

2. 工事中の仙人谷北堤。高35.00米、幅員77.00米、ローリングゲート（高6.00米、径間21.00米）2門を備ふ。左岸上流側に見えるのが取水口を冬營用飯場に利用した状況。

2. 冬季歩道と全線隧道の上部運搬軌道

春から夏にかけて黒部の豊富な水源となり、天然に河水の調節を計る積雪は、黒部の発電経済価値を高める主要な理由の一つとなるが、この貴重な雪も工事には尠なからぬ支障となる事は余儀ない次第である。毎年11、12月頃から翌年4月頃にかけて、黒部奥山での積雪は數十尺にも達し、之が雪崩れて谷間谷間に百雷の如き泡雪、崩雪となる。そのため冬季工事は休止の已むない状態となるが、1ヶ年を通じ5ヶ月近くも工事を休止する事は工程上許されない事で、冬營作業の必要と

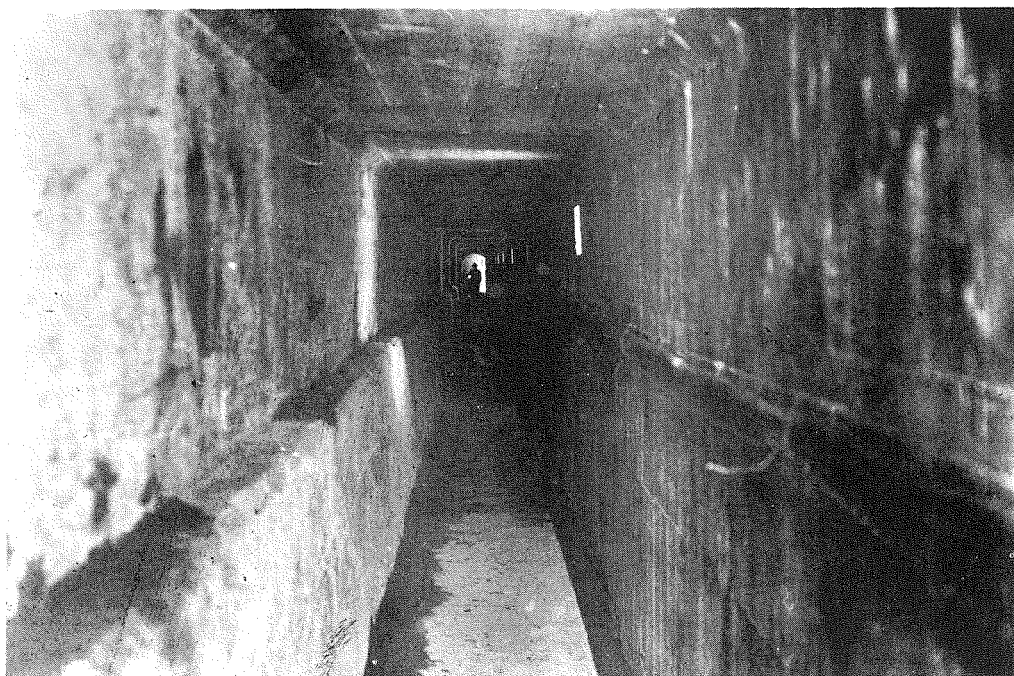
共にこゝに黒部獨特の苦心工案が生れる。宇奈月から上流21軒樺平に至る既設専用鐵道沿線に軌道の隧道と、隧道を縫ふて築造した冬季歩道は其の一つで黒部ならではの見る事の出來ない異觀である。（寫眞第4乃至第7を参照）これが爲め安全に作業の出來る期間が延長せられることは勿論、冬營作業中、眞冬と雖も安全に上下流の交通が出来る。發電所完成後運轉に有利なるは言を俟たない。

