

Med Beltebil fra Alta til Kiruna

1930

Reiserute

**Alta - Gargia Fjellstue - Beskades -
Biggevarre - Mieronjavrre fjellstue -
Galanito - Syvajarvi - Karesuando -
Närvä - Soppero - Vittangi -
Svappovära - Jukkasjärvi - Kiruna**

umulig å få dekket til å ligge skjønt der har vært brukt tilsammen 7,1 kg stoff pr. m².

Det som fra begynnelsen har holdt sig best er et kortere stykke som i 1923 blev pålagt Tarvia K. P. og et som i 1924 blev pålagt Norsk varm asfalt nr. 1., mens Tarvia B direkte på grusen holdt sig dårligere og Tarvei Kold direkte på grusen i løpet av ett år for en stor del forsvant for vær og vind. Det var først etterat der på det første lag kolde stoffer var lagt varme asfaltstoffer, at dekket begynte å holde sig. Senere er der dels brukt emulsjoner, dels spramex.

Som erfaring til anvendelse ved mulige asfaltarbeider i lignende fuktig og værhardt klima vil man her nærmest ha festet sig ved:

Penetrasjon vil være å foretrekke for overflatebehandling, og i tilfelle overflatebehandling velges, vil man antagelig foretrekke emulsjon til første dekke og så legge et solid spramexdekke oppå.

Tarvia K. P. er et meget godt reparasjonsstoff.

Tross de forskjellige vanskeligheter må man si, at asfaltarbeidene har vært til stor gagn for stedet Måløy, hvor de nu har fått en støv- og sølefri gate til avløsning av den gamle sølete vei.

MED BELTEBIL FRA ALTA TIL KIRUNA

Av avdelingsingeniør H. Hofseth.

Som veivesenets representant fikk jeg anledning til å delta i den av direktør Vethe i „Meddelelser fra Veidirektøren” nr 8. d. å beskrive forsøktur med beltebil over Finnmarksviddene.

Til ekspedisjonen blev anvendt 3 Citroën Kegressebiler — 5-seters vogner av minste type.

Deltagernes antall var 9 (hvorav en fra Alta forlot ekspedisjonen i Kautokeino). Der blev anvendt en veiviser til Kautokeino og to derfra til Karesuando. Alle vogner var tungt lastet. En vogn hadde over 1000 kg.

Der blev fulgt følgende rute:

Alta—Gargia—Soulovuobme	52 km	(derav 45 km ryddet vei)
Soulovuobme—Biggeloubal	27 „	(etter tydelig sti)
Biggeloubal—Miron	38 „	—, —
Miron—Kautokeino	18 „	—, —
Kautokeino—Galonita—Riksgrensen	40 „	—, —
Grensen—Syvajærvi—Karesuando	32 „	—, —
Karesuando—Kiruna	180 „	(etter landevei)
Tilsammen	387 km	

men den kjørte lengde var adskillig større. Turen blev tilbakelagt på 8 dager. Siste dag 180 km Karesuando — Kiruna etter landevei.

Direktør Vethe hadde opsatt et sannsynlig program for turen, som blev holdt. Det var ikke lagt an på å forsere sig frem, men å nå målet i forsiktige dagsmarsjer. Filmfotografen var stadig i aktivitet, så man kan gå ut fra at turen blir gjengitt på en illustrerende måte.

Onsdag morgen den 30. juli startet man fra Bosekop med Soulovuobme som mål. Der blev filmet fra første begynnelse, ikke bare for å vise bilene og deres fremkomstevne men også de trakter hvorigjennem ekspedisjonen gikk. På Beskades blev også filmet en del episoder under den maskinelle vei-planering.

Først i nedstigningen fra Beskades til Soulovuobmi støtte man på vanskeligheter så bilene kunde vise sine evner. Fra det sydligste Beskades, (det såkalte Grupefjell) snor en sti sig ned i dalen. Her har der i sin tid vært utført en slags planering, men flomvann og intet vedlikehold har bevirket at stien mere lignet en grøft enn vei. Man kom dog heldig ned på forholdsvist pent terreng, de siste 2 km frem til Soulovuobme.

