

目次

進歩と調和.....吉田 登... 1
 曾文溪開発計画の概要.....橋本 敏 男... 3
 地中送電線工事におけるシールド工法と地盤凍結工法...白井 紋 三... 7
 高根ダムの工事設備計画.....奥村 徳太郎...14
 小浜ダムの工事設備計画.....津田 正 幸...20
 片桐 吉 三
 利根川河口ぜきの建設計画と工事設備計画.....細田 和 男...25
 ロックフィルダムのアスファルトシャ水壁.....松本 勇...30
 液酸爆薬の実験.....若林 鉄 生...37
 [建設機械化講座] 第40回 現場フォアマンのための土木と施工法
 XI. くい基礎工法(その6)
 4.現場くい基礎工法(1).....喜野 和...40
 昭和41年度建設機械展示会開催.....44
 グラビヤー昭和41年度建設機械展示会
 [建設機械化研究所抄報]
 試験研究報告(No. 17).....建設機械化研究所...46
 [文献調査]
 シカゴのビル工事に用いられたケーソンの沈設工法...施工部会...50
 文献調査委員会
 [支部便り]
 I. 第9回建設機械展示会開催.....北海道支部...52
 II. 2級建設機械施工技士技術検定講習会開催.....北海道支部...53
 III. 優良建設機械運転員・整備員を表彰.....北海道支部...53
 昭和41年度建設機械展示会開催.....中部支部...54
 ニュース.....(編集部)...56
 会員消息.....57
 行事一覧・編集後記.....(伊藤・内田)...58

◇表紙写真説明◇

株式会社神戸鋳鉄所製
KC-SAS型セミトレーラ

日野自動車販売株式会社

このトレーラは、(株)神戸鋳鉄所が西独ワイマン社から技術導入し本年4月から製造、販売しているものである。最近の土地造成、土木建築ブームに伴い、大型建設機械の運搬は頻繁になっているが、従来のトレーラでは荷台が高いため積みおろしが非能率的で危険性を伴った。しかし、このトレーラによってこのような悩みは解消され、現在各地の土木建築現場でその威力を発揮している。本車両のおもな特長は次のとおりである。

- (1) ボタンを押すだけで自動的に荷台が昇降する。(2) 荷台を地面まで下げる、車軸を回す、ローディング・ランプを降ろす、など一連の操作を1人で2分間あれば簡単にできる。(3) 軽く手で押すだけで車軸が旋回し、所定位置で自動的に固定する。走行時は確実に固定されるので安全である。(4) 積み荷の重心位置が低く、走行中も安定している。背丈の高いものでもスムーズに運搬できる。(5) すぐれたペンデル(揺動)機構によりどんな凹凸路面でも車軸、タイヤに荷重がかたよらず、耐久性は倍加する。(6) 15t以上の積載にも十分耐えるように設計されている。

おもな仕様

全長	8,880 mm	荷台オフセット	3,370 mm
全高	2,105 mm	床面地上高	670 mm
荷台寸法(長さ)	4,500 mm	車両総重量	16,500 kg
“(幅)”	2,480 mm	最大積載量	11,500 kg
軸距	1,360 mm	車両重量	5,000 kg
軸距	7,720 mm	タイヤサイズ(後輪)	10.00-20-14 PR (4本)