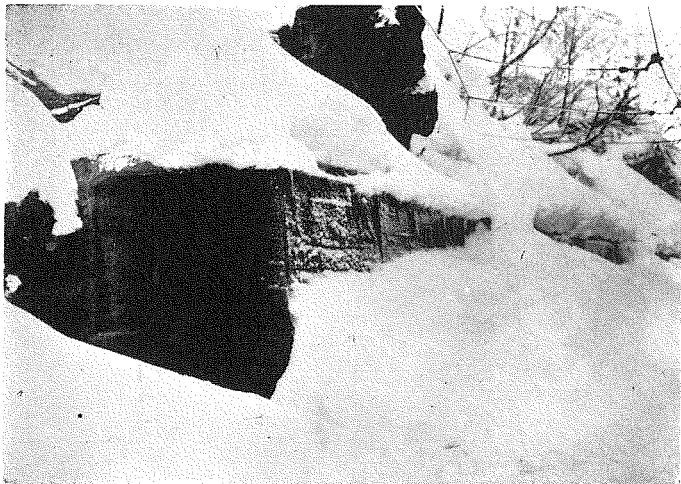
樺平から上流第3號工事區域の運搬軌道は延長6軒全線隧道とした。前述の冬季歩道と相俟つて冬季作業の安全を確保したことは言ふ迄もたい。

3. 工事着手当初に於ける75馬カコムプレッサー運搬状況(昭和12年7月12日)。此の通路は標高970.00米に開發した測量用水平通路で、軌道開通前までは唯一の交通路であつた。之を以て黒部の峻嶮さが想像され様。



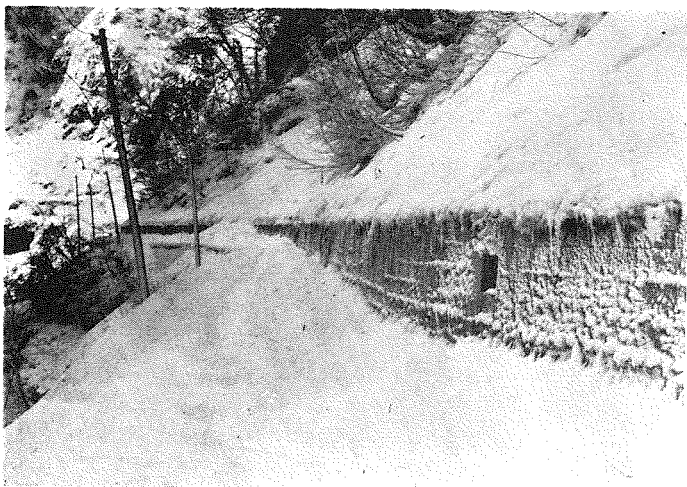
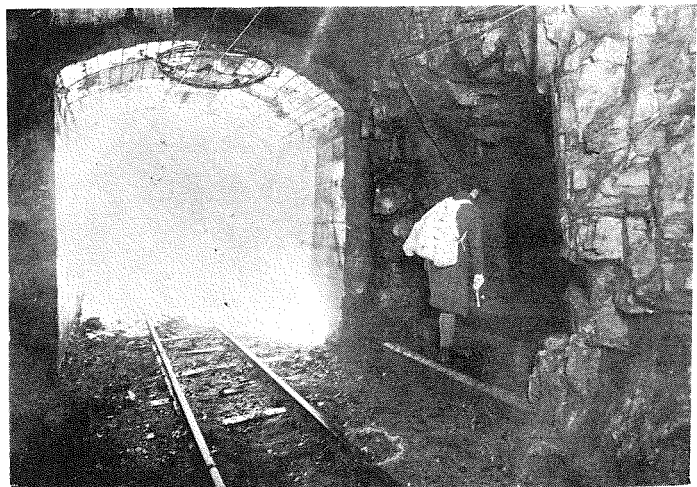
4. 冬季歩道の内部(断面高約2米、幅約1米20) 右側の線は電話線。





