

MEDDELELSER FRA VEIDIREKTØREN

NR. 47

INDHOLD: Prøve med den amerikanske veihøvel „Russel Grader“ samt skrapning av veibanen med „Western“ skrape. — Bygdeveianlægget langs Vassbygdvand. — Reparationsverksted og centralgarasje i Østfold fylke. — Amerikas veivæsen i 50 aar. — Private bilveier i England. — Mindre meddelelser. — Notiser.

MAI 1924

PRØVE MED DEN AMERIKANSKE VEIHØVEL „RUSSEL GRADER“ SAMT SKRAPNING AV VEIBANEN MED „WESTERN“ SKRAPE.

Av overingeniør Thor Olsen.

Under tæleløsningen ivaar blev av en del av veidirektoriatets og Østfold fylkes ingniører under ledelse av overingeniøren foretat en befaring

holdt paa at tørke, mens enkelte skyggefulde partier var meget opblotte. De to billeder, fig. 1 og 2, fra hovedveien gjennom Rygge viser i det



Fig. 1.



Fig. 2.

av hovedveien fra Moss gjennom Rygge, Råde og Onsoy til Fredrikstad og derfra til Sarpsborg og Skjeberg kirke med retur til Moss.

Befaringen fandt sted i den siste del av tæle-løsningsperioden, idet veiene for den største del

væsentlige den karakteristiske tilstand, idet mellemstadiene er av mindre interesse.

Den gamle hovedvei fra Moss til Fredrikstad gjennom Rygge og Råde er en grusvei av temmelig stor bredde — gjennomsnittlig 5 à 6 m.

Partvis har den vært utsatt for et meget sterkt pukvedlikehold, hvorved materialet i veibanen her er opblandet med puksten. Trafikken er efter vore forhold stor. I nærheten av Moss bygrense gaar der efter tælling i maanedene mai, juni og juli optil 775 kjoretøier pr dag, men maa i større avstand fra byen antaes meget mindre, antagelig ca 2 à 300 kjoretøier daglig. Vedlikeholdet som i Østfold er overtat av fylket, foregaar med vei-

gjorte erfaringer at være at man har et brukbart middel til at holde veien i forsvarlig stand. Veibanen blir vistnok aldrig haard og fast og derfor ikke helt ideel som transportvei, men den generes paa den anden side hverken av hjulspor eller slaghuller og saavidt man hittil har kunnet se heller ikke i væsentlig grad av vedholdende regn eller tørkeperioder. Stovplagen er efter overingeniørens uttalelse mindre generende end

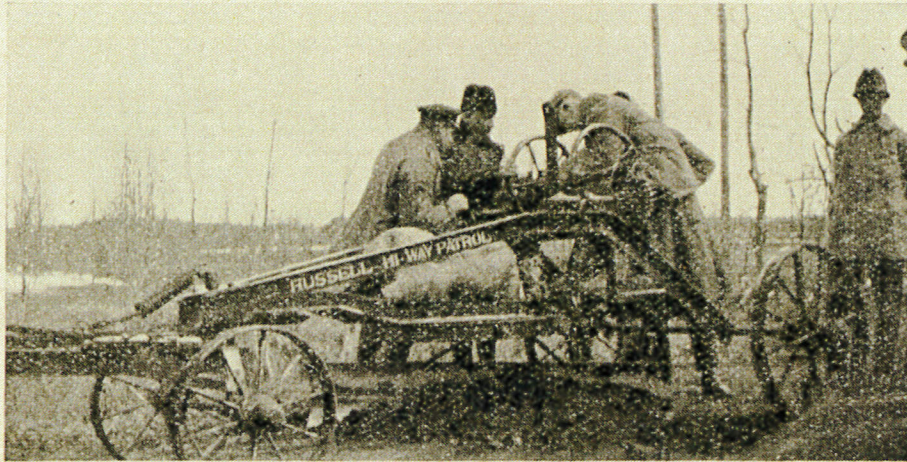


Fig. 3.

voktere med 6-9 km veistrækninger og leiet hjelp, hovedsakelig med anvendelse av grus. Puk anvendes nu kun i spesielle tilfælder.

Indvalsningen av dæklag har kun vært foretat i liten utstrækning i nærheten av Moss, og for det meste i forbindelse med bituminøs behandling.

paa de «haarde» veier. Dette kan antagelig forklares derigjennem, at det løse, 1 à 2 tommer tykke gruslag ikke har saa lett for at bli finmalt av trafikken som et tyndere lag.

Anvendelsen av den amerikanske veihoovel danner en betydelig forsterkning og forbedring av skrapernes virksomhet som den imidlertid



Fig. 4.

Vedlikeholdet av veien har faldt vanskelig og temmelig kostbart. Efter de senere aars tiltagende automobiltrafik er forholdene forværret og vedlikeholdet blev derfor ifjor søkt omlagt efter de av veidirektøren fremholdte amerikanske vedlikeholdsmetoder med en noget større mengde grus, som ved flittig bruk av skrapper holdes i bevegelse — eller med andre ord hindres i helt at sætte sig og bli haard. Hvert veivokterdistrikt er i dette øiemed tildelt 1 à 2 skrapper som nu forarbeides ved fylkets redskapscentral og koster ca kr 125. Den amerikanske veihoovel kom for sent til at kunne brukes under det forløpne aars vedlikeholdsarbeide, men er nu i stadig virksomhet.

