



„Lappeskomakeren” på Valdres varemesse 1933.

å skaffe strømkraften. Piltingsrud sveiser økser, plogskjær, ljær, slitte fingerstenger og slitte labber for slåmaskiner.

I veivesenet, hvor man har verksted og kanskje også sveiseapparat, er det sikkert også adskillig lønnende arbeide for en redskapenes og veimaskinenes lappeskomaker.

Nyanskaffelser er dyre, og godt og tidssparende resultat vil sikkert ofte kunne opnåes ved sveising.

Sveising av nye tenner på utslitte kjever for pukkmaskiner er jo meget benyttet i veivesenet. Ved bruk av de for *oiemedet* passende elektroder måtte kanskje også dette arbeide lønnende kunne utføres i distriktet, særlig hvor transporten til spesialverksteder er lang og kostbar.

Redskap som er nedslitt eller skadet, bør vel likesom redskap fra ferdige anlegg gåes over, sorteres med hensyn på reparasjon og så i beleilig tid repareres.

SÆRBESTEMMELSER OM MOTORVOGNKJØRING

Fylkesveivstyret i Rogaland har besluttet å åpne bygdeveiene i Helleland herred for kjøring med motorvogner med inntil et akseltrykk av 2600 kg. Kjøring er dog forbudt i teleløsning. Undtatt fra denne siste bestemmelse er skyss med doktor, jordmor, sogneprest i sognebud, veivesenets funksjonærer samt sykefrakt.

MINDRE MEDDELELSER

AUTOMOBILULYKKER I FRANKRIKE

Den franske politiadministrasjon har nylig utgitt en statistikk over automobilulykker i de tre siste år. Denne statistikk viser at de hittil hyppigst opgitte årsaker til ulykker, nemlig utglidning, at bremsene ikke virker og at man har mistet styringen, efter de mest samvittighetsfulle undersøkelser ikke holder stikk. Utglidning som årsak til ulykker forekommer nemlig bare i 4 pct. av samtlige ulykker, 2 pct. skyldes bremsene eller styringen, mens 13 pct. er foranlediget av andre kjørende og syklister og 7 pct. av uforsiktede fotgjengere. Det overveiende antall ulykker,

nemlig 67 pct., skyldes utilstrekkelig kyndighet og likegyldighet hos bilførerene. Det har vist sig at ulykkene hyppigst forekommer mellom kl. 13 og 14 og mellom kl. 20 og 21.

Verkehrstechnik.

TJÆREBEHANDLING AV GRUSVEIER

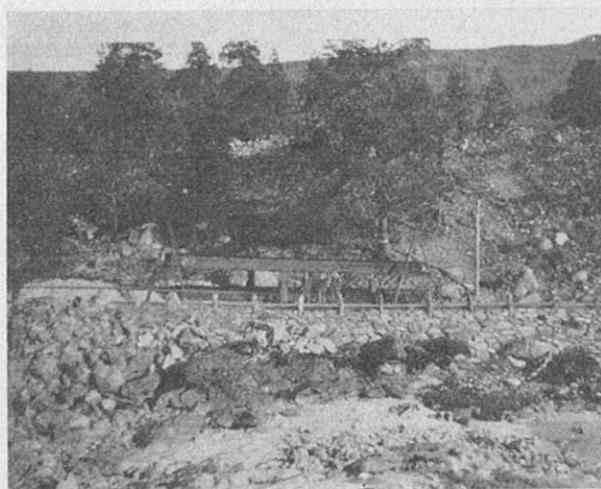
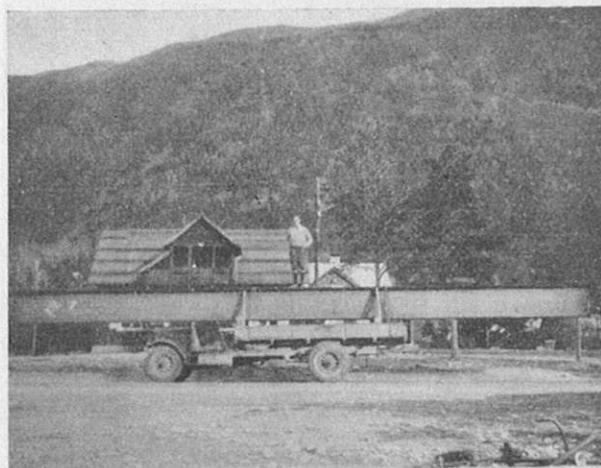
Foredrag i K. N. A.

Direktør Odelberg fra Stockholm vil mandag den 23. april kl. 8 aften holde et foredrag i Kgl. Norsk Automobilklubb om «Tjærebehandlede grusvågar efter Värmdö-metoden». De i Värmdö utførte veidekksarbeider er omhandlet i «Meddelelser fra Veidirektøren» nr. 11 — 1933.

Til foredraget er adgang for interesserte i veivesenet.

TRANSPORT AV STÅLBJELKER

Idet henvises til «Meddelelser fra Veidirektøren» nr. 6 og nr. 9, 1933 om transport av stålbjelker, tillater jeg mig å sende 2 fotografier som illustrerer en fremgangsmåte som har vært brukt i Ottadalen ved transport av stålbjelker til Nordre Stamå bru i 1930 og høsten 1933 til Torå bru.



Transport av stålbjelker til Torå bru. Vekt 3810 kg.
Nederst: Bjelker hengende i stubbebryteren efter at bilen er kjørt bort.

Der er brukt en eldre lastebil uten førerhus. Frontglass og ryggen på føreriset er fjernet. På lastepanet er anbragt en enkelt ramme av kraftige firkant som underlag for bjelken. I firkanten

er saget ut spor så bjelkeflensen ligger støtt. For øvrig er bjelkene ved de to oplagerpunkter avstivet med plank og kjetting. For å gi bedre plass til føreren er bjelken anbragt litt på skrå i bilens lengderetning.

