

關門鐵道隧道工事の殉職者 齋藤眞平技師

昨年6月1日、下關改良事務所長釘宮警氏が、ニューヨーク市の河底隧道工事視察のため横濱港を出発せんとする日、記者も其壯途を見送つたのであるが、其時釘宮氏に二人の技手が同行してある事を聞いて實は意外に感じたのであつた。その二人が齋藤眞平氏と小竹秀雄氏であつた。齋藤氏は中等程度の私立學校出の技手ではあるが、隧道工事に卓越せる經驗と技能を有するの故を以て特に選ばれて米國に出張を命ぜられたのである事を聞いた。

技手として米國に出張を命ぜられる事は鐵道省としては前例のない事で、此點は實力を尊重して破格の事を實行された鐵道當局者の決斷力に對して、記者も多大の敬意を拂はずには居られなかつた。

昨年9月釘宮氏一行は無事視察を終つて歸朝されたのであるが、其後の齋藤氏に就ては何等聞くの機會を得なかつた。然し此間に齋藤技手は如何に働き、如何に工事に生活しつゝあつたであらうか、黙々として一心不亂に世紀の大工事に没頭してゐた事は、後に掲載される星野氏に宛た齋藤氏の書翰に依つて充分に知る事が出来る。

然るに同業雜誌「土木工學」8月號に久保田敬一博士の署名による齋藤眞平氏を追憶する記事を見て、爰に初めて齋藤氏の殉職を知り、然も其人物の立派な點は工事技術者としての龜鑑たるを知り、記者も大なる感激を以て再讀した。

我が工事畫報編輯部は直に「工事畫報」9月號の編輯後記「丸之内だより」に於て之を報道したのであるが、齋藤氏の工事に熱心なる態度と云ひ、上司に對する禮讓と云ひ、部下

に對する親切と云ひ、責任感と云ひ、技術的に工事を處理する手腕と云ひ、然も自己一身の名利に走らず、多年一技手として黙々として工事信念に精進した事は工事人の一大模範と云ふべきであり、斯る人物は官民の何れたるを問はず、國家も團體も大に表彰すべきであると思はれる。爰に齋藤眞平氏を偲ふ一端として、齋藤氏の書翰を次に掲載する事とする。

四月十二日

陽氣な季節となりました、御變りもなく益々御壯健の事と御喜び申し上げます。

シールドは目下カラムジャ

ツキのケースを取付中です、本體が來ないので困つて居ります、蓋コンクリートは出來ました、堅型のエヤーロツクも出來ないので後れ勝ちです、いよいよ假壁のカーター切斷に取りかゝるので苦心して居ります、電氣切斷の方が悪瓦斯發生が少いと思ひましたが、反對のようで結局瓦斯切にする考で居ります。アセチリンの外に銷留のペイントなどの燃ゆるための煙も多くて相當の換氣が必要の様です。何から何まではじめの試みで心配ですが、又面白味もある譯です。

試掘の殘九五米となりました、十八日頃貫道かと思ひます、兩方共少々冒險と思はれる程油が乗



故 齋藤眞平技師

つて、国道に一日も早く先じて貫くと張り込んで居りますが、国道の方は五十米切れて居るらしい競争も大人気ないと思ひますが、自然の結果がこんな事になりました、それでは近況を。

四月二十三日

(前略)御蔭で試掘坑は無事貫通いたしました、地質に恵まれたのが何よりでした。本坑もあの位置に穿つのでしたらまづ安心と云ふものですが、浅いだけ悩みが多いです。

シールドの方はまだバイピングが終らず、それにカラムジャッキが未着、ロックも一組未着のため後れて居りますが、捨て組みのセグメントを組みたいと思ふのですが、水壓關係が未完成のためエレクターが使へず一寸足踏みの形です、技工の仕事が一番多い處、人手がなく夜業する事も出来ない始末です、何とかして今月中位にセグメントを組み、五月十日頃までにエア・オンしたいと思つて居りますが、貫通のお祭り騒ぎも影響いたしました。人の都合で夜業が出来ないのが一番こたへて居ます、1ヶ月は完全に後れました、所長や有馬さんが何も言はれないが、それだけ自責の念に堪へない次第です。(後略)

五月三十日

拜啓初夏の候御變りはありませんか、不相變御壯健の御事と存じます、其の後は御無沙汰いたしました、シールドの模様を御知らせいたそふと思ひ乍ら、逐々捗々しい行程もないので失禮いたしました。カラムジャッキの製作が後れたのと、之等のバイピングが後れて今日となりました。いよいよ準備も出来ましたので、來月一日修拔をやつて、二、三日の中にエア・オンしたいと思つて居ります。テイルのセグメント六組分を組みました。いろいろと教へられる事が有ります。セグメントのあのリップは失敗でした、矢張り米國のまゝなとつた方がよかつたと思ひました、改良でなく改悪の様です、それはエレクターの頭に入れるにも、ホールトを締めるにも非常に不便です、シールドの構造(細かい所)にもバイピングにも不尠不便の所が多いが中々手直しが面倒です、水壓關係ではヴァルブが完全でない、材料が悪いのか、構造が悪いのか製作が悪いのか漏水するので困ります。特にエレクターの操作はアメリカの様に圓滑に行かない、どこまで熟練するか、一リング組む

に先づ十時間を要しました。少し計り(四七鞭)シールドも押し出して假壁の近くまで進めました。先づ空氣を入れて坑道を掘るつもりです。シャフトの蓋は設計施工共成功と云へませんでした、リークが多くて困りました、鉛をコーキングして大體止め得る見當がつきました。鐵筋コンクリートもデフレクションがあるので、一、二耗扛上するので氣壓をかけてコーキングするつもりです。何しろすべてがはじめでなので細心の注意を要します、(中略)此の三週間は全く坑内に詰めきつて働きました、幸ひ非常に體の工合もいゝようですから御安心下さい。丹那のシールドの時、大分から來た中川技手(網代に居た)が來る事となりました、いゝ人が來るので氣強くなりました。それでは近況を、亂筆御免下さい。

以上の書翰は何れも星野茂樹氏(現熱海建設事務所長)に宛たもので、達筆を以て認められてゐる。

星野氏と齋藤氏との關係は20年前の上越線棚下隧道工事に始まる、棚下隧道が鐵道省直轄工事の初めての試みとして、且つ清水隧道の大工事の前哨工事であり、然も近代的の機械設備を豊富に使用した點に於て、工事關係者として新進優秀なる技術家を集められたのである。

當時齋藤氏は星野主任の下で、思ふ存分の研究的施工に没頭して、青年技術家として最も意義ある經驗を積んだのである。其頃齋藤氏は自ら足尾銅山に至り、坑道掘鑿の作業を體驗して研究怠りなかつたとの事である。而して棚下隧道工事に於ては獨創的な工法を以て多大な成績を挙げ、有益なる報告書も發表されてゐる。

次いで清水隧道の劃期的大工事に着手するに當り、星野氏を輔けて土合口の工事設備萬端に遺漏なき配置を整へ、大正12年齋藤氏は遂に土合口工事主任となり、益々得意の工事に精進するの機會を與へられたのであつた。

(つづく)