Ved denne vedlikeholdsmaate synes de hittil

ikke gjør overflødig. Paa grund av sin større tyngde og regulerbarhet og fremforalt sin store hjulavstand (se fig. 3) blir selve høvlingsvirksomheten mer fremtrædende end ved skrapperne. Bladet som kan manøvreres omtrent efter behag, høvler bort ujevnheter, ansamlinger av veidæksmaterialer, hjulsporkanter etc og lægger materialene igjen i fordypningene. Desuten kan man ved bladets indstilling fremarbeide et riktig tverprofil av veiene, idet mitten eller kantene efter omstændighetene kan skjæres ned og materialene likeledes dirigeres til forskjellige deler av veien. Høvlens arbeide med foring av veidæksmaterialerne ind mot mitten av veien vil tydelig fremgaa av fig. 4.

Det ligger i sakens natur — ihvertfald foreløbig — at veihøvlen, som er et større og kostbarere redskap, ikke kan faa en saa almindelig anvendelse som de lettere og billigere skrapere. Vedlikeholdsarbeidet i Østfold tænkes derfor ordnet saa at høvlen blir tildelt et større distrikt for at gjøre det tyngre og grovere arbeide, mens skraperne holdes i stadig virksomhet i hvert veikterdistrikt.

Skraperne av «Western»-typen forarbeides som nævnt ved fylkets verksted og utstyres nu med en fast arm paa den ene side for styring av hele redskapen foruten den bevægelige forstillingen av bladene, som det vil sees av fig. 5.

Man har prøvet forskjellige typer av skraper, men er nu blit staaende ved en standardtype, som har 2 kniver å 1,6 m og som trækkes av to hester.



Fig. 5.

Paa veier som vil bli vedlikeholdt paa denne maate vil puk ikke bli anvendt som vedlikeholdsmateriale uten rent unntagelsesvis i spesielle oiemed. Skrapningen i forbindelse med høvlingen synes at gjøre god nytte ogsaa under selve tæleløsningen, idet de opblotte veidæksmaterialer hindres i at samle sig i de høie hjulsporkanter som hurtig stivner til og hindrer færdelsen. Ved den hyppige utgnidning tørker veidækket ogsaa hurtigere.

Veien fra Sarpsborg til Skjeberg kirke var tildels paa grund av senere tæleløsning og kanskje mer fordi skrapematerialet endnu ikke var fulltallig kun i liten utstrækning behandlet med skraper. Dens forfatning var paatagelig daarliger end veien gjennom Rygge og Råde, men den voldte dog ingensteds nogensombelst vanskelighet. De partier hvor skrapen var kjørt var betydelig bedre end de øvrige. Denne veistrækning har vært vedlikeholdt med saa sterkt stenholdig grus, at skrapernes virksomhet faldt vanskeligere. Veiens tverprofil som tildels led av opskutte kanter og indsunket mittparti vilde nu bli søkt brakt i den riktige form ved hjelp av den amerikanske høvel, som derfor aktedes dirigert hit etter bruken i Rygge og Råde.

Under reisen besiktigedes ogsaa en del nyere veier bygget med sten og puklag. Vedlikeholdet av selve veidækket paa disse faldt ikke lettere end paa grusveiene, men de synes at ha en bedre evne til at motstaa tælens virkninger. Med henblik paa de nyere vedlikeholdsmetoder, skulde det derfor antaes riktig hvor grund- og trafikforhold ikke egner sig for rene grusveier, at utføre vei-

dækkene av grovslaat, valset stenlag med saavidt stor grusmengde, at bruken av høvel og skrape falder lett. Saadanne veidækker er, hvor sten- og grusforholdene passer for det, utført ved en hel del anlæg paa forskjellige kanter av landet, saavidt vites med et tilfredsstillende resultat. Overingeniøren i Østfold la etter de hittil gjorte erfaringer en betydelig vekt paa at veiene hadde et fast underlag «gulv», som høvlen og skrapen arbeidet mot uten at komme i direkte kontakt med.

Flere av disse veier var bygget med drænering med flate, stenfylde grofter, uten at det kunde merkes at overvand hadde gjort skade. Imidlertid ansees det nødvendig paa enkelte steder at anordne særskilte grofter for overvandet. Erfaringene med ophøiede banketter var derimot

ikke gode. De samlet vand og søle og anordninger av utstik har ikke altid under vaarløsningen den tilsiktede virkning. Hvor bankettene ikke samtidig tjener som fortaug bør det derfor vistnok for hvert enkelt tilfælde overveies, om det ikke er heldigere at bankettene utføres i høide med den tilgrænsende veibane og gruses for at kunne opta den gaaende trafik og den mer tilfældige del av den kjørende. Under befaringen besaas endel penetrasjons- og overflatebehandlinger av veidækker med forskjellige stoffer. Disse vil imidlertid bli behandlet i fællesskap med lignende arbeider i de øvrige fylker.

I Østfold fylke synes det amerikanske vedlikeholdssystem med et løst gruslag at bære gode resultater. Erfaringene den nærmeste tid fremover vil være av betydelig interesse, hvorfor de vil bli søkt omtalt i «Meddelelsene» saasnt sikre resultater foreligger. Overalt, hvor det volder for store vanskeligheter og omkostninger at holde veiene i tilfredsstillende stand bør derfor vedlikehold med høvel, skraper og efter behovet større grusmengder søkes iverksat. Herved vil ingen unødige omkostninger opstaa, idet skraperne er billige og forsaavidt tranges overalt, mens de større grusmengder ihvertfald i mange tilfælder vil ophæves av reduksjonen i bevilgningene til puksten.

Bruken av de bedre, men samtidig kostbarere høvler, antaes til en begyndelse naturlig at burde koncentrerer om de betydeligere veier, hvor trafikens størrelse og veidækkenes tilstand tilsier bruken av et kraftigere og fuldkommere utstyrt redskap.