

鐵道省熱海線電化工事狀況 (八月號の續き)

Electrification of the Atami Rwy. line.



(14) 根府川眞鶴間白糸川橋梁より伊豆半島遠望

(14) This is Shiraitogawa Rwy. Bridge located between Nebukawa and Manadzuru station. There is shown Idzu-Peninsula at right-up corner.

白 糸 川 橋 梁

之れは橋梁の側面に鐵塔を取付た構造を示す、徑間四八米、鐵柱は隅鐵 $2\frac{1}{2}'' \times 2\frac{1}{2}'' \times \frac{3}{8}''$ 四本合せ、ビームは二吋隅鐵二本合せで各々ブレーシングを施したものである。

鐵塔全體が強固に組立られ所謂逆立型の構造になつて居る。こんな高い危険な場所を取付、組立及架線作業に従事する電氣従事員の苦心は想像以上である。



(15) 根府川眞鶴間、赤澤隧道より八本松隧道を望む。

(15) Looking at Happon-Matsu tunnel from Akazawa-Tunnel which is located between Nebukawa and Manadzuru. Notice that The Atami line tunnels are laid with double tracks.

赤 澤 隧 道

此の隧道は、嶮山海に迫る急斜面のキャッシングの場所を震災後隧道に変更したものである。在來震動や風化の關係で上から時々岩石が轉落して來る危険があつたので之を防止する目的で改良したのである。

こんな隧道内の架線は餘裕がないから設

計が六ヶ敷いし、施行も列車運轉を妨けずにやるのであるから作業が想像以上に困難である。之は上部に三吋間鐵二本合せのビームを横に渡し、二段にしてメツセンジャーは勿論饋電線四本、高壓一回線を架線してある。(以上東京電氣事務所鈴木技師。)