

土木學會誌

第48巻 第9号

昭和38年9月

目次

口 絵 写 真	
池原ダムの建設急ピッチ	
完成した山下埠頭	
砂町水門完成	
九州特集によせて	
故 名譽会員 永田民也氏をしのぶ	
会 告	1
論 説	
コンサルタンツの課題	河 野 康 雄 9
座 談 会	
北九州市を語る	編 集 部 11
特 集	
九州における土木事業の展望	西部支部特集号委員会 20
報 告	
信越本線 横川—軽井沢間の改良工事 —アプト式を撤廃した急勾配—	齊 藤 徹 48
寄 書	
大学土木教育委員会の発足	米 屋 秀 三 10
資 料	
国際会議論文集備付リスト	文献調査委員会 82
海 外 事 情	
フランスを旅して	編 集 部 74
話 の ひ ろ ば	
私の職場	山沢忠秀・高野祐吉 牧瀬満治・山之口浩 72
地震工学講座 4	
土 質	市 原 松 平 57
実 用 講 座	
爆 破 2	若 園 吉 一 佐 藤 忠 五 郎 64
書 評	
航空写真の水力発電計画 への利用	56
ロータリー	
フォイルサンプラー	70
豆知識	
地熱発電について	81
世界の急勾配鉄道	99
行 事 案 内	1
海外ニュース	77
論文紹介	79
文献抄録	84
マンスリー・ トピックス	91
ニュース	92
学会記事	101
編集後記	103
文献目録	107
広告目次	巻末

© 編集兼 社団法人 土木学会

東京都新宿区四谷一丁目

TEL (351) 5138 (代表)

年間会費 正員 1800円 学生員 900円

JOURNAL OF THE JAPAN SOCIETY OF CIVIL ENGINEERS

VOL. 48, No. 9, SEPTEMBER 1963

1-CHOME, YOTSUYA SHINJUKU-KU, TOKYO, JAPAN

SYNOPSIS

OUTLOOK OF CIVIL ENGINEERING WORK IN KYUSHU

BY SEIBU BRANCH OF J.S.C.E. (Page 20)

Kyushu is situated in the south-western end of Japan and many epoch making civil engineering works have been carried out in this district such as Kanmon railway tunnel, Kanmon vehicular tunnel, Wakato Ō-hashī bridge, Saikai bridge and Hitotsuse dam in connection with railway, highway, river and harbor. Recently the problems such as development of district and establishment of industrial territory have been taken up from the nation-wide standpoint, along with which various civil engineering works are in progress or under planning.

The present paper deals with the present aspect of these principal civil engineering works and the future plan.

IMPROVEMENT WORK OF SECTION BETWEEN YOKOKAWA AND KARUIZAWA ON SHINETSU LINE

BY T. SAITŌ (Page 48)

The steep section (66.7‰) between Yokokawa and Karuizawa on Shinetsu line was inaugurated in 1893 after Abt system and it is just 70 years old this year. During these years many improvement works have been carried out to increase the traffic capacity. However, the train operation over a distance of 11 km between these two stations requires 58 minutes, which can hardly cope with the recent increase of traffic volume. Therefore, in April 1961 the construction work of additional track started, but this time the track is of ordinary system (adhesion) instead of Abt system, and the work was completed in May, 1963, costing 2.7 billion yen.

The present paper describes the improvement work in detail.