Over de første myrer man kom til ved Soulovuobme foretokes demonstrasjon. Man kjørte like etter hverandre og den mellomste vogn kom noget for nær den forreste og måtte stanse. Følgen derav var at den blev sittende fast. Til den tyngst lastede vogn blev der så festet en wire og vognen blev trukket langsomt op. At trekraften var stor var tydelig, for en av krokene som var festet i wiren røk i det vognen begynte å trekke. Vognens horisontale trekraft blev oppgitt til under gunstige omstendigheter å være ca. 7000 kg på laveste gear.

Der var kjørt meget forsiktig av hensyn til at maskinene var nye. Neste dag tilbakelaes de første 12 km meget raskt, da her var særdeles godt terreng. Senere på dagen blev det mere myrlent, tuet og stenet, og farten blev tildels ganske liten. Man hadde også nogen bekkeoverganger, foruten Macejokka, hvor overgangen gikk uten vanskeligheter.

Fra Macejokka til Biggeloubal var terrenget atter ganske godt. Ved Macejokka kjørte den ene vogn sig fast på en tue, (den blev hengende så beltene ikke fikk tak) og måtte trekkes løs. Fremkomst til Biggeloubal etter 12 timers kjøring iberegnet hviletid.

Fredag morgen hadde man til en begynnelse overgangen over Biggejokka, hvor der fantes et

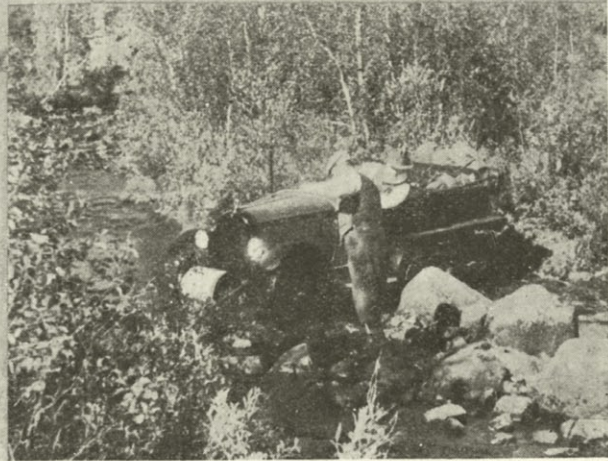


Fig. 1. Luppajokka.
,, 2. Såkaldt „pent terreng“.

Fig. 3. Biggejokka.
,, 4. Hannijokka.

godt vadested ca. 1 km syd for det vanlige sted. For å komme op på Biggevarre (ca. 500 m o. h.) måtte sommerveien forlates. Man gikk omtrent rett på fjellet, som blev „tatt i flere trinn“. Den siste bakke som var lengst og brattest hadde tildels en stigning mellom 35 og 40°.

Efter å være kommet op på fjellet, var der gjennomgående godt terreng frem til Nedre Miron. Dog hadde man også her en del sten og skogbevokset terreng som sinket fremkomsten. På denne strekning var et parti på ca. 16 km som blev tilbakelagt med en gjennomsnittsfart av ca. 4 km pr. time. Når man tar hensyn til, at der var 2 vanskelige bekkeovergangar med bløt myr og krattskog og et par kilometer bjerkeskog må denne hastighet sies å være meget bra.

Fra Nedre Miron til Miron fjellstue var terrenget vanskelig fremkommelig med tett skog, myr og storsten. Fremkomst til Miron kl. 12 aften efter 17 timers kjøring iberegnet hvil. Overgangen over Fidnatjokka skjedde ved siden av broen, som var ubrukbare — forresten den eneste ubrukbare av de 6 bruer mellom Soulovuobme og Miron.

Lørdag forestod den vanskelige overgang over Cabardusjokka. Man hadde sendt en mann opover om natten for å måle vannstanden, på det eneste tenkelige vadested, ca. 6 km nedenfor Kautokeino.

Cabardusjokka går her nokså langt ganske parallelt med Altaelven i retning Kautokeino. Man hadde den utvei å ta bilene over i båt, men vadestedet skulde først prøves. I den anledning reiste en del av ekspedisjonens medlemmer opover Altaelven til Bredbuktnes med båt, og gikk over til vadestedet for å forberede overgangen. Elvebunnen blev ryddet for større sten, og endel ris blev hugget til faskiner.

