

目 次

| | | |
|--------------------------------|--------|----|
| 建設機械化運動の転機 | 加藤 三重次 | 1 |
| 昭和37年における建設機械ならびに関連機械の生産動向について | 今井 康 信 | 2 |
| 新清水ずい道の計画について | 浜 建 介 | 8 |
| 信越本線新碓氷ずい道工事の施工 | 森 岩 治 | 11 |

グラビヤー最近の作業船

| | | |
|------------------------|------------------------------|----|
| シンクロナイザ付油圧ジャッキによる橋げた | | |
| 扛上について | 久保村 圭 助 | 17 |
| 第1回 1級建設機械施工技術検定をかえりみて | 山 川 尚 典 | 21 |
| 岐阜県における道路軽舗装の機械化について | 佐藤 康 治 吉海 正 次郎 福 富 善次郎 | 26 |

「文献調査」

| | | |
|--------------------------------|--------------------|----|
| 除雪と除雪機械(その1) | 施工部会 文献調査委員会 | 34 |
| 「建設機械化講座」第7回 現場フォアマンのための土木と施工法 | | |
| Ⅲ. 機械化土工の現場管理(その1) | 伊 丹 康 夫 | 41 |
| 「特許・実用新案の解説」第2回 建設機械の発明・考察 | | |
| Ⅱ. トネル掘削機と管の埋設装置編 | 荒 木 達 雄 | 47 |
| 「新機種紹介」 | | |
| モータスイーバ | 長 田 忠 良 | 52 |
| 建設機械用ディーゼル機関の性能試験報告 | ディーゼル機関 性能試験委員会 | 55 |
| ニューズ | (編 集 部) | 59 |
| 行事一覧・編集後記 | (内 田・石 川) | 60 |

◇表紙写真説明◇

米国ゼネラル・モーターズ社 ユークリッド部製

フロント・エンド・ローダ L-20 型

極 東 貿 易 株 式 会 社

旧来の伝統的な構想を打破し、ピボット・ステア方式による全く斬新な企図により、ユークリッド部の歴史としても始めてと言われる長期開発と試験計画のもとに数年来の研究の末漸く名実共に斯界随一のフロント・エンド・ローダを完成した。本機は次のような特徴がある。

1. ピボット・ステアにより旋回半径が短い。……………機動性
2. ホイール・ベースが長く運転席が中央に位置している。……………安定性
3. 前後車軸上の荷重分布がよく、トルクコンバータ・半自動トランスミッション・遊星歯車式駆動軸による優れた動力系統により、破砕掘削力および積取り量が大きい。……………作業性
4. 各種アタッチメントを簡単に交換できる。……………汎用性
5. 安全かつ容易な操作と優れた近接性により完全な整備ができる。……………運転の安全性と整備の容易性

主 要 諸 元

| 型 式 | L-20 | L-30 |
|---------|-------------------------------|-------------------------------|
| エ ン ジ ン | GM 3-71 ディーゼル 110.6 PS | GM 4-71 ディーゼル 154.2 PS |
| グ ラ イ ダ | 14.00×24-10 PR 4本 | 16.00×24-12 PR 4本 |
| 標準バケット | 1.72 m ³ | 2.3 m ³ |
| 全 体 寸 法 | 226 cm(高)×244 cm(幅)×612 cm(長) | 231 cm(高)×244 cm(幅)×643 cm(長) |
| 整 備 重 量 | 10,523 kg | 12,474 kg |