

こんなことがあってよいのだろうか？

現役時代には、いろいろの人を傷つけないために黙ってきたが、今になってもこの件だけは納得がいらず悔しい思いをしているので、ぼやきとしてここに記してみる。

時は1970年、「一ノ瀬インジェクター」に書いているように装置の据付、試験を実施していた。8月に長崎へ呼ばれ、上司より「プロペラの実船応力計測」をするように要請された。私は、角田の業務がまだ中途であり誰か他の人にさせてくれるようにと断った。しかし、上司は君しかできないからやってくれという。グループ内には私より優秀な人もいるのである。その優秀な人にしてもらったらと再度断ったら、上司の態度が陰悪になった。私も断り続けたら、お互いに陰悪な状態が1時間ほど続いた。ついに私が折れ、私にさせたかったら業務命令を出すようにいった。業務命令を出されると、これに違反すると処罰の対象となる。私にも家族の生活があるので引き受けることにした。ただし、引き受けるために次のような条件を出した。「金はある程度自由に使う。仕事の手順などには口を出さないこと。一緒に仕事をする人選は私がする」。このようなわけで、航海中の船のプロペラの応力計測を実施するようになった。文献等を調べても世界中で実施された形跡はなかった。

この「プロペラ実船応力計測」というのは、航海中のプロペラが破損するという事故が相次いでおこったため、航海中にプロペラにかかる力を計測して設計が妥当かどうかを検証するために実施されたものである。プロペラの表面にストレングージという力を測る素子を貼り付けプロペラ軸の中を通して船内に引き込み、無線テレメーターを使ってデータを取り出すというものである。

この計測で特に難しかったのは、水の中で100回転するプロペラ表面にストレングージを貼り付け、海水に浸食されないように接着剤でコーティングすることと、回転中の軸からテレメーターを使ってデータを取り出すことの2点であった。テレメーターのバックアップとしてスリッピングという装置も使用した。船はプロペラ軸の中心に穴があいている（中空軸）船を選ばなければならず、日本には2〜3隻しかなく、そのうちの1隻、日本郵船の大隈丸で実施した。

9月20日より10日間、準備をして、10月20日オーストラリア・ポートダンピアへ向け神戸港を出航した。航海途中荒天にも遭遇しいろんな状況のデータ収集に成功した。ポートダンピア到着前に、データ収集不能になりオーストラリアで下船して空路日本へ帰ることを船側へ伝えたが、ポートダンピア沖待ちのとき、装置の手入れを実施したところ計測可能となり復路も計測することにした。30日ポートダンピアに到着、鉄鉱石を積み11月5日ポートダンピアを出航して11月12日神戸・加古川へ帰港した。

世界ではじめての計測に成功し、第2回目の計測には前述の優秀な人が別の船でアメリカ航路にて実施した。その後、これらの実績が認められ事業所表彰が授与されたが、なぜか第1回目の私と、同乗した同僚の2人はこの表彰からはずされていた。表彰関係者での祝賀会も催されたが、2人は呼ばれもしなかった。業界専門雑誌にも投稿されていたが、もちろん我々の名前などあろうはずがない。なぜだろう、たぶん引き受ける前のトラブルが原因だろと思ったが、それにしても納得がいらず、悔し涙にくれたものだった。

ゆえに、私が「プロペラ実船応力計測」を実施し、成功したという痕跡はこの世に全然残っていない。現役中にいろいろな悔しいことがあったと思うが、ほとんどのことは忘れているが、この件だけは今もって悔しさを忘れられないでいる。

この文を読まれた人で、このようなことで表彰などからはずされた本当の理由をご存知の方は、私の掲示板等へ書き込んで教えてほしい。