Kl. 3½ kom bilene frem til elven efter en vanskelig tur langs denne, hvor der delvis var gjort lange omveier. Det var kun på en strekning av ca. 2 m, at elven var for dyp — her var også løs småsten så det var fare for at forhjulene skulde synke ned. Kun 3 faskiner blev surret med illegg av sten. Faskinene blev forankret, og overgangen gikk fort og uten vanskeligheter. Fremkomst til Kautokeino kl. 8 aften efter 11 timers kjøring.

Søndag morgen kl. 7 start fra Kautokeino med grensen som mål. 6—7 km nedenfor grensen kom man op i ulende og stoppet kl. 2 om natten. Man overnattet for første og eneste gang i telt.

Mandag morgen kom man forholdsvis fort ut av ulendet og passerte grensen kl. 1, og var i Syvärjärvi om aftenen kl. 8.

Næste dag kjørtes de siste 20 km gjennom tett skog, myr og storstenet mark. Den tredje vogn



Fig. 1. Mot Biggevarre.
 „ 2. Etter passasjen av Biggejokka.
 „ 3. Lappene studerer automobilen.

Fig. 4. Ved Gargia Fjellstue.
 „ 5. Galanito.

blev nu også stående fast i en myr, like ved Karesuando. Forreste bil skulde nemlig kjøre over en sump og blev hengende på en rot som så ut som en tue. Man kom dog forholdsvis snart løs igjen.

Kl. 5 aften ankom vi til Finsk Karesuando. Til ferjingen medgikk 2 timer. Der var bygget en provisorisk ferje av bensinfat.

Dermed var den vanskeligste del av turen gjort. Nu gjenstod kun 180 km landevei. Turen Karesuando—Kiruna tok 12 timer iberegnet ferje og hvil. Ved Nedre Sopporo og Wittangi var ferjer (for 3 biler). Disse var meget gruntgående, og hadde nærmest form av flåter. De blev drevet frem av en 5 HK Penta-påhengsmotor, og blev styrt efter en ledewire.

Beltenes undre lederuller hadde antagelig på turen vært utsatt for sterk påkjenning, for da vi kom på landeveien og hastigheten blev større viste de tendens til å gå varme — men med forsiktig kjøring og påfylling av olje i lagrene holdt man det gående, uten at de blev varme. Antagelig var det endel av kulene i et par lagere som var gått i stykker. Etter hvert begynte de dog å gå lettere, og bilene var på en strekning av 2 km oppe i 40 km hastighet i timen. Kl. 10 aften ankomst til Kiruna — ekspedisjonens endelige mål.

*

Hvad disse biler hadde utholdt på denne lange tur var forbausende. Når de gikk rett på en bakke så

det jo imponerende ut — men de største påkjenninger fikk de av større og mindre sten og andre ujevnheter som lå i deres vei, og som det ikke alltid gikk an å undgå. Det var i sådant terreng det først og fremst gikk ut over beltene. I stortuet myr fikk vognene kolossal vridningspåkjenning, idet de ofte lå an på den bakerste del av et belte, og det motsatte hjul, for i neste øieblikk å få påkjenningen omvendt, og dette kunde tildels pågå time etter time. Til tross herfor hadde man ikke noget egentlige uhell på turen.

Når der kjørt i stenet terreng så det ofte ut som om beltene skulde vrides av de underliggende styreruller. Det hendte derfor at nogen av boltene gjennom styreknastene som står midt etter beltene blev bøid og måtte opprettes. To blev endog klemt helt flate mot beltene og måtte utskiftes. Likeledes måtte 3-4 av de på sidene stående gripeknaster utskiftes. I det hele tatt var det kun disse knaster som viste nogen slitasje — ikke selve beltet. Stort sett var terrenget meget godt, om enn vanskelighetene sammenlagt var mange.

*

Som veiterreng er strekningen særdeles god, og jeg tillater mig å påpeke at en rydningsvei efter den kjørte rute til den finske grense vil bli særdeles billig. Jeg forutsetter dog at veien bygges sådan at man senere uten nevneverdige utbedringer kan påføre veidekke. I Karesuando blev det meddelt at den finske turistforening omgikkes med planer om å bygge vei, over den finske kile, mot Kautokeino, efter den gamle ferdelsesvei, som har vært benyttet i alle tider. Der er endnu en tydelig sti helt frem til Kautokeino, som vidner om tidligere tiders trafikk i disse strøk. Stien viser tydelig at den gror igjen efter hvert, formentlig har det naturlige krav om samkvem bevirket at man har funnet sig lettere, om enn lengre veier utad, og den gamle forbindelse mellom folkene ophører.