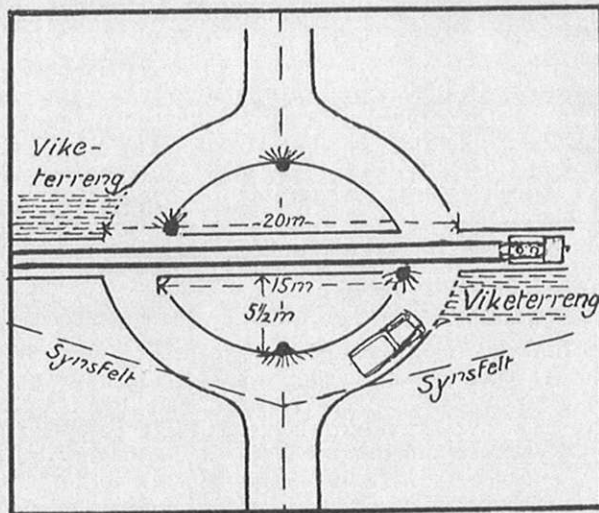
På- og avlastningen foregår enkelt ved bruk av 2 stubbebrytere. Når bjelken er heist tilstrekkelig høit kan bilen kjøres inn under denne som derved anbringes på plass.

Til Torå bru er transportert 2 stk. Diff. nr. 80 14.30 m lange, jernvekt 3810 kg pr. stk.

Veilengden Otta jernbanestasjon—Torå bru er 110 km. Veien er tildels smal med skarpe kurver, minste kjørebredde 2,50 m.

Chr. Lomsdal.

FORANDRING AV JERNBANEOVERGANGER



Ved de ubevoktede planoverganger over jernbanene forekommer, som bekjent, ikke så sjelden ganske alvorlige ulykker som følge av kollisjon mellom jernbanen og veitrafikken. Det beste vilde derfor være å få fjernet disse farlige planoverganger og føre veien under eller over jernbanen, og dette er i de senere år gjort i stor utstrekning, bl. a. i Amerika, hvor man har ofret millioner av dollar bare på en enkelt krysning. På grunn av de store omkostninger kan ikke planovergangenes sløifning ventes gjennomført overalt. En dansk jernbanemann, hr. E. Kretzschmar, har derfor i «Vor Stand», som er medlemsblad for jernbaneforeningene i Danmark, fremsatt forslag til et arrangement med rundkjøring i overganger, således som hosstående skisse viser.

Forholdet ved en sådan anordning av planovergangene angis å være:

1. Bedre overblikk (se skissen). På den tenkte rette vei var det mulighet for overblikk i en avstand av ca. 7 meter fra fører til skinne d. v. s. ca. 9 1/2 m kjøring å orientere sig i. Også lokomotorieret til to sider. Ved rundkjøring er det ca. 9 1/2 m kjøring å orientere sig i. Også lokomotivføreren får mulighet for langt bedre overblikk.

2. En meget lenger eventuell bremsetid, samt — en meget stor fordel — mulighet for å kunne vike, nemlig i det særlige viketerreng.

3. Selv i kollisjonstilfelle vil påkjørselen neppe bli så «vinkelrett», da bilen kommer mere skrått

på og derved vil banerømmerne få bedre betingelser for å opfylle sin misjon.

4. Man vil også opnå at der kjøres mere «på sikt», så den obligate tuting fra lokomotivet ved alle ubevoktede overganger kan forandres til tuting i faretilfeller. Man skal jo også tenke på de reisende eller på de mennesker som bor nær ved jernbanen. Og parolen er jo: bort med unødig støy, og er denne tuting nødvendig?

5. Det er sannsynlig at rundkjøringens tilstedeværelse vil føre til at trafikkhastigheten ved og i overgangen nedsettes.

Til selve konstruksjonen er bare å bemerke at der er tenkt to å fire fyr (elektriske eller gassakkumulator), som dog på mindre viktige veier kunde erstattes med brandgule katteøine av passende størrelse.

Rundkjøringens form kan innrettes efter forholdene. Formålet er at veitrafikken skal komme på skrå i forhold til jernbanelinjen. At man må forlange ordentlig lys fra toget er oplagt. En kraftig lyskjegle er således det beste varsel i mørke og gjør bruken av fløyten helt overflødig.

EN PROVISORISK TRANSPORTVEI

I «Teknisk Ukeblad» nr. 2 for 1934 forteller overingeniør C. B. Sohlberg litt om sine erfaringer som byggeleder ved et jernbaneanlegg i Brasil og gir bl. a. følgende opplysninger om hvorledes fremkosten til arbeidsplassene og forbindelsen mellom disse blev tilveiebragt.

For å kunne begynne på flest mulig steder, blev der straks anlagt en vei langs linjen; denne hadde en bredde på 4 m; men skogen ryddedes ytterligere i 2 m avstand fra veikanten. — Veidekket var den naturlige jord, og i tørt vær var det ganske bra; men så snart det kom regn, blev det så glatt som om det skulde være oversmurt med grønnsepe, hvilket i høi grad vanskeliggjorde trafikken. — Ofte gikk disse veiene gjennom sumpige strekninger, og her anvendtes i de fleste tilfelle en skinnegang bestående av tykke planker eller halvkløvnninger festet til underliggende tverrstokker. For å hindre at vognen gled av «skinnegangen», blev denne på begge sider forsynt med et smekrere tommer efter hele sin lengde. Det var en kostbar konstruksjon, men det var den eneste måte å sikre en noenlunde konstant forbindelse mellom de forskjellige leirplasser.



„Skinnevei” for bil i sumpterreng.