

(Fortsatt fra side 37.)

lige marken for vägbyggnadsändamål. Vilket som nämnt sker dels genom forskning, dels genom löpande undersökning och kontroll. De oerhörda möjligheter, som användningen av kemikalier för stabilisering såväl av undergrunden som slitlagret synes öppna, ge utblick över en detalj av forskningsverksamheten. Den löpande markundersökningen innebär, att för viktigare nybyggnader och beläggningsarbeten undergrundens beskaffenhet bestämmes och de nödvändiga skyddsåtgärderna föreskrivas. Dessa innebära icke

endast skydd mot exempelvis ras eller tjälskott, utan också möjlighet att inbespara onödiga, dyrbara förstärkningsåtgärder. I vårt land skulle man exempelvis med ledning av dylik undersökning utan fara kunna slopa kanske lejonparten av alla de packstensbäddar, vilka nu av säkerhetsskäl komma till utförande på all mark, oberoende av huruvida de behövas eller icke. Med motsvarande besparing — eller ökning av den för vägbyggnadsmedlem erhållna vägmängden.

DE VANSKELIGE SNEFORHOLD PÅ SØRLANDET I ÅR

Av avdelingsingeniør T. Backer.

Mens det ifjor falt usedvanlig meget sne over hele Østlandet og Sørlandet, har sneforholdene i vinter vært mere ujevne. Enkelte distrikter har fått nogenlunde rimelige snemengder, mens andre har hatt større vanskeligheter å kjempe med i år enn noget tidligere år.

Verst har det vært på Sørlandet, hvor det ene snefall har avløst det annet nesten uavbrutt siden nyttår, slik at det for alle dem som har deltatt i arbeidet med å holde veiene åpne, har vært et sammenhengende slit i flere måneder.

Også store deler av Østlandet — og da kanskje særlig Vestfold — har fått mere enn nok sne, og i mars måned fikk denne del av landet en ekstra påkjønning til slutt.

I midten av februar fikk jeg ved en reise til Sørlandet anledning til å bli imponert både over de svære snemengder der og over det arbeide som var utført på veiene.

Av hosstående figurer er 1 og 2 fra Kristiansand hvor forholdene i vinter har vært usedvanlig vanskelige. Fig. 3 er fra den sørlandske hovedvei i Søgne og viser et av de smaleste partier av veien før rømmeplogen er kommet frem. Som man ser er det ikke mer enn så vidt plass til bilen mellom snekantene. Selv om det

var måket op bra med møteplasser, var det ikke til å undgå at møting voldte adskillig forsinkelser. Dette var i særlig grad generende for den store rutebiltrafikk, som bl. a. omfatter den viktige post og passasjerforbindelse mellem jernbanen i Arendal og Flekkefjord.

Snebrøitingen er på Sørlandet i almindelighet bortsatt til rutebilselskapene, og veivesenets egne biler rykker ut til assistanse når forholdene gjør det nødvendig. I Aust-Agder blev det tyngste arbeide på en utmerket måte utført av veivesenets to Gilford lastebiler (3-akslede) utstyrt med Øveråsens stillbare sideplog. Fig. 4 viser en fin, men ennu noget smal veibane mellem Kristiansand og Arendal.

I Vest-Agder var veivesenet nye F. W. D. bil stasjonert på den mest utsatte strekning over Kvinesheia og den hadde her fått anledning til å vise sine gode egenskaper som brøitebil. Fig. 5 viser bilen i arbeide. I almindelighet blev det anvendt en større forplog enn den som sees på billedet.

En særlig vanskelighet under brøitingen på Sørlandet er de forholdsvis smale veier, som hindrer brøitebilene i å benytte den fart som er ønskelig for å få kastet sneen ut. Under så ekstraordinære



Fig. 1. Fra Kristiansand 17. februar 1937.



Fig. 2. Ankomst til Kristiansand 17. februar 1937.



Fig. 3. Sørlandske hovedvei i Søgne 17. februar 1937.
 Fig. 4. Brøitet vei mellom Kristiansand og Arendal
 18. februar 1937.

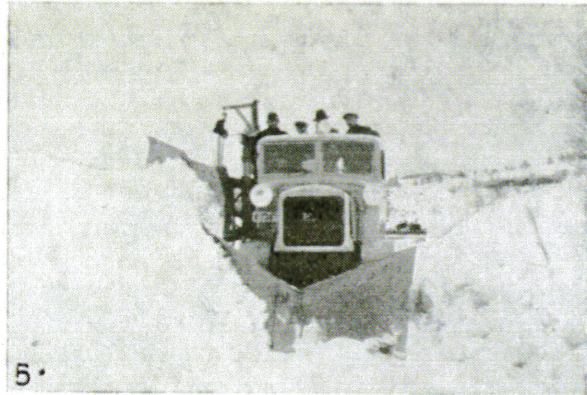


Fig. 5. Veivesenets F. W. D. bil på Kvinesheia.

forhold som i vinter er det heller ikke mulig med de få kraftige biler veivesenet disponerer, å kunne yde assistanse over alt hvor det trenges. Ofte kan det derfor hende at en vei får anledning til å «gro» igjen, fordi de almindelige lette brøitebiler ikke klarer å forsere sig frem med forplog; eller brøitekantene fryser sammen til is før rømpelogen kan rekke å skjære dem. I begge tilfelle forårsaker mangelen på kraftige spesialbiler at man får et uforholdsmessig arbeide med å rette på forholdene, bortsett fra de store ulemper en sperret eller altfor trang vei er for alle trafikanter.

Under lignende ekstraordinære forhold som dem man har hatt på Sørlandet i år, kan man ikke med rimelighet vente at biltrafikken til enhver tid skal kunne foregå uhindret. Hvor langt man kan komme med å holde veiene farbare under store snefall blir et bevilgningsspørsmål, men efter de to siste vintre på Sørlandet synes det nødvendig at veivesenet får anledning til å anskaffe mer brøitemateriell så man kan stå bedre rustet til å møte en ny vinters vanskeligheter.