En veiforbindelse som antydnet vil selvsagt foreløbig ikke få den fulle betydning, før riksveien gjennom Finnmark er ferdig. En forbindelsesvei Alta—Skoganvarre vil derfor hjelpe betydelig på forholdet, da derved største delen av Vestfinnmarkens veinett knyttes sammen.

For oversiktens skyld anføres den sannsynlige omkostning for anlegg av rydningsvei for den gjestående forbindelse

Skoganvarre—Alta—Riksgrensen:

Skoganvarra—Tverelvudalen,	
60 km à kr. 3000	kr. 180 000
Broer	„ 70 000
	kr. 250 000
Soulovoubme—Riksgrensen,	
120 km à kr. 2000	kr. 240 000
Broer	„ 110 000
	„ 350 000
Sum	kr. 600 000

for å sette Vestfinnmarken i direkte veiforbindelse med Skandinavias og Europas veinett.

MINDRE MEDDELELSER

AUTOMOBILVEIENE I NORD-ITALIA. TRAFIKK OG DRIFTSRESULTATER

De spesielle automobilveier — autostradaene — i Nord-Italia, som blev åpnet for trafikk i 1926 består som bekjent av en hovedlinje og to sidelinjer med en samlet lengde av 86 km. Veiene kan bare befares med automobiler mot en bestemt avgift. I de 3 første driftsår 1926—1928 har trafikken vært følgende:

Antall kjørende	1926	1927	1928
I én retning	62 028	67 439	78 768
Frem og tilbake ...	218 852	233 542	286 704
Abonnement	86 870	102 930	128 845
Diverse	53 655	59 130	52 195
Tilsammen	421 405	463 031	546 512

Det overveiende antall av de kjørende bruker altså veien både frem og tilbake. Det gjennomsnittlige antall frem- og tilbakekjørende var i 1926 600 daglig, 1927 — 640 og 1928 — 785. Det daglige gjennomsnittstall av samtlige kjørende har vært:

I 1926 —	1155
I 1927 —	1268
I 1928 —	1497

Et ennå tydeligere billede av trafikken vekst får man ved å betrakte antall kilometer, som de kjørende har tilbakelagt, nemlig:

1 874 438 km i	1926
21 022 965 „ i	1927
25 759 490 „ i	1928

Inntektene har vært:

	1926 L	1927 L	1928 L
I en retning	998 852	1 034 328	1 050 642
Frem og tilbake	2 614 039	2 640 950	2 850 108
Abonment	431 917	444 926	559 608
Tilsammen	4 044 808	4 120 204	4 460 358

Uaktet antall kilometer er størst i abonnementskjøring er inntektene herav bare ca. 20 % av inntektene av frem- og tilbakekjørende. Grunnen hertil er den lave pris på abonnementet. Et abonnement koster for en motorsykel 315 l., for en automobil på inntil 17 HK 420 l., 17—26 HK 570 l., over 26 HK 680 l. For autobusser kan ikke fåes abonnement.

For enkelte turer er prisene følgende:

	Hele strekningen		Kortere strekning	
	I én ret- og tilbake	Frem og tilbake	I én ret- og tilbake	Frem og tilbake
	L	L	L	L
Motorsyklar	9	14	5	9
Automobiler inntil 17 HK	12	19	7	11
—, — 17—26 HK	17	25	10	15
—, — over 26 HK	20	30	13	18
Autobusser 20 pl.	40	60	26	36
„ over 20 pl.	60	90	39	54

Det er mest kjøretøier med liten maskinkraft som benytter automobilveiene, nemlig ca. 49 % av samtlige kjøretøier. Vogner med middels maskinkraft utgjør ca. 30 % og vogner på over 26 HK ca. 19 %. Antallet av omnibusser utgjør bare 0,2 % og motorsyklar 1,8 %.

(Verkehrstechnik)