

られる様になつてゐる。

乗降場の西端にはエスカレーター及階段五ヶ所を設け、地下一階西部改札廣間を経て縦横に走れる地下道路により阪神電車西口、省線大阪驛中央及西口、市電安全地帯等に連絡してゐる。

ロ、停留場の仕上

第二地階東改札附近廣間は、停留場の表玄関とも云ふべき場所なるを以て、大理石を多く使用した。即ち床はトラバーチンを敷き、壁面はテラゾー、獨立柱は美麗なる大理石張とし、幅木は黑色花崗岩を本磨として張り、壁部分の幅木は鐵平石磨出しを使用した。乗降場部分及第一地階西廣間は床にアスファルト・ブロックを敷き、壁及柱等は總てテラゾー・ブロック張り、天井は室内を除きモルタル塗の上、アートガン（白色）吹付仕上とした。其他階段、手摺笠木、各室カウンターは大理石とし、改札柵、廣告枠其他裝飾的金物

類は大部分ステンレス・スチール製、建具は主要部スチール・ドア、スチール・サツシユを使用ホワイトブロンジングスプレー仕上とし、エスカレーター廻り仕上はチークベニヤ張りラック仕上、モールディング等はステンレスチール製とした。便所は水洗式とし、床腰共磁器タイル張り仕上である。大要以上の如く地下停留場としては明るい照明及換氣と相俟つて相當明快清楚に出来上つたつもりである。

尙乗降場には水吞器、散水栓を必要所には消火栓を設備した。

ハ、軌道

隧道内部の道床は入口より約20米は碎石道床なるも、他は全部混凝土道床とした。軌條は50疋型を使用し、渉線部分には特に硬頭軌條を用ひ磨滅を防ぐこととし、軌條繼手は溫度變化少なき隧道内は渉線の部分を除きテルミット銲接とし繼手に起る騒音を防いでゐる。

2. 明治20年頃の梅田驛附近地圖（左上は明治7年開設當時の大阪梅田驛。右下は大正末頃の阪神梅田停留場の狀況）

