

MEDDELELSER FRA VEIDIREKTØREN

NR. 3

INDHOLD: Litt om omnibusschassier for 10—20 passasjerer. — Rutebilholdeplasser i Tønsberg. — Oversikt over rutebiltrafikken i Vestfold fylke. — Trafiksikkerheten paa veiene. — Sveriges veiadministrasjon. — Antal arbeidere pr. 1. februar 1926. — Forhøielse av bilavgiftene i Tyskland. — Særbeholdninger om motorvognkjøring. — Personalialia. — Litteratur.

MARS 1926

LITT OM OMNIBUSCHASSIER FOR 10—20 PASSASJERER

Utarbeidet ved Veidirektørkontorets automobilavdeling.

Fra flere interesserte som akter at anskaffe 10—20-seters omnibusser er der kommet forespørsel om passende chassier. For at skaffe en orientering har Veidirektøren anmodet automobilforhandlere, som her representerer merker som i nogen større utstrækning anvendes som omnibusser, om tilbud med priser og spesifikasjoner. En række tilbud er mottat, og disse er med anbyrernes tilladelse nedenfor opstillet i en tabel, hvorav man kan faa et indtryk av, hvilke merker som i størrelse, spesifikasjoner og pris bedst passer i de enkelte tilfælder, uten at Veidirektøren ved

og mere solide, idet levetiden for den førstnævnte som regel er betydelig kortere.

Den egentlige besparelse blir bare forskjellen i renteutgifter. Som regel taper man betydelig mere end den indvundne besparelse ved de hyppigere driftsstans for reparasjoner, som bringer ruten i miskredit, hvis man ikke har tilstrækkelig reservemateriel. Valget mellem en billigere eller dyrere biltype bør være avhengig av hvor meget der skal kjøres i aarets løp, samt om kjøringen skal foregaa bare i sommerhalvaaret eller ogsaa i vinterhalvaaret. Det næste spørsmål

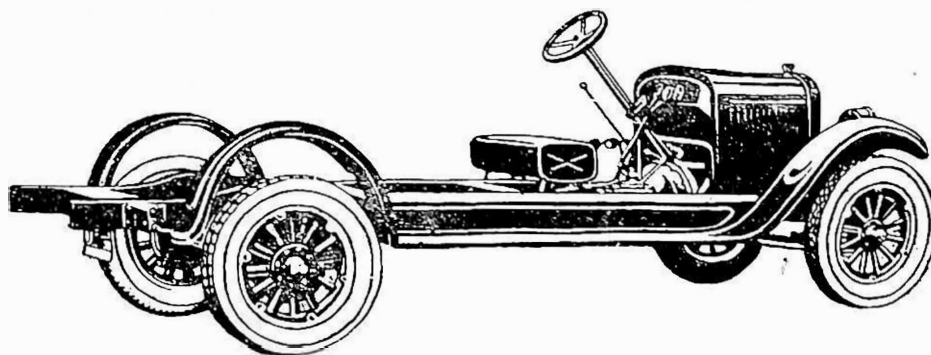


Fig. 1. Chevrolet «Utility» understel.

denne anledning vil komme ind paa spørsmålet om de forskjellige merkers kvalitet.

Yderligere opplysninger med kataloger og betalingsbetingelser faaes ved direkte henvendelse til forhandlerne.

Før de enkelte konstruksjonsdetaljer behandles skal man komme med nogen almindelige orienterende bemerkninger.

Det er meget almindelig at ruteindehaveren av økonomiske hensyn starter en rute med billig og mindre hensiktsmessig materiel. Dette betyr i de fleste tilfælder ingen reel besparelse fremfor at anskaffe solidere materiel med en gang, idet driftsutgifter som bensin, olje, gummi og chaufførløn blir omtrent de samme for begge typer, likeledes blir amortisasjonsutgiftene ofte mindst like saa høie for en «billig» biltype som for den dyrere

er hvor stor bil der bør vælges. Her er forholdet det at under forutsætning av samme kvalitet er prisforskjellen f. eks. mellem en 16- og en 20-sæter forholdsvis liten, forskjellen i driftsutgifter er heller ikke stor. Det lønner sig derfor som regel, hvis veiforholdene tillater det, at anvende saa store omnibusser at der ikke behøves nævneværdig ekstra materiel paa de gode dager. Naar nettolasten er bestemt faaes passagerantallet, idet man regner 75 kg pr. person, hertil kommer karosserivekten. Summen av disse maa ikke overskride den av fabrikken opgitte bruttobelastning. I chassiets vekt har man for vanlige velkonstruerte merker et holdepunkt til bedømmelse av opgavene over tilladelige bruttobelastninger, idet denne i almindelighet beløper sig til ca. 1½ gange chassivekten. Hvis bakakseltrykket overskrider

