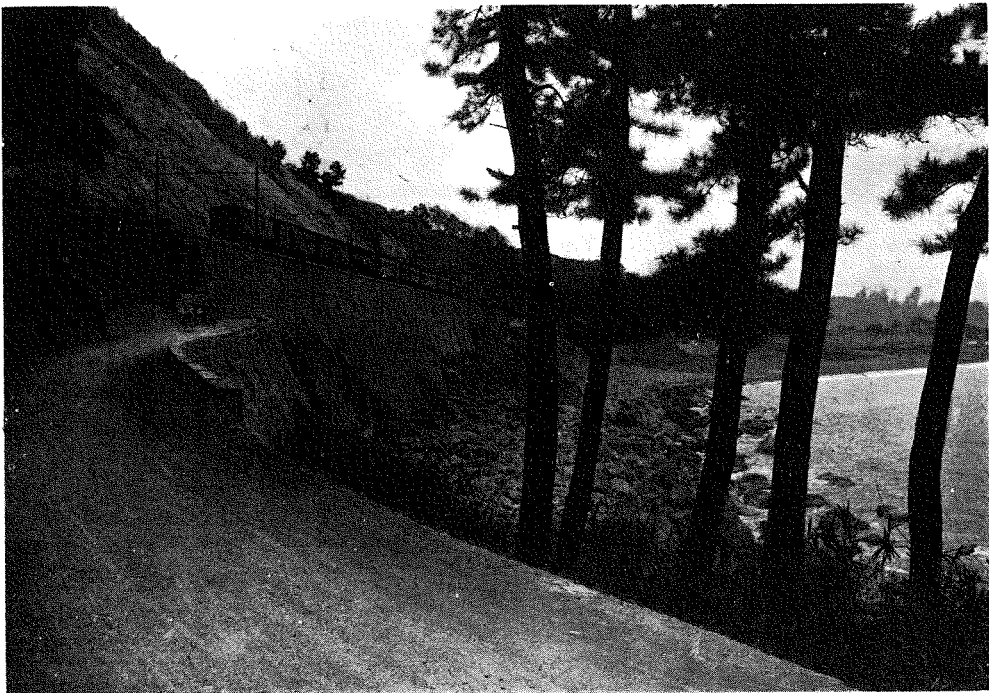
しくても比較的 safely に運轉を持續する事が出来る。尙66KVから一度遞降した丈で直ちに電動機に給電し得らるゝから變壓器設備が節約される便がある。

(12圖)此開閉室は現在では熱海線の小田原及根府川二驛にある。饋電線を中斷して之に引込み、各方面上り線、下り線別に高速度遮斷器を挿入して直列に接続されてある。電車線又は機關車に接地短絡事故が発生した場合に最寄開閉室の關係遮斷器を働作せしめ、以て障害區間を敏速に切放すと共に停電區域を最少限度に止める目的である。

運轉密度が高くなるに伴れて此の防護装置は研究を要し完全な設備を施さねばならぬ。
(13圖)熱海行電氣列車である。電氣機關車は1040型、及6000型が區間旅客列車にあてられて居る。重量60噸、電動機は210「キロワット」四個を備え列車單位400噸(換算40輛)を牽引して最大時速70軒は出る。日曜祭日の熱海急行が二時間十分で行けるから平均速度は丁度50軒になつて居る電氣機關車は當初は英國電氣其他から輸入したが今日では國産品の優秀なるものが出来る。(以上鈴木技師)



(12) 小田原開閉所
(12) The Odawara switching station.



(13) 電氣列車

(13) An electric train, dushing away.