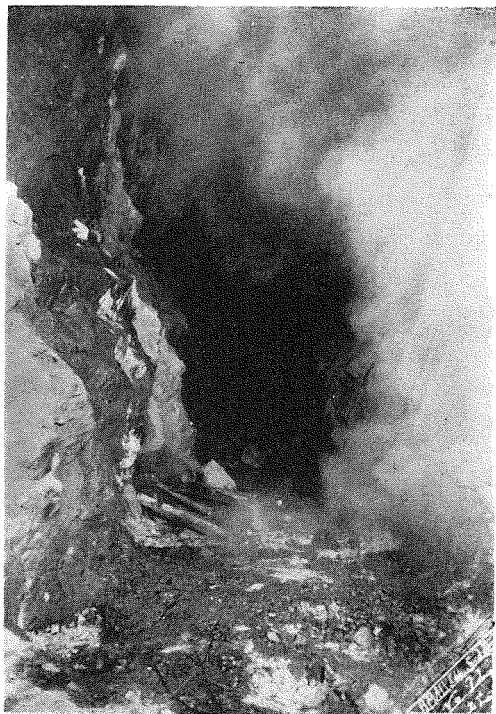
5. 冬季歩道の出入口。

6. 冬季歩道の出入口(隧道部分) 左方白きは専用
鐵道隧道外部の積雪。



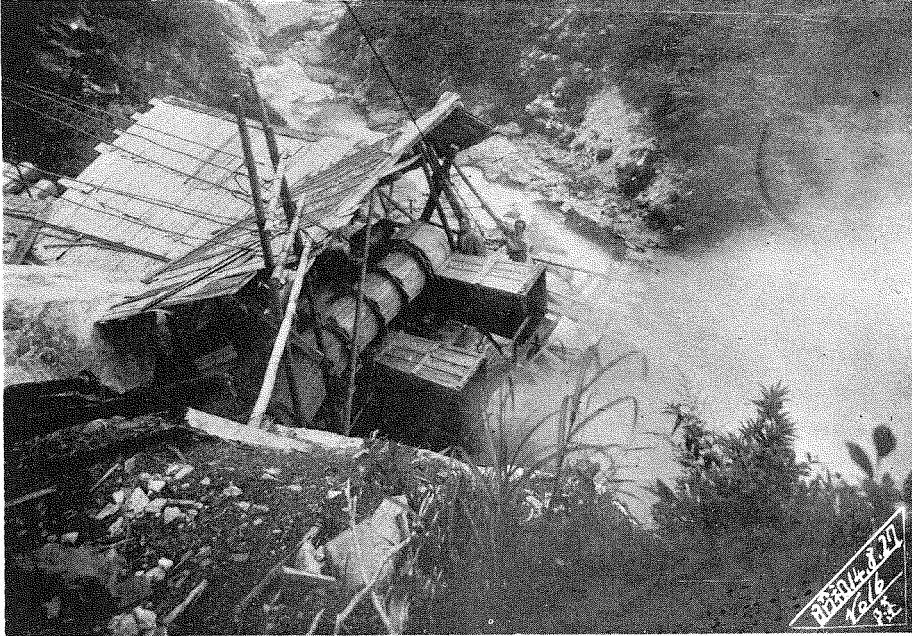
7. 鐘釣附近冬季歩道外面
(右手混凝土壁状のもの)
撮影はまだ初冬のもので、
これから次第に積雪が増し、
山から川まで一勾配になつてしまふ。