OVERSIKT OVER CHASSIER FOR

Merke	B.		
	Chevrolet	Berliet	Delahaye
Representant	Sørensen og Balchen A S Oslo	V. H. F. Ødegaard & Wilsgaard A S Oslo	Type 84-1 Jac. Borhaven Oslo
Nr.			
1 Chassiets vekt	884		1100
2 Akseltryk av chassi uten karosseri og last			
foran »			575
bak »			525
3 Opgitt bruttobelastning (karosseri og last) »	1766	1400	1700
<i>Chassidimensjoner:</i>			
4 Akselavstand	3150	3360	3575
5 Største bredde	1700	1670	1710
6 ———— lengde	4460		5043
7 ———— lengde bak frontbord	3340	3215	3665
8 ———— ———— bakaksel			1020
9 Sporvidde	1420	1402/1368	1471/1450
10 Rammens høide over marken	625		590
11 Minste klaring ————	216		250
12 Minste svingradius	5340		
<i>Motor:</i>			
13 Hestekraft/omdreiningstal			/1600
14 Cyl.antal, boring, slag m. m.	4 × 94 × 102	4 × 80 × 130	4 × 85 × 130
15 Slagvolum i cm ³	2800	2610	2960
16 Med eller uten toplok/ventilanordning	med/top	/side	/side
17 Smøringssystem	komb. skvet og tryk	tryk	skvet m. sirkulat.
18 Diverse			
19 Bensintilførsel	vak. tank		fald
20 Forgaser	Carter		Zenith
21 Kjølning	pumpe	Thermo-syphon	pumpe
<i>Elektrisk utstyr:</i>			
22 Tænding	batteri	magnet	magnet
23 Dynamo Watt	Remy	med	med
24 Startmotor	—	—	—
25 Batteri Volt/Amp.-timer		12/	
<i>Transmisjonen:</i>			
26 Kobling	torplate		plate
27 Antal gear, oversætningsforhold	3; 1:1; 1:1,77; 1:3,32	4; 1:1; 1:1,61; 1:2,56; 1:3,84	4; 1:1; 1:1,5; 1:2,3 1:4
28 Kardan og bakakseltype	sp. koniske tandhj.	snekke	sp. koniske tandhj.
29 Omsætningsforhold i bakaksel	1 : 5,43		1:4,7
30 Bremseanordning, fotbrems	paa bakhjul		paa transmisjon
31 ———— haandbrems	—		paa bakhjul
32 Diameter av bremsetrommel Fot/Haand	312/305		250/300
33 Bredde av bremses Fot/Haand	51/44		40/40
34 Styling	snekke		snekke
35 Fjærer: Længde av forfjær	915		960
36 ———— » bakfjær	1114		1300
37 Gummidimensjoner foran	30" × 5"	820 × 120	820 × 120
38 ———— bak	30" × 5"	2 × 820 × 120	2 × 820 × 120
39 Bensintanken rummer	38		45
40 Største hastighet paa flat vei			50
41 Pris	4184,—	7200,—	8200,—
42 <i>Bemerkninger:</i>	uten støffanger		
Hvis ikke andet er nævnt medfølger monteret reservehjul eller reservefelg, horn, speedometer, støffanger og vanlig verktøi.			

10—12 SÆTERS OMNIBUSSER

Federal F. K. A S Auto Oslo	B. Fiat 505 F. Beret O. Steen Oslo	Graham B. B. A/S Auto Oslo	B. Opel Gustav Thrane Steen Oslo	Republic Model 75 Oivind Holtan Oslo	Nr.
1170	1150	1183	ca. 1000	1200	1
	550	589		650	
	600	594		550	2
1775	1750	1250	1000 netto	1125 netto	3
3450	3050	3300	3350	3170	4
1550	1700	1700	1750	1740	5
4620	4500	4940	4650	4650	6
2780	3300	3160	3250	3570	7
710	980	1020	866	1050	8
1420	1450	1420	1420	1490	9
660	650 ubel.	780		770	10
250	230	245		270	11
670		7750		ca. 9000	12
40/2000	35/2500	35/1700	45/2200	32/1200	13
4 × 92 × 122	4 × 75 × 130	4 × 98 × 114	4 × 89 × 105	4 × 95 × 127	14
3230	2300	3440	2600	3600	15
med/sleider tryk	med /side tryk	med/side skvet m. sirkulat	med/side tryk	med/side tryk	16
fald	vak. tank Fiat	vak. tank		5 bærelagre	18
thermo-syphon	pumpe	pumpe	thermo-syphon	vak. tank Stromberg	19
batteri	magnet	batteri	magnet	magnet	22
120	med	120	med		23
med		med	—»—		24
6/60	12/85 Westinghouse	12/57	12/	6/100	25
torplate	staalplater	torplater	torplater	torplater	26
3; 1:1; 1:1,84; 1:3,65	4; 1:1; 1:1,7; 1:2,6; 1:4,0	3; 1:1; 1:2,04; 1:4,15	3	3; 1:1; 1:2; 1:4	27
sp. koniske tandhj.	sp. koniske tandhj.	sp. koniske tandhj.	snekke	sp. koniske tandhj. eller internal gear	28
1:6,5	1:5,63	1:5,1		1:5,5	29
paa bakhjul	paa bakhjul	paa bakhjul	paa alle 4 hjul	paa bakhjul	30
—»—	—»—	—»—	paa transmisjon	—»—	31
406	400	400		350/340	32
57	65	57		60	33
snekke	snekke	snekke		skrue og mutter	34
965	850	940		945	35
1270	1300	1190		1320	36
30" × 5"	820 × 120	33" × 5"	775 × 145	32" × 6"	37
32" × 6"	2 × 820 × 120	32" × 6"	30" × 5"	32" × 6"	38
55	80	55		60	39
50	55	60		55	40
9000,—	8000,—	7500,—	45	10725,—	41
			7600,—		42

2000 kg og bredden 1,75 m efter den nuværende og — sandsynligvis 2000 kg og 1,80 m efterat den nye motorvognlov er traadt i kraft — maa man som bekjendt ha dispensasjon.

Sætearrangement og antal sitteplasser bør i almindelighet være bestemmende for den aksel-

nominelle hestekræfter, beregnet p. gr. av vedkommende lands skatteformler. Disse hestekræfter er ofte meget forskjellige fra de virkelige eller bremsede hestekræfter.

Hvor mange hestekræfter en bil for en bestemt belastning og normal hastighet bør ha, er

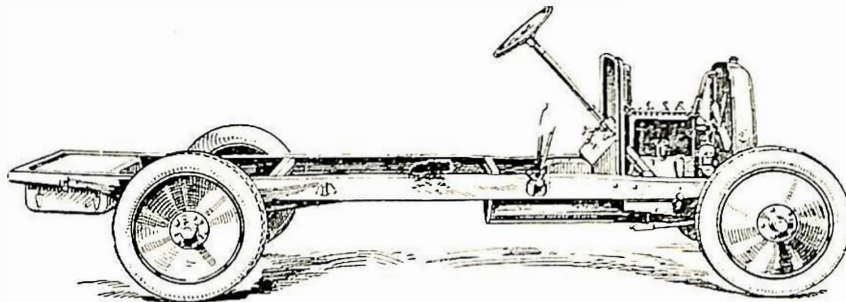


Fig. 2. Fiat — 1 ton.

avstand som skal vælges, idet man av længden bak frontbordet faar et indtryk av hvor stort karosseri der bør bygges paa et bestemt chassi. Man bør nemlig helst ikke bygge karosseriet synderlig bakenfor rammen. Men regner i almindelighet med en avstand fra frontbordet til baksiden av chaufførsætet av 1,10 m. Naar sætene bygges

avhængig av bilens konstruksjon og vekt; men fremfor alt av stignings- og veiforholdene. Er disse vanskelige vil en mindre motor paa grund av den stadige gearkjøring bruke minst like meget bensin som den større. Videre maa taes i betraktning den økede slitasje paa motor og i gearboksen. Paa den anden side vil en for stor motor

