

Bare et litet eksempel på forskjellen på kjøring uten og med tilhenger: Den vanlige chauffør søker å unngå å kjøre ned i huller i veibanen ved en liten dreining på rattet. Dette må ikke gjøres med tilhenger, især ikke hvis farten er stor. Tilhengeren vil nemlig da, særlig hvis den er automatisk sporende, få et kast til siden som endog kan bringe den til å velte eller sette igang sidesleng.

Bremsingen må som bekjent selv på bil uten tilhenger, foregå med skjønnsomhet, særlig når veibanen er glatt.

Ved tilhengerkjøring gjelder dette i dobbelt grad. På kjøpet kommer til vanskeligheten ved å avpasse tilhengerbremsningen i forhold til bilens bremsning.

Det tørr forøvrig være det riktige nærmest å betrakte tilhengerbremsen som en nødbremse. Heri ligger bl. a. at den kun kommer til anvendelse utfor særlig bratte bakker, og forøvrig ved bråbremsning f. eks. til undgåelse av sammenstøt.

Kjøring med tilhenger bør forøvrig være en oppfordring til chaufføren om å vise særlig aktsomhet ved møte. Er således veien smal, bør han stoppe helt for å la den møtende passere forbi. Likeså bør det under slike forhold pålegges føreren å stoppe, når en bakfra kommende bil ønsker å kjøre forbi.

Feilkjøring i veikryss er en betenkelig sak for en bil med tilhenger. Det vil lønne sig for chaufføren å stoppe og spørre etter veien, fremfor å kjøre inn på feil vei, hvor han senere kan få vanskeligheter med å vende.

Den øvede og erfarne chauffør vil forøvrig under alle forhold tenke på tilhengeren, så han bl. a. ikke låser sig fast i trange passasjer, på arbeidstomten o. lign.

Ved rygging og portkjøring bør der alltid utstilles en hjelper som gir tegn til chaufføren om passasjen er klar og forøvrig veilede ham under manøvreringen.

Skal man vende med tilhenger vil det i regelen være lettest og kreve minst tid om man kan finne en vendeplass som tillater sløfekjøring (ringkjøring) uten rygging. På landevei vil en gårds plass e. lign. ofte være passende herfor.

*

I det foregående er nærmest tenkt på lastebilen med tunge, lastede tilhengere. De små campingtilhengere er jo lettere å behandle i det man f. eks. ved vending på landevei lettvindt kan koble tilhengeren fra, hvis man ikke tiltror sig stor nok ferdighet til å rygge med tilkoblet tilhenger.

Men hvad enten man fører tung eller lett tilhenger, vil det dog alltid være fordelaktig om chaufføren søker å erverve sig så stor ferdighet som mulig i rygging o. lign. Han vil alltid få bruk for det, og god ferdighet her kan spare både tid og penger (nedkjørte portstolper, skade på hushjørner og på vognmateriellet).

*

Man bør alltid være oppmerksom på at kjøring med tunglastet tilhenger er ulike farligere enn vanlig tilkjøring. Nybegynneren må derfor gå skrittvis frem og spesielt ikke i begynnelsen sette opp stor fart. Han vil ellers risikere at tilhengeren tar rattet ut av hendene på ham, så det hele ender i en katastrofe.

Nærværende bemerkninger om kjøring med tilhengere har da også fra forfatterens side vært ment som et varsko om forsiktighet og en kort orientering om de faremomenter av forskjellig art som vil melde sig under slik kjøring, særlig når hastigheten settes opp.

TESSA BRU I RIKSVEIRUTE NR. 160

Av ingeniør Chr. Lomsdal.

Tessa bru ligger på Ottadalsveien i Vågå herred. Den gamle bru var en trebjelkebru i 5 spenn over 4 peleåk av tre. I 1930 blev denne bru forsterket med skråstøtter fra peleåkenes fot til bjelkemitt.

Plan og overslag for ny bru blev godkjent i 1931. — Overensstemmende med planen er den nye bru bygget som stålbejelkebru i 3 like spenn med teoretisk spennvidde 11,70 m. Planen forutsatte kjørebredde 5 m etter eldre normaler, den nye bru er gitt 5 m kjørebanebredde og bygget etter ny belastningsklasse II, tegn. 108.

Da veien på brustedet går gjennom et tettbebygget strøk, med skarpe innkjørselskurver ved begge bruender er den nye bru lagt i kurve med 126 m radius etter brumitt.

De 3 bruspenner er bygget som enkle bjelkespenner

over 2 pilarer som er 1 m brede i toppen. Endespennene stiger med 1 : 120 mot pilarene.

Da man i terminen 1934/35 hadde de midler som trengtes for ombygning, blev bruarbeidet satt i gang 10. desember 1934 med fremkjøring av sand og singel og mudring i de 2 pilarfundamenter.

