

# 思い出の写真

村田 隆生

右の2枚の写真は、鳴子体育館の屋根工事です。

当時の工務課の係員が現場で撮ってきてくれたもので、これを見て思い出したのは、奉職中で一番きつい仕事だったということです。「何が何でも、冬になる前、雪が降る前に完成させるのだ」との必定命令で、9月頃の残暑の中、熱中症という言葉もない時代、当然、スポーツドリンクなどもなく、名糖の粉末ジュースを溶かして飲んでいました。

工事の図面は、設計図と部分図だけで、工務課の係員が一生懸命に加工図やマーク図等を書いてくれていました。現寸は、武井君(NHKの宮田輝が司会の正月特番「のど自慢」に双子で出演。テレビを見て、びっくり。後日、当時の工場長の山川さんに「なぜ、事前に知らせなかったんだ!」と怒られたと聞く。残念ながら、取手工場移転前に退社。)と二人だけの作業で、他の人達も忙しく、応援がきかず、他の人達よりも残業・休日出勤を余計にしたと思います。

何時もですと、皆、時間外は喜んでいていた時代ですが、この時ばかりは何時もと違い、とてもきつく感じました。

ところで、通常はまとめて伝票を書くところを、出来た分を小間切れに分けて一日に5~6回出したと思います。正直なところ、うまく納まるか自信がありませんでしたが、何でも良いから早く終わらせたいと云う心境で、後になって、ようやく何とか間に合って良かったなと思いました。また、この時は工場の方々も忙しかったと思います。でも、工場の方々が一番大変だったのは、昭和39年に開催された東京オリンピックを控えた時期ではないでしょうか。業務過多で、工場の方々が会社に泊まり込みをして仕事をしていました。

原寸の職場は、設計者などから原寸検査の時などに様々な情報が得られる関係で、担当した工事の全体を見ることができ、過去の工事の記憶が残り易いのではないかと思います。また、原寸の職場は安全な職場でもあり、その点を含めて幸せだったと思っています。

嬉しかった工事の思い出。今は、建て替えられて存在しませんが、東急文化会館のプラネタリウムです。一部分の現寸で済むのかと思ったら、力の関係でか、共通で行かず、半球の5分の1範囲の設計図で不等辺五角形や六角形のガセットが15種類くらいありました。

これは、飯能での忘年会の時の写真だと思います。昭和43年か44年頃の撮影で、取手工場への移転の3~4年前だと思います。24人が写っていますが、その内の11人が取手工場移転前に退社し、13人が取手工場への移転後も会社に残りました。鋼和会メンバーの6人も写っていますが、私は太田さん、中江さんの後ろに顔だけ写っています。

ところで、幹事は誰だったか?

よくまあ、飯能まで出掛けたものだと思います。





いつのことか、第何回のことかは覚えていませんが、取手工場での将棋大会で強敵の組立職場などを破っての優勝でした。なぜか8人しか写っていません。エースの太田さんが写っていませんが、確か9人制で5勝で勝ち上がりの勝負だったと思います。他の職場には強豪が多く、よく勝てたものだと思います。



これは、森内九段が名人在籍中に道場に来た時のものです。

四面指で、私は二枚落ち。考慮時間20分(使い切ると30秒将棋)で、圧倒的に抑え込まれて負けました。途中で桂馬と桂馬をぶつけて戦えばと思ったのですが、躊躇してしまいました。



後で、名人に桂馬をぶつけるべきだったと云われました。

勝負がついたところに、次々と新しい人が入り、全部で20人くらいと指されていて、名人に勝った人が2人くらいだったと思います。

この道場主は、アマ名人になった事もあり、NHKのテレビにも出た事があります。土曜や日曜など、子供達が多く来て、大人と交じって指しています。この道場では、10連勝、または道場主が特に認めた人は昇段します。私は運よく、二度、10連勝して昇段しましたが、今の小・中学生は定跡や嵌め手に精通していて、強くよく負かされます。