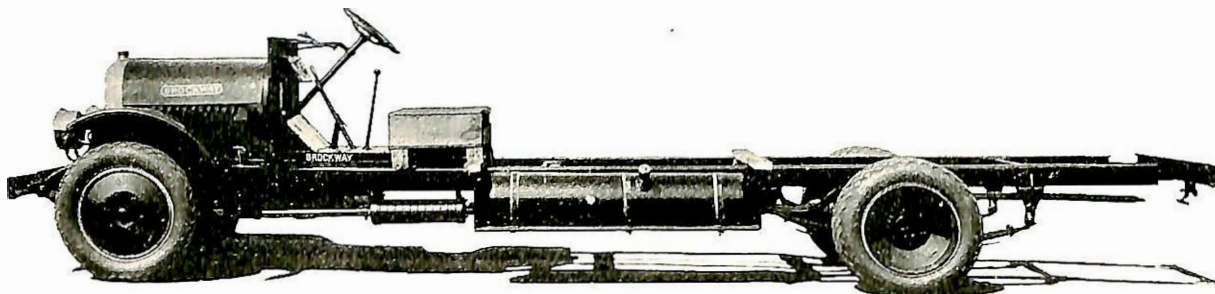


Fig. 3. Brockway.

i kjøreretningen behøves en avstand fra sæteryg til sæteryg paa 0,75 m. For langsgaaende sæterader regnes 45—50 cm pr. person. Det fraraades at øke akselavstanden ved at kappe og forlænge rammen. De spesielt lavbyggede buschassier er i nedenstaaende tabeller merket med B over bilmerket. Et lavbygget chassi med forholdsvis lang hjulavstand har en støvere og behageligere gang, bekvemmere ind- og utstigning, samtidig som omnibussens utseende blir mere tiltalende. Skal ruten søkes holdt igang om vinteren paa veier med hyppige fokdannelser, kan et chassi med ikke altfor lav rammehøide være at foretrekke. Svingeradien maa ikke være for stor.

Motoren.

Naar en bilmotor opgies at utvikle et bestemt antal HK bør man undersøke, om dette er bremsehestekræfter ved det normale omdreiningstal som motoren er beregnet for, eller en eller anden slags

paa flat vei gaa saa let belastet at virkningsgraden blir lav.

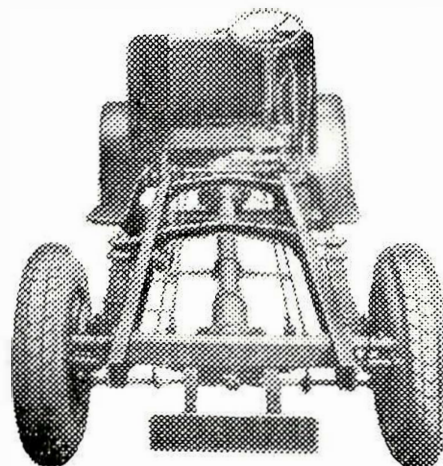


Fig. 4. Dennis 30 cwt. chassis.

Merke	B.		D.
	Representant	Berliet V. H. S. Ødegaard & Wilsgaard A S Oslo	
Nr.			
1	Chassiets vekt		
2	Akseltryk av chassi uten karosseri og last foran » bak »		
3	Opgitt bruttobelastning (karosseri og last) »	2000	2200
	<i>Chassidimensjoner:</i>		
4	Akselavstand	3700	3655
5	Største bredde	1750	1720
6	længde		5106
7	længde bak frontbord	3714	3714
8	længde bakaksel		
9	Sporvidde	1600/1474	1600
10	Rammens høide over marken		695
11	Minste klaring		
12	Minste svingradius		
	<i>Motor:</i>		
13	Hestekraft/omdreiningstal		
14	Cyl.antal, boring, slag m. m.	4 × 80 × 130	4 × 90 × 130
15	Slagvolum i cm ³	2610	3300
16	Med eller uten topløk/ventilanoordning	/side	/side
17	Smoringssystem	tryk	tryk
18	Diverse		
19	Bensintilførsel		
20	Forgaser		
21	Kjøling	thermo-syphon	pumpe
	<i>Elektrisk utstyr:</i>		
22	Tænding	magnet	
23	Dynamo Watt	med	
24	Startmotor	—»—	
25	Batteri Volt/Amp.-timer	12/	
	<i>Transmisjonen:</i>		
26	Kobling	plater	plater
27	Antal gear, oversætningsforhold	4; 1:1; 1:1.61; 1:2,56; 1:3,84 snekke	4; 1:1; 1:1.61; 1:2,56; 1:3,84 snekke
28	Kardan og bakakseltype		
29	Omsætningsforhold i bakaksel	paa transmisjon	paa transmisjon
30	Bremseanoordning, fotbrens		
31	—»— haandbrens	paa bakhjul	paa bakhjul
32	Diameter av bremsetrommel Fot/Haand		
33	Bredde av bremser Fot/Haand		
34	Styring	snekke	snekke
35	Fjærer: Længde av forfjær		
36	» » baktfjær		
37	Gummidimensjoner foran	820 × 120	835 × 135
38	—»— bak	2 × 820 × 120	2 × 835 × 135
39	Bensintanken rummer		
40	Største hastighet paa flat vei		
41	Pris	8350,—	9000,—
42	<i>Bemerkninger:</i>		
	Hvis ikke andet er nævnt medfølger monteret reservhjul eller reservefelg, horn, speedometer, støtfanger og vanlig verktøi.		