8. 掘鑿中の沈砂池。此の邊高熱地帯なり。濛々たる水蒸氣は高熱の爲である。



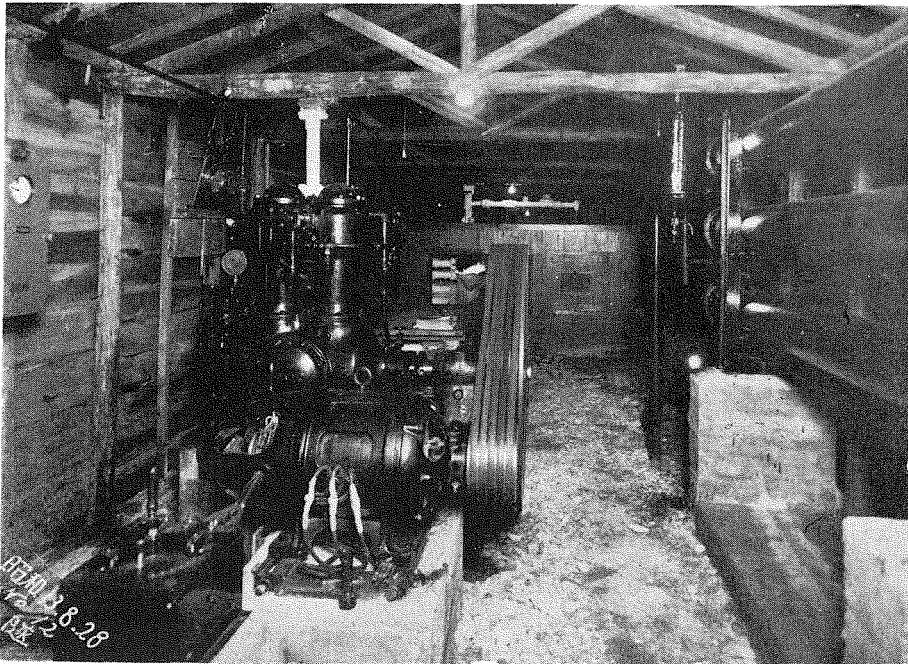
9. 高熱隧道内の切擴工事（水路阿曾原第一號横坑内）、上部は排氣管、右側に見ゆるは冷凍送風管。





