

下の表は何を語る

先づ下の比較表を一覽せられよ、世界的の大隧道工事の内に今回開通のカスケード、トンネル工事が如何に拔群の成績であるかを、而して何故に斯くも良好の進行を挙げたるかの疑問を發せられよ、工事畫報は本號より其工法を寫眞圖により詳報するの機會を得たる事を讀者と俱に喜ぶものである。

カスケードトンネルの作業と請負工事の一大範例

延長約8哩のカスケードトンネル工事を3年間に仕上げた米人の工事能率には云ふに言はれぬ研究的の味がある。

ナニ金さへ掛ければ日本人だつてやる、と云ふ事はよく聞く事であるが、日本現在の工事設備と此を使用する従業員の能率は何うであるか、之は營利を目的としてをる請負業者が第一に深く研究實行しなければならぬ問題である、カスケードトンネル工事を世界的レコードを以て竣工したる其請負者ガスリック會社の經營組織に就ては充分に研究すべきものがあつた。

先づ一見して設備の完全、施工の簡易化、従業員の責任的獎勵法、工事進行に對する懸賞金の方法等總て好範例であるが、其以外に於ても我國の工事關係者が大に研究すべき點がある。

本號より數回に渡り寫眞圖の説明に依り詳報の筈である。

我等は日本の

隧道工事に多大の興味を持つてをるものである。我々が種々なる工事の體驗の中で隧道工事程前途開拓の餘地あるものは他に少いと思ふ。其の隧道工事に對し工事關係者が比較的冷淡であるのは實に残念な事である。

眞に工事の爲めに生きんごするならば先づ隧道工事に入れよ、何れは死生の間に闘ふべき人生である。

本號よりカスケード、トンネル工事を紹介するに當り、特に先輩諸氏が若き技術家に向つて此意味を徹底せられん事を乞ふものである。

秩父のバランスドアーチ橋

先年鐵道省の熊本建設事務所にて阿蘇山麓の白川に日本最初のバランスドアーチ橋を架設して其製作及び施工法に就て斯界の注目惹きたるが、今回埼玉縣土木課が施工せる秩父三峰參道の荒川橋は同じくバランスドアーチ橋にして徑間は白川橋より稍小なりと雖も其施工法は又一段と簡單に實行されつゝある5月中には既に竣工の筈であるが長瀨の景を探りつゝ少しく奥に入り秩父の春色の中に木橋工事を見る事は東京より日歸りの行程として最も好適のピクニックでもある。

大隧道進行尺と工費比較表

隧道名稱	延長尺	開鑿の方法	一日平均一呎當りの掘進尺	工費	線路	着手及竣工期間
シムロン第一號	65,734	前進導坑及び底設導坑	24.0	\$ 243	單線	1895—1906
サン・ゴタード	48,983	頂設導坑	14.5	231	複線	1878—1892
ロツチベルグ	47,685	底設導坑	19.6	211	複線	1906—1913
モン・セニイ	42,150	底設導坑	8.2	345	複線	1871
新カスケード	41,152	前進導坑・堅坑・中央導坑・頂設及び底設導坑	37.0	328	單線	1925—1929
モフアット	32,253	前進導坑及び中央導坑	20.0	480	單線	1923—1928

新カスケード隧道は1925年11月26日工事請負の契約を締結し1929年1月12日鐵道輸送を開始せり