

佐賀線全通に際して

熊本建設事務所
佐賀線主管技師

石田 啓 次 郎

佐賀縣は本邦有數の肥筑平野を横斷する平坦鐵道で隧道は一本もなく、全線中殆んど切取工事もなかつた。従つて築堤構築の土取には苦心した。その他主要材料たる砂利や砂も沿線には皆無であるため、一般建設線とは大いに趣を異にして居る。本線の特長としては有明海沿岸特有の極めて軟弱な地盤である爲、各種建造物の基礎には大いに悩まされ、結果として貴重な參考資料を得ることが出來た。

本線の眼目は何といつても筑後川橋梁であるが、長さにおいて九州第一、型式において東洋最初、工事方法において日本最初といふことになつて居り、其の附近には古來橋梁のなかつたことより考へても交通上の一大革命で、筑後川橋梁の完成が與へる影響はけだし想像を許さざる程大なるものがあらう。最初本線の筑後川横斷の方法を決定する迄には幾多先輩の苦心研究に據つたところ多く、遂に我が國橋梁



技術界の權威者たる釘宮前所長及び河西技師(現本省建設局勤務)の時代に最後決定を見たもので、施工の詳細設計やその實施に當つては加納技師、高原技士を中心とせる國鐵關係職員一同の奮闘努力に依り、當熊本建設事務所全智能の綜合的所産として河上に儼然たる一偉彩を放つ橋梁の完全に竣工して茲に全通の運びに至つたことは欣懷の至りであり、顧へりみて感慨無量である。なほ本橋梁の基本設計については官房研究所稻葉技師特に可動部分の設計は坂本技士の創案による新工夫が加味されており、技術界に一エボックを劃するものといつてよい。

本線の完成により北九州の交通網はその重要な一線を加へたもので、半歳前の久大、有明二大幹線の全通、本春における社線北鐵の博多、伊萬里連絡と相俟つて、稍もすれば近代的工業圏の趨勢に取り殘され勝だつた佐賀市は、面目一新の機運に恵れたるものといふべき慶賀に堪えない。たゞ僕としては昨年十二月より本線を擔任したゞけで本線の完成の喜びを享けることは些さか面映ゆい次第で光榮と申すより外はない。(寫眞は石田啓次郎氏)

工 事 關 係 者 及 工 事

所長 舊)河原 直文 同 (舊)紫田 直道 同 (舊)佐藤 豪 同 (舊)椋本 修造
同 (舊)釘宮 馨 同 (現)淺間 逸雄 同 (現)石田啓次郎
擔任技師(舊)米子精彦 同 (舊)河西 定雄

土 工 工 事

工區別	區 間		距 離		起工年月日	竣功年月日	當初請負金額	工 事 監 督 者	請負者氏名
	杆	米	杆	米					
第一工區	矢部川起點 自至	0 8	8	910	昭和 4, 3, 3	昭和 6, 5, 25	468,800	技手 鮫島宗起	飛鳥 文吉
第二工區	佐賀起點 自至	9 15	5	600	6,10,19	8, 5,18	163,000	同 日下長治	同 人
第三工區	自至	8 9	1	440	7, 4,26	8,12 25	356,000	同 加納儉二 高原芳夫	同 人
第四工區	自至	0 8	8	368	7, 6,28	9, 2,27	252,500	同 和田健造 平領 卓	同 人