Republic <small>B.</small> Model 81 Øivind Holtan Oslo	<small>B.</small> Scania-Vabis Hofstads Automobilforr. A/S Oslo	<small>B.</small> Studebaker M-184 Cathinco Bang A/S Oslo	<small>B.</small> Tidaholm Sam. Selow Oslo	White 15.45 Norsk Trafik A/S Oslo	<small>B.</small> Yellow-Coach Model x John Stenersen & Co. Oslo
1640	1950	1709	2300		2310 1
790	1060	966			1280 2
850	890	743			1030 3
2900	2500				
4700	4000	4560	4500	4580	5210 4
1860	1800	1750	1950	1640	1950 5
6890	5960		6700	6360	6550 6
5820	4830		5380	3910	5270 7
1750	1430		1600	1300	790 8
1570	1460	1448	1700	1420	1625 9
600	660	660	650	730	510 10
190	275		250	200	230 11
ca. 10000			8000		7770 12
35/1200 4 × 102 × 127	50/1600, 60/2200 4 × 100 × 136	75/2400 6 × 98 × 127	50/1400 4 × 108 × 140	50/1500 4 × 108 × 146	55/2000 6 × 89 × 114
4140 med/side	4260 med/top	5700 med/side	5130 med/top	5350 med/side	4300 med/sleider
tryk 5 bærelagre	tryk med regulator	tryk	tryk utskiftbare cylinderforinger	tryk	tryk
vak. tank Stromberg thermo-syphon	vak. tank Sc.-Vabis special pumpe	vak. tank Ball & Ball pumpe	vak. tank Zenith pumpe	vak. tank pumpe	vak. tank special
magnet Am. Bosch —>— 6/100	magnet Bosch, 130 —>— 12/100	batteri med —>— 6/120	magnet Bosch —>—	magnet Leece-Neville —>— 12/132	batteri 300 med 12/
tørplater 3; 1:1; 1:2; 1:4	lameller i olje 4; 1:1; 1:1,62; 1:2,72; 1:4,36	enkelt plate 3	4	enkelt plate 4; 1:1; 1:2,07; 1:3,28; 1:4,98	enkelt plate 4; 1:1; 1:1,76; 1:2,81; 1:5,35
orbensen internal gear eller sp. kon. tandhj. 1:6 paa transmisjon	kon. og cyl. tandhj. 1:6 paa transmisjon	sp. koniske tandhj. 1:4,7 hydr. paa alle 4 hjul paa transmisjon	kon. og cyl. tandhj. 1:6 paa transmisjon	1:4,67 paa transmisjon	sp. koniske tandhj. 1:5,375 hydr. paa alle 4 hjul paa transmisjon
paa bakhjul 260/360 160/55	paa bakhjul 260/430 80/70	390—400/ 89—57/ snekke 1050	paa bakhjul 250/500 80/50	paa bakaksel 305/435 2 × 134/95	440/267 57/95
skruer og mutter 950 1440	snekke 1050 av progressivtypen 1350	snekke 965 1420	skruer og mutter 1100 1400	snekke 1030 1270	«Cam and lever» 1070 1520
32" × 6" 2 × 32" × 6" 60 50	32" × 6" 36" × 8" 55 45 ved 1600 omdr./min.	34" × 7" 34" × 7" 72	32" × 6" 36" × 8" 90 50	32" × 6" 34" × 7" 85 58,5	32" × 6" 2 × 32" × 6" 90 60
14985,—	18997,—	15350,—	18100	16450,—	22800,—
	Efter en kurs paa sv. kr. = 124,—		Efter kurs paa sv. kr. = 124,— Ogsaa inkl. ur og Gabriel snubbers	Efter kurs paa \$ = 4,70.	Efter kurs paa \$ = 4,70.
					42

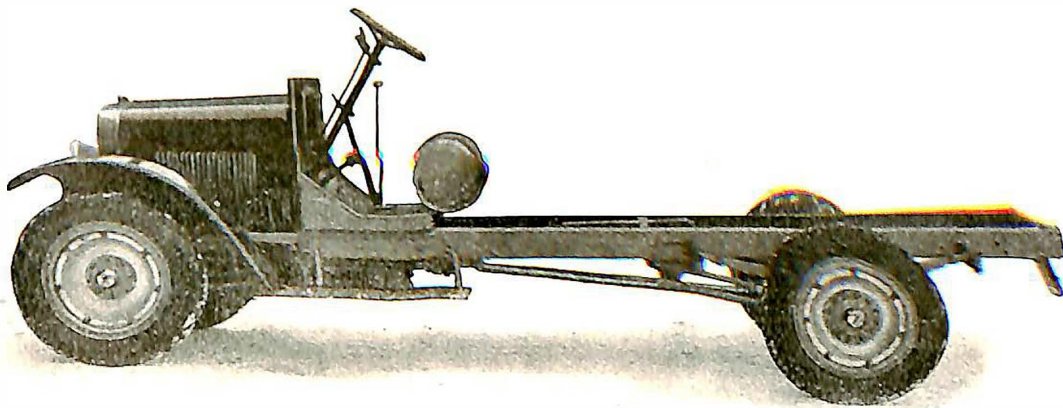


Fig. 5. G M C model K — 17.

Den 6-cyl. motor har en noget jevnere gang og større akselerasjonsevne end den 4-cyl. under forutsætning av like god konstruksjon og utførelse, men fordelene er ikke nævneværdig og maa ialmindelighet betales med et noget høiere bensinforbruk.

er en motor med sideventiler enklere. Det viktigste er at ventiltversnittene er tilstrækkelig store.

Av største betydning er at smøresystemet er godt, med en stor oljesil som er let at rense og tryksmøring saavel til bærelagrene som til raadelagrene ialfald for mere hurtiggaende motorer.

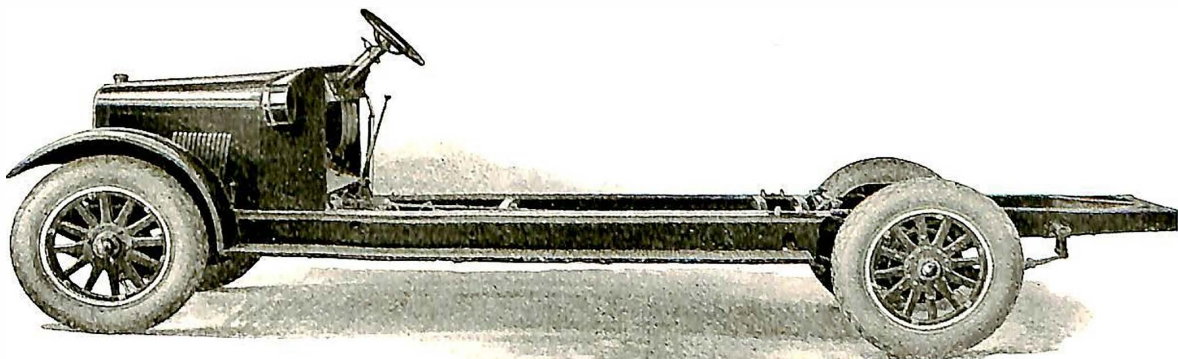


Fig. 6. International S. L.