10. 高熱水路隧道阿曾原横坑口に於けるシロツコファン排氣狀況。

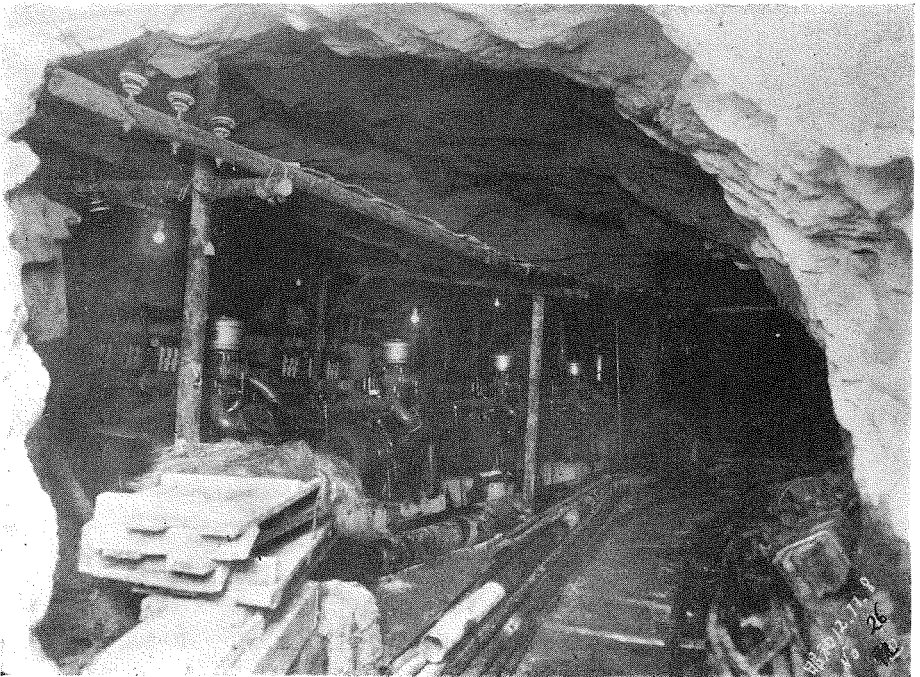
11. 高熱隧道用アムモニア冷凍機掘付狀況（水路第1號横坑内）

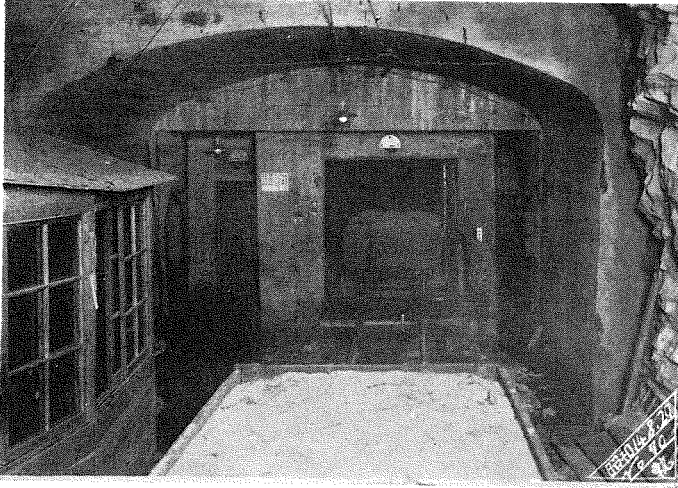




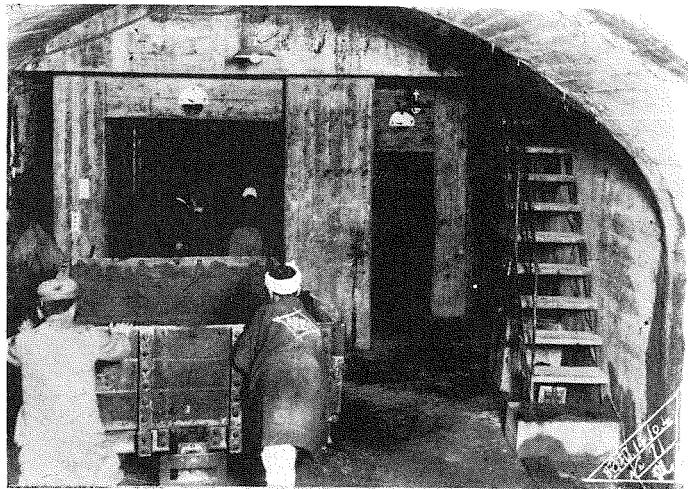
12. 冬營作業用事務所並に飯場(専用鐵道志合谷横坑内)

13. 冬營作業用坑内据付コンプレッサー(専用鐵道志合谷横坑内)

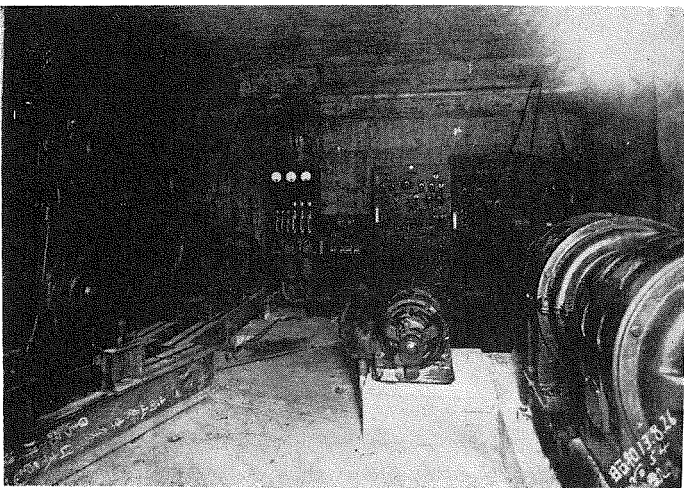




14. エレベーター下部停車場に於ける貨車積込状況
左側は人員用エレベーターである。此の停車場は地下300米にある。



15. エレベーター上部停車場。貨車をエレベーター籠に積込中。



16. エレベーター機械室。