

前面湖底掘鑿の爲めに相當（毎秒10立方米内外）流量の餘水路を必要とする爲め、益々オーバーフローを有する型式が有利となるのである。設計は水車一臺急止の場合は溢流せず、2臺急止の場合溢流する事にしたのであるが、實際はレリーフバルブが働く爲めに溢流するものは僅少である。今後の水槽設計比較の場合にレリーフバルブの作用全然なき場合を豫想して、水の損失を比較する必要はないと思ふ。

餘水路、水壓管路、放水路に就いては前記設計概要の通りで、大して特別記載する事もないが、水壓鐵管(三菱重工業横濱ドック)に電氣銲接管を使用せる部分は隧道内で之は直接鐵筋コンクリートに巻かれて居る部分である。

發電所基礎建物は雪中にてコンクリート作業を爲す事が何時も急ぐ場合は行はれて居た

が、之は工事不完全になる恐があり、且つ工費も嵩むので面白くないから、今度は是非コンクリート作業を暖い時にやり度いと思ふて居たが、著手が遅れたので心配した。7月初めから基礎の掘鑿に掛り、8月末迄に放水路の一部と共に18,000立米の岩盤掘鑿を終り、9月始めより10月末迄に水車面迄のコンクリート3,600立米を完了し得たのは、例へ晝夜兼行を以て急いだとは云へ望外の幸であつた。此爲め建物鐵骨工事（重量130噸）は11月15日より着手して12月20日（途中10日間大降雪の爲め休止）迄に假締を爲す程度に建方を終了し、翌年3月半より之が歪直し本締め鉄打に掛り、4月19日より建物コンクリート（約900立米）打を初め、6月10日屋根コンクリートを終了して、6月21日に發電所クレーン揚げに着手出来た。小野川發電工事で之が一番忙しかつた仕事である。

壓力隧道標準斷面圖