Den 18. januar 1935 blev trafikken flyttet over på en midlertidig bru nedenfor den gamle. En vesentlig del av den gamle strøved og det gamle dekke blev skiftet over i løpet av en natt, så trafikkhindring blev undgått. I pilarfundamentene er mudret 1 m under elvebunnen og betongklossene er støpt gjennom støpelur. Elvebunnen er fast og der er ikke tendens til gravning i elven. Der er plastret rundt pilarfot.

Østre pilar blev hugget sammen på land mens den vestre, hvor arbeidet begynte noget senere, blev

hugget sammen på plass. I slutten av mars kunde pilarene fylles med betong og stålbjeldene anbringes.

Vestre landkar er muret helt om, mens bare pute-skiftet er nytt ved det østre kar.

Forskalingen for brudekket var ferdig til påske og støpning av dekkene blev utført mellom 24. og 30. april.

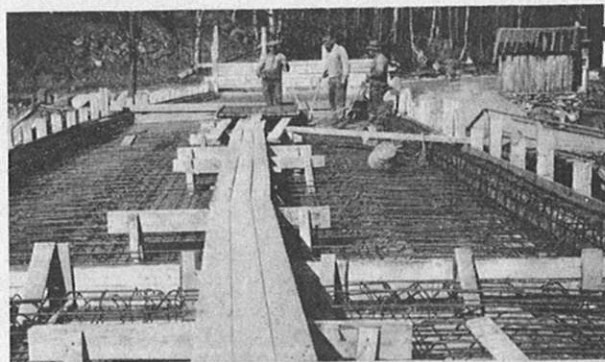
Som skillevegger mellom brudekkene over pilarene bruktes 2 st. tynne jernplater som var smurt med fett. Mot betongen var lagt papp. Platene var lette å trekke op igjen. Dillatasjonsfugene er fylt med asfalt.

Den 14. mai flyttedes trafikken over på den nye bru. Man var da ikke lenger sikker for flom i Tessa, hvorfor det var ønskelig å få fjernet den midlertidige bru såsnart som mulig.

Jernbetongbrubanen er gitt et lag spramex. Disse slitelag er tynne og vanskelige å få jevne til tross for at brubanen i dette tilfelle var meget jevn.

Overslaget for ombyggingen lød på kr. 22 700,00. Det er medgått kr. 21 204,06, men da det gjenstår en del regninger som R. T. V.-premie m. v., antas overslaget å bli passende.

Ved arbeidet blev brukt 3 arbeidslag a 4 mann og 1 smed samt i kortere tid 1 forskalingssnekker. Til transport av sten fra stentaket som lå 15 km fra brustedet, blev brukt Dovrefjellsveienes lastebil.



Ombygging av Tessa bru. Den provisoriske bru sees tilhøira på øverste billede. Nederst den nye bru.

Der er medgått følgende timeverk:

Folk	{	akkord	7117 timer	}	12 104 timer
		timelønn	4987 „		
Hest og mann	{	akkord	321 „	}	465 „
		timelønn	144 „		
lastebil		225 „		225 „

BILER DREVET MED ERSTATNINGSBRENSLER

FØRSTE INTERNASJONALE KONKURRANSE I ALPERNE

Österreichisches Kuratorium für Wirtschaftlichkeit: 1. Internationale Alpenwirtungsfahrt mit Ersatzbrennstoffen. Julius Springer, Wien 1935. 100 sider, 61 fig.

I ovennevnte publikasjon berettes om det arbeide Österreichisches Kuratorium für Wirtschaftlichkeit

har utført i 1933 og 1934 for å fremme bruken av erstatningsbrennstoffer til drift av biler.

De første forsøk blev foretatt i 1933 med en Gräfe Stift lastebil for 4 tonn nyttelast, som veiet 4,5 tonn, hadde en 55 hk motor, og som før ombyggingen brukte 0,3 liter bensin pr. km. Kompresjonen blev øket fra 1:4,2 til 1:5,3. Kromag gassgenerator for vedfyring. Gassgeneratoranlegget veiet 325 kg. Bremsforsøk viste at motorydelsen på generatorgass var 56 % av ydelsen ved bensindrift. Ved bruk av bøkeved eller av en blanding av bøk og furu viste det sig at 3,5—4,4 kg ved tilsvarte 1 liter bensin. Driftsegenskapene var tilfredsstillende.

På grunnlag av disse prøver blev det i 1934 avholdt en internasjonal konkurranse mellom forskjellige konstruksjoner av gassgeneratorer m. v. over 2900 km alpevei i Østerrike, Sveits og Italia. Over ruten Insbrück, Feldkirch, Zürich, Glarus, Altdorf, St. Gotthard, Lugano, Como Milano, Bresira, Trento, Primolano, Rolle, Bolzano, Pordoi, Falzarego, Cortina d'Ampezzo, Robbiaco, Lienz, Spittal Katschberg, Radstadt, Kitzbühel, Insbrück.

