

足場、材料吊出、假締及び鉄打

(4) 中央径間組立計画

材料吊出、

假締（ドリフトピンを使用）
及び鉄打

中央径間結合……§.4 参照

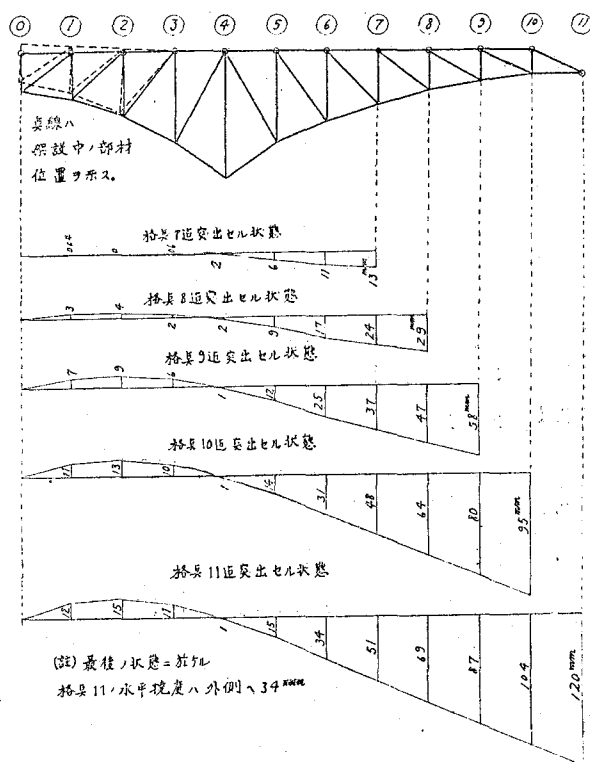
§.4 組立中に於ける撓度

(1) 垂直撓度及び迫め

(圖-5 参照)

(2) 水平撓度及び捻れ

圖-5 仮設中ニ於ケル各格具ノ垂直撓度



E-6 施工中の十勝川河西橋架換工事に就て

會 工 横 道 英 雄
(北海道廳帶廣治水事務所技手)

河西橋は帶廣市近傍北海道帶廣網走間地方費道の十勝川横斷個所に架けられる鉄筋コンクリート・ゲルバー桁橋で、舊橋（木橋 $5\text{m} \times 178\text{m}$ ）の腐朽と治水工事進捗とに依り架換を要するに至り帶廣治水事務所擔當直營を以て昭和10年起工し昭和12年度中に下部構造を大略完了し、目下引續き上部構造施工中で昭和14年度中に竣功の豫定に屬するもので、既にその概略は報告せられたのである。

新橋は本邦最長径間41m9連を有する全支間369mで、更に兩岸橋台後方に10.5mの對重用突桁を出し有効幅員は18m橋格は一等橋である。純工事實施豫算額は當初約89萬圓なりし處に物價騰貴の影響を受けて約106萬圓となつた。

本橋に於て注目すべき主なる事項は5個で、その第1は長径間41mの採用で橋面積は6642m²に達し歐米に於ても有数なる規模と云ふ事が出来る。第2に設計荷重約620tのコンクリート・ロッカーの使用で之に關しては模型試験を行ひその安全を確めた。第3に径44mm、長25mの長大鉄筋の使用とその鍛接々手の採用で斯の如き鉄筋の製作、運搬及び接手は本邦稀有の事である。第4に低水路たる帶廣寄りの3径間の支保工に支間18m、拱矢3mの木造繫拱2連宛を用ひた事で、之に豫め適當の載荷をなしコンクリート打ちに伴ひ漸次荷重を除去し以て變形に依る悪影響を除いた。又縮尺1:10の模型實驗を行つた。第5に上部構造コンクリートに關する諸種の試験施行とその実績である。本文は以上に關して述べたものである。

十勝川河面橋架換工事、土木學會誌、時報、昭和12年2月

架換工事中の十勝川河西橋、横道英雄、土木工學、昭和12年10月

E-7 鉄筋コンクリート跨線橋への一提案

會 工 中 島 武

(内務省小矢部川改修事務所技師)

1. 緒 言

跨線橋は支保工を設備し得ぬ爲に、從來は殆ど公式的に鋼鈑桁を用ひた様であるが、著者は鋼材暴騰の折柄鉄筋コンクリートを以て跨線橋を實施せんと志し、国道11號線が富山縣高岡市郊外に於て省線水見線と交叉する箇所に圖-1の如きものを試み、施工容易にして好結果を得たので

圖-1-般圖