【立っている人が道場主】

学生との対局は苦手です。最近、あまり指しに行かないので、棋力も、気力も落ちています。年には勝てませんね。

原寸検査風景、若い方が何人か写っています。砂町に同業の会社が多々あり、東骨で仕事を覚えて他社に流れていく人が多数ありました。溶接職場も同じようで、ちょうどその頃、他社との共同工事の現寸で、飯島職長(当時)、渡辺君、私、そして取手工場より宮島君の計4名で、砂町に4ヶ月ほど出張しました。その時、東西線の東陽町あたりで、東骨出身の溶接職場の人達を何人か見掛けました。この時季、新興会社が増えたこともあり、東骨は“養成工場”の様相でした。



芝浦工場の運河沿いの原寸場での現寸検査風景で、夏以外は快適でした。ここで家族慰安会が行われ、落語の立川談志などが出演していたのを思い出します。





定年の2年前の正月休みに四国巡りに出掛けましたが、その時、阪神高速道を通りました。定年になった直後の1月に阪神・淡路大地震が起きて、コンクリート橋脚が横倒しになりましたが、「定年になってから出掛けたら危なかったなあ」と家族と話し合っていました。社報で、役員の方がコンクリートに対してメタルの利点を書かれていたと思いますが、後に千代田線で荒川や綾瀬川を渡った時、川沿いの高速道路のコンクリート橋脚に鉄板を巻いて補強をしていたのを見ました。その後に製作した新大宮バイパスのY字形橋脚、浦和西警察署のそばの何基か、東骨の製作で、原寸は東骨下請のCAD原寸で、私は脚内のタラップと小物関係をやらせて頂きました。このY字橋脚なら地震にも強く、安全で、私はこの橋脚の並ぶ道路が気に入っています。上の高速桁はOM工区で、そのうちのいくつかの工区は取手工場の原寸(加工情報)での製作だと思っています。写真では、車がまばらですが、現在は満杯の状態です。



【大宮阿弥ジャンクションに向う】



【大宮17号バイパス】

上はOM工区高速大宮線

以前、「アイシ便り」に少し書いたと思いますが、写真が出て来たので書いてみました。16年前に架け替えたJR東北線、さいたま新都心～大宮間の架道橋で、桁を潜っていくと、高速道路の大宮線(OM工区)入口に向います。



この架道橋は8橋ありますが、全て東骨製作で、一番奥がスルーガーダー(貨物、複線)、手前の7橋がBOX桁です。一番手前の3橋が道路高さ4.5メートルを確保するためか、道路部分を支点部より細くしています。そのため、強度不足になるのか、BOX内に吊橋に使うワイヤー(ピアノ線)を1BOX内に6本くらい通し、コンクリートを充填しています。



これは、JRでも初めての試みだと聞いています。他の架道橋よりも音も静かです。3橋を固定して、同時の架橋で線路脇の空き地に、3橋全部を乗せられる特殊トレーラー(100個以上あるタイヤで90度以上に曲げられる)に枕木・レールを固定し、実際の3線の切断位置のレール芯、12箇所座標XYZを設定して置いていました。



いざ、架け替えの時です。日曜日の午前1時15分、終電の通過後から一番電車の5時30分までの間の4時間と15分での架橋工事でした。終電通過後、一斉に仮設階段を18組のレール、ガス切断係が昇り、両端と中央橋脚部を切断し、JRの軌条クレーンでコ

ンクリート桁を撤去し、そこで新桁のトレーラーを道路に出して90度にタイヤを回転させ、挿入させていました。コンピューターで制御運転しているとのことですが、道路が正確な直角・並行ではないので固定された12箇所ofレール芯を合わせるのに時間が掛かっていました。後は、JRのレール自動溶接機で溶接し、何とか一番電車の通過する時間までに仕上げる事が出来ました。



左の写真に写っているのは、伊吹さん、関根さんが原寸を担当した橋です。

正確な名称は忘れましたが、東骨で製作した「渡り廊下橋」です。後に、三郷で現寸をした奥に見える円形壁のビル(簡易保険施設棟、現在の名前はラフレ)の製作も行いました。

その右隣に見えるのが、郵政省の建物です。



左は、“渡り廊下橋”の橋面より撮った写真です。

右奥に、郵政省ビルが見えます。

その裏側には、JRを跨ぐ単弦ローゼの跨線橋(新都心大橋)が架かっています。

JR線沿いにビルが並び、その裏側に駅から新都心大橋までが回廊になっていて、そこに“渡り廊下橋”があります。