De fleste motorer har nu avtagbart toplakk, noget som letter arbeidet med at holde forbrændingsrummet rent for sot. Om fordeler og mangler ved top- og sideventiler er der talt og skrevet meget mer end spørsmålet er værd. Forholdet er at ved store omdreiningstal kan en motor med topventiler yde noget mere kraft end en tilsvarende motor med sideventiler, og bensinforbruket påastaaes at være noget mindre. Til gjengjæld

Oljestandviseren bør være robust og paalidelig og aapningen for paafyldning av oljen bør være stor og bekvemt anbragt.

Av forgassere har man 2 hovedtyper, nemlig de som reguleres ved indskifting av dyser og de som reguleres ved skrue. Begge typer gir riktig regulert meget tilfredsstillende resultater; da det imidlertid er behageligere at kjøre med en fet blanding end med den mest økonomiske, vil den

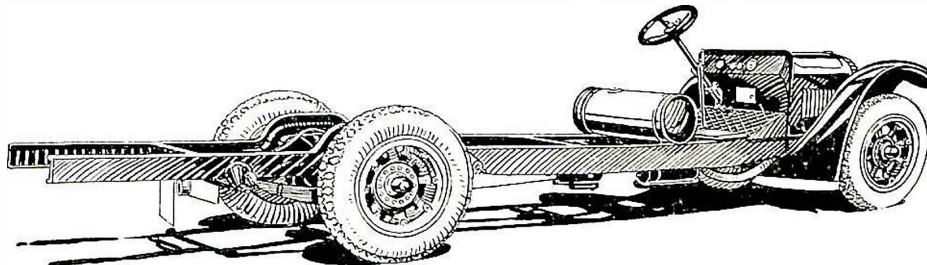


Fig. 7. Republic model 81.

førstnevnte type i almindelighet egne sig best, naar bilen kjøres av en leiet chauffør; kjører derimot ruteindehaveren selv sin bil, vil den anden type i almindelighet være den fordelaktigste, saafremt han virkelig kan indstille forgassere.

De tilbudte chassier har alle vandkjøling og de fleste sirkulasjon ved pumper; thermo-syfon-systemet gir, riktig dimensjonert, like god kjøling; men man maa bare passe godt paa at radiatoren

kræver en meget omhyggelig utførelse og justering for at virke fuldt tilfredsstillende.

Styringen bør være let med adgang til justering ved slit.

Det er av største betydning at fjærene er lange og myke. Til omnibusser bør ikke brukes chassier med almindelige lastebilfjærer.

For størrelsen av luftringer haes følgende forskrifter:

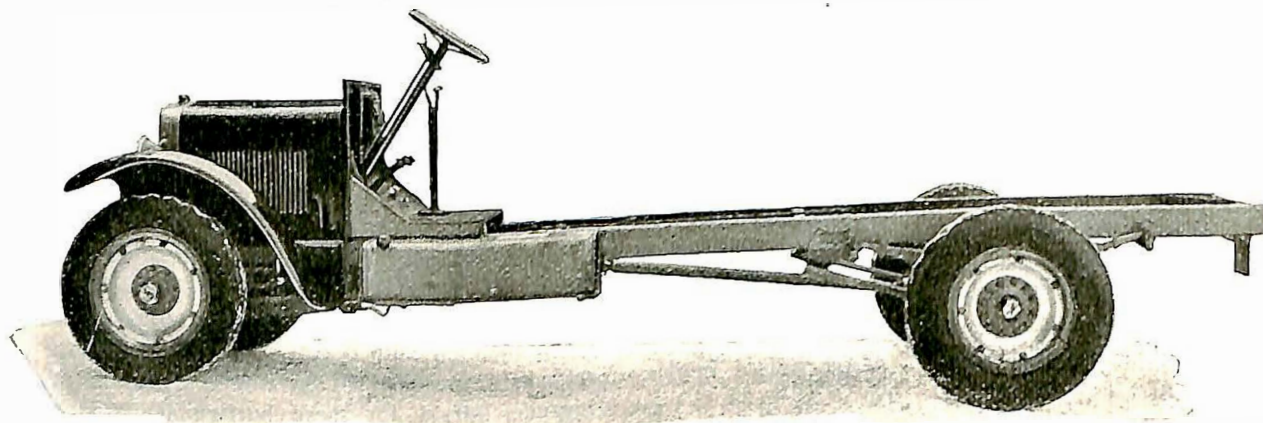


Fig. 8. G M C model K — 32.

er helt fylt med vand.

Magnettænding har den fordel at man kan benytte vognen selv om batteriet er utladet eller tat ut til opladning. Dette er av størst betydning for ruter hvor der ikke er anledning til at faa utlaant en akkumulator, mens den som tilhører bilen lades op. Det maa paasees at magneten er let tilgjengelig. Dynamoen bør for en mindre omnibus (12—16-sæter) yde minst 100 Watt og en større (16—25-sæter) minst 130 Watt. Passende størrelse for batteriet er 80 og 100 Amp.timer ved 12-Volt og tilsvarende større for 6-Volt anlæg.

Av koblinger er platekoblingene som regel at foretrække. 3 eller 4 gear er et gammelt strids-spørsmål, idet de europæiske vogner gjerne har 4 og de amerikanske 3 gear. En vogn med stor forskjell paa oversætningsforholdene er som regel vanskeligere at geare end en hvor disse er smaa. For lettere omnibusser brukes som regel spiralskaarne koniske tandhjul i kardangen som paa vanlige personbiler. Større omnibusser har isteden gjerne enten snekkedrift eller en dobbelt oversætning med koniske og cylindriske tandhjul. Snekkedriften har en noget mindre virkningsgrad, men en mere lydløs gang end de andre typer. Omsætningsforholdet i bakakselen (gearingen) bør være avpasset efter veiforholdene.

Av bremsene bør ialfald det ene sæt være utbalansert og alle friksjonsflater rikelig store, saa hyppige justeringer undgaaes. Bakkebremser er at foretrække fremfor baandbremseser.

De fleste konstruksjoner av 4-hjulsbremseser

Akseltrykk ved fullt lastet vogn i kg.	Luftgummidimensjoner.	
	Eng. "	mm.
900	4½"	120
1100	4½"	120
1300	5" eller 2 × 4"	135 eller 2 × 105
1500	5" — 2 × 4"	135 — 2 × 105
1700	6" — 2 × 4½"	150 — 2 × 120
2000	6" — 2 × 4½"	150 — 2 × 120
2400	7" — 2 × 5"	180 — 2 × 135
2700	7" — 2 × 5"	180 — 2 × 135
3000	8" — 2 × 5"	200 — 2 × 135
3400	8" — 2 × 6"	200 — 2 × 150
3800	10" — 2 × 6"	250 — 2 × 150
4400	10" — 2 × 7"	250 — 2 × 180
5000	12" — 2 × 7"	300 — 2 × 180
6000	12" — 2 × 8"	300 — 2 × 200

Det er av største betydning at forhandleren har et tilstrækkelig lager av reservedeler til rimelige priser.

De i nedenstaaende tabel opførte chassipriser er uforbindende og opgit med kursklausul samt under forutsætning av rutebiltold. Hvis ikke andet er nævnt er speedometer, horn, støtfanger og montert reservefælg eller reservehjul indbefattet.

Karosseriene.

Det lønner sig at bygge karosseriene solid av førstklasses materialer og spesielt ikke spare paa lange helsmidde beslag. Ved lukkede karosserier

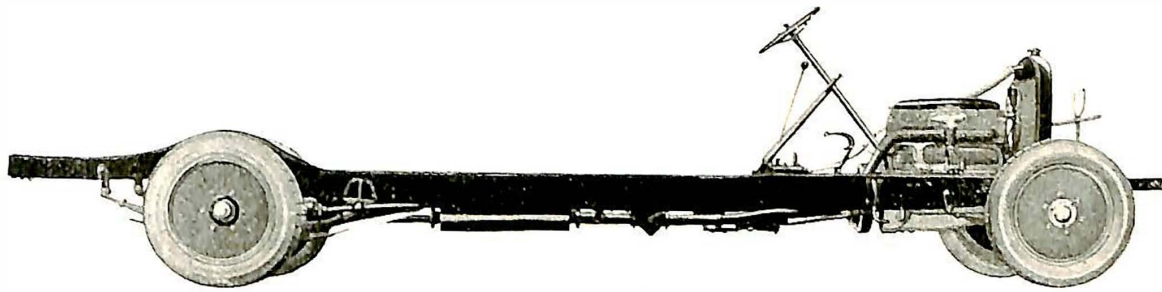


Fig. 9. Reo.

bør et par vinduer paa hver side være senkbare og i taket bør anbringes et tilstrækkelig antal ventilatorer.

Alle lukkede omnibusser maa være forsynt med en nødutgangsdør, som helst bør anbringes i bakvæggen, ialfald ikke paa samme side som indgangsdøren og langt fra denne.

Skal ruten ogsaa kjøres om vinteren, bør omnibussen utstyres med tilfredsstillende opvarming.

Alle rutebiler skal utstyres med godt brandslukningsapparat og bør ha en solid automatisk vindusrensere, eventuelt ogsaa haanddreven.

Prisene.

før solide omnibuskarosserier, med ekte skindtræk, reservehjulsholder, verktøikasse samt indbygning av opvarmingsarrangement og bensintank stiller sig for tiden omtrent saadan:

12 sæter	ca. kr.	6500
16—18	»	»
20	»	»
24	»	»

RUTEBILHOLDEPLASSER I TØNSBERG.

Av overingeniør J. Sund.

Da nogen opplysninger om rutebiltrafikken omkring i distriktene, herunder ogsaa om anordninger av rutebilholdeplasser, antas at være av interesse, skal jeg meddele litt om, hvordan holdepl-

saken er ordnet eller kanskje rettere vil bli ordnet her i Tønsberg.

Av byene i Vestfold har som bekjendt Tønsberg de fleste bilruter, idet ikke mindre end 21



Holdeplassen ved Storgaten, Tønsberg.

ruter trafikerer Tønsberg-distriktet. Av disse 21 ruter gaar 11 til Nøtterøy og Tjøme og resten, 10 stk., til Slagen, Sem, Stokke, Andebu og Vivestad. Da der i byens centrum (den gamle bydel), hvor størsteparten av forretninger og kontorer er beliggende og hvor derfor hovedmengden av trafikken søker ind, er smaat bevendt med aapne plasser, har rutebilene tidligere hat sine holdeplasser paa mange forskjellige steder i byen, hvilket har vært til stor ulempe for bilrutenes passasjerer, særlig da for fremmede med lite eller intet lokalkjendskap.

Med biltrafikkens hurtige vekst blev forholdet efterhvert mere og mere uholdbart, hvorfor der av byens myndigheter blev optat arbeide for en tilfredsstillende ordning av holdeplas-spørsmålet. Under dette arbeide med saken fremkom tilbud fra Vallø Oljeraffineri (Østlandske Petroleumskompagni) om at anlegge holdeplas for Nøtterøy- og Tjømebilene i forbindelse med bensinstasjon paa en centralt beliggende tomt tilhørende en privatmand, som var villig til at leie ut tomten. Dette gik i orden og den nye holdeplas har nu vært i bruk i ca. 1½ aars tid.

Av hosstaaende fotografi av holdeplassen, som er beliggende ved Storgaten, vil sees at der paa plassen er opført et lite murhus i paviljongstil, som indeholder pakkeekspedisjonsrum, et lite venterum samt W. C. Bak huset er vaskeplas for biler. En av det nævnte oljeselskap ansat ekspeditør forestaar bensinsalget og pakkeekspedisjonen.

Med fuldførelsen av dette anlæg blev holdeplassspørsmålet løst paa en heldig maate for ca. halvparten av byens bilruter. Disse betaler ikke nogen plasavgift, men som rimelig da er, dækker de sit bensinbehov hos det oljeselskap som har bekostet oparbeidelsen av plassen og opførelsen av «stasjonsbygningen». For ekspedisjonen av rutenes pakke- og godsforsendelser betaler hver rute en fast maanedlig avgift.

De bilruter som ikke benytter ovennævnte holdeplas vil i løpet av indeværende aar bli samlet paa en fælles plas et andet sted i byen. Dette anlæg, som for tiden er under utførelse, blir noget større end det foran beskrevne. Selve plassen har et flateindhold av ca. 1400 m² som skal cementeres. Den skal avgi faste plasser til 12 rutebiler og desuten parkeringsplas for omtrent det samme antal privatbiler. Ogsaa her blir der naturligvis «bilvaskeri». Plassen faar 3 indkjørsler, hver 4 meter bred. Forøvrig blir den indgjerdet (vistnok fletverks-gjerde). «Stasjonsbygningen» faar en grundflate av ca. 100 m² og skal indeholde ekspedisjonsrum, et større venteværelse, 2 W. C., gang og aapen veranda.

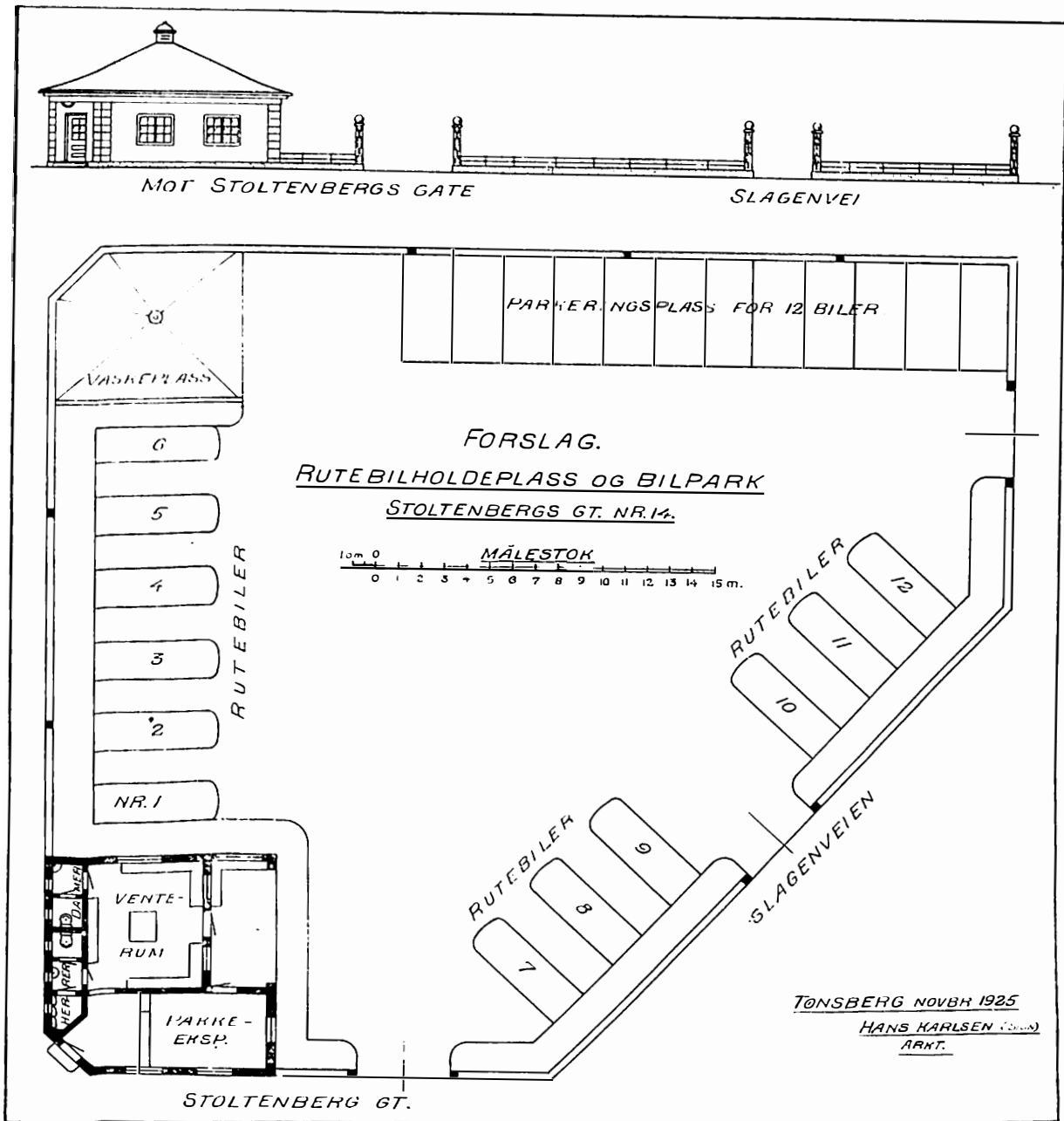
Dette er i hovedtræk rutebilholdeplas nr. 2 i Tønsberg. Nærmere detaljer vil fremgaa av grundrisset. Anlægget, som opføres av Norsk-

OVERSIKT OVER RUTEBILTRAFIKKEN I VESTFOLD FYLKE FRA 1910 TIL 1925.

Mottatt fra overingeniør J. Sund.

Aar.	Fra Drammen.		Fra Sande st.		Fra Holmestrand.		Fra Horten.		Fra Tønsberg.		Fra Sandefjord.		Fra Larvik.		Sum.	
	Antal ruter.	Længde i km.	Antal ruter.	Længde i km.	Antal ruter.	Længde i km.	Antal ruter.	Længde i km.	Antal ruter.	Længde i km.	Antal ruter.	Længde i km.	Antal ruter.	Længde i km.	Antal ruter.	Længde i km.
1910—11	1	6	5 000						2	25	19 000	2	25	12 000	5	56
1915	1	6	7 000		1	12	20 000	1	12	20 000	2	60	17 000	4	78	44 000
1920	1	6	9 000		7	126	97 500	7	126	97 500	4	134	40 500	16	343	166 800
1924	4	44	106 200	2	33	24 400	2	53	238	421 800	8	77	84 300	41	550	755 000
1925	5	58	126 800	1	13	25 500	4	39	285*)	533 700*)	9	78	100 900	53	708	1 090 700

*) Herav paa Nøtterøy og Tjøme 11 135 311 900



Engelsk Mineralolje A/S, skal bestyres av Bergans Automobilforretning A/S, som er beliggende i umiddelbar nærhet av rutebilholdeplassen og hvor det nævnte oljeselskap for tiden har bensinstasjon. Saadan blir derfor ikke anlagt paa den

nye rutebilholdeplas. Heller ikke her skal det saavidt vites betales plasavgift. Naar denne nye plas blir færdig og tat i bruk, vil holdeplaspørsmålet for rutebilene i Tønsbergdistriktet være ordnet paa en meget heldig maate.

TRAFIKKSIKKERHETEN PAA VEIENE.

I anledning av at der nu holdes en landskongress i Amerika for at fremme trafikksikkerheten, har et amerikansk tidsskrift mindet om den amerikanske handelsminister Hoovers hilsen til den foregaende kongress som blev holdt i 1924.

Denne uttalte dengang, at midlene mot de overhaandtagende trafikulykker kan stort set deles i 3 slags:

1) først forebyggelse og sikkerhetsforanstaltninger,

- 2) dernæst strenge straffer for overtrædelse,
3) endelig publikums opdragelse i ansvarsfølelse.

Hertil tilføjer tidsskriftet: Hvis et saadant program skal kunne gennemføres, maa veiingeniørerne paa den ene side og publikum paa den anden side fylde hver sin del av opgaven.

Vi maa gaa ut fra at disse ord passer paa

Amerika, men de passer utvilsomt minst like saa godt paa Norge. Hos os findes der tusen vanskeligheter, som alle efterhvert bør rettes. Hertil kræves selvsagt penger, men det maa ogsaa erindres at en god del farlige punkter kan fjernes for smaa midler. Ulykkene sker kanske oftere paa de steder, hvor der findes forholdsvis ubetydelige feil end paa de steder hvor naturen og veiens hele karakter tilsier forsiktighet. A. B.

SVERIGES VEIADMINISTRASJON

FRA DEN FORRIGE AAR FÖRETATTE STUDIEREISE.

Som fuldstændiggjørelse av overingeniørerne Dahle og Riis' beretning i «Meddelelser fra Veidirektøren» nr. 10—1925, side 143 har Ordføreren i Marks härads vägstyrelse, hr. And. S. Elof velvillig meddelt nedenstaaende opplysninger som vil læses med interesse.

Landsfiskalerna förrätta årligen, minst en gång, vägsyner, men med biträde av två s.k.nämndemän eller bisittare i häradsrätten. Det är vägstyrelsen,

icke landsfiskalerna, som uppgåra budgetsförslag för väghållningsdistriktet.

Budgeten fastställs av vägstämman. De olika socknarna utse årligen vardera ett ombud att å vägstämman utöva socknens rösträtt och föra dess talan. Dock är medgivet för enskild väghållningskyldig att å vägstämman föra egen talan och rösta för eget vägfyrktal, som i så fall avräknas från respektive sockens vägfyrktal.

ANTAL ARBEIDERE PR. 1. FEBRUAR 1926

ved de av veivæsenet administrerte veianlæg, utarbeidet ofter de fra overingeniørerne indsendte opgaver.

Fylke	Antal arbeidere			Herav paa		Sum
	Hovedveier	Bygdeveier med statsbidrag	Bygdeveier uten statsbidrag	Ordinært arbeide	Nødsarbeide	
1. Østfold	79	52	110	55	186	241
2. Akershus	153	42	372	129	438	567
3. Hedmark	149	39	138	226	100	326
4. Oppland	102	41	94	93	144	237
5. Buskerud	107	95	230	238	194	432
6. Vestfold	74	18	21	82	31	113
7. Telemark	427	160	88	86	589	675
8. Aust-Agder	122	15	176	254	59	313
9. Vest-Agder	86	106	10	202	—	202
10. Rogaland	241	55	133	186	243	429
11. Hordaland	383	208	282	473	400	873
12. Sogn og Fjordane	92	245	—	337	—	337
13. Møre	28	45	17	84	6	90
14. Sør-Trøndelag	139	80	24	82	161	243
15. Nord-Trøndelag	110	64	40	149	65	214
16. Nordland	230	—	30	57	203	260
17. Troms	163	29	20	114	98	212
18. Finnmark	372	—	—	57	315	372
Sum	3057	1294	1785	2904	3232	6136

Vi representerer de anerkjendte bilmerker:

Dodge Brothers - Minerva - Renault - Federal

og har levert et stort antal av disse vogne rundt omkring i landet til rutebiler, vare- og lastebiler, personbiler etc.

Vi fører stadig paa lager av disse merker likesom vi fører et velassortert lager av reservedele till samme.

Vi har stort reparationsverksted, chafforskole, benzinstation og forøvrigt alt til branchen henhørende.

Ved anskaffelse av bil tør vi be Dem henvende Dem til os, og vi staar altid gjerne til tjeneste med tilbud og alle opplysninger.



Telefoner: 43840 og 42865

Telegramadresse: «Nielauto»

Aktieselskapet AUTO Lindemansgt. 1-9

PROTECTOL

(Registreret varemerke.)

NORSK FABRIKAT

er bedste rustbeskyttende maling for alle slags jernkonstruktioner, jerntaker, bølgeblikstaker etc og bedste bstryknings- og beskyttelsesmiddel for paptaker og alle slags cementkonstruktioner.

Anvendes bl. a. av Statens Veivæsen (div. fylker), Norges Statsbaner (div. distrikter) etc.

FENOLIT

(Registreret varemerke)

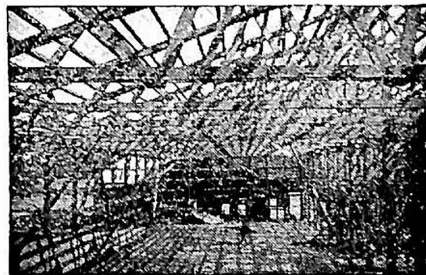
(forbedret norsk karbolineum)
til impregnering og konservering av alle slags trækonstruktioner.

„Sicco“-Cementtilsætningsstof.
„Eos“-Presenningssmørelse etc.

Eneleverandør:

Norsk Isolerings-Komp.

Keysersgt. 1 — Oslo
Telefon 15 134 — Telegr.adr.: Waterproof.



Alligator takkonstruktion for 1800 m² bygning.
Rygene Træmassefabriker.



Tømmerbinderen
Alligator

(Patentert i mange land, norsk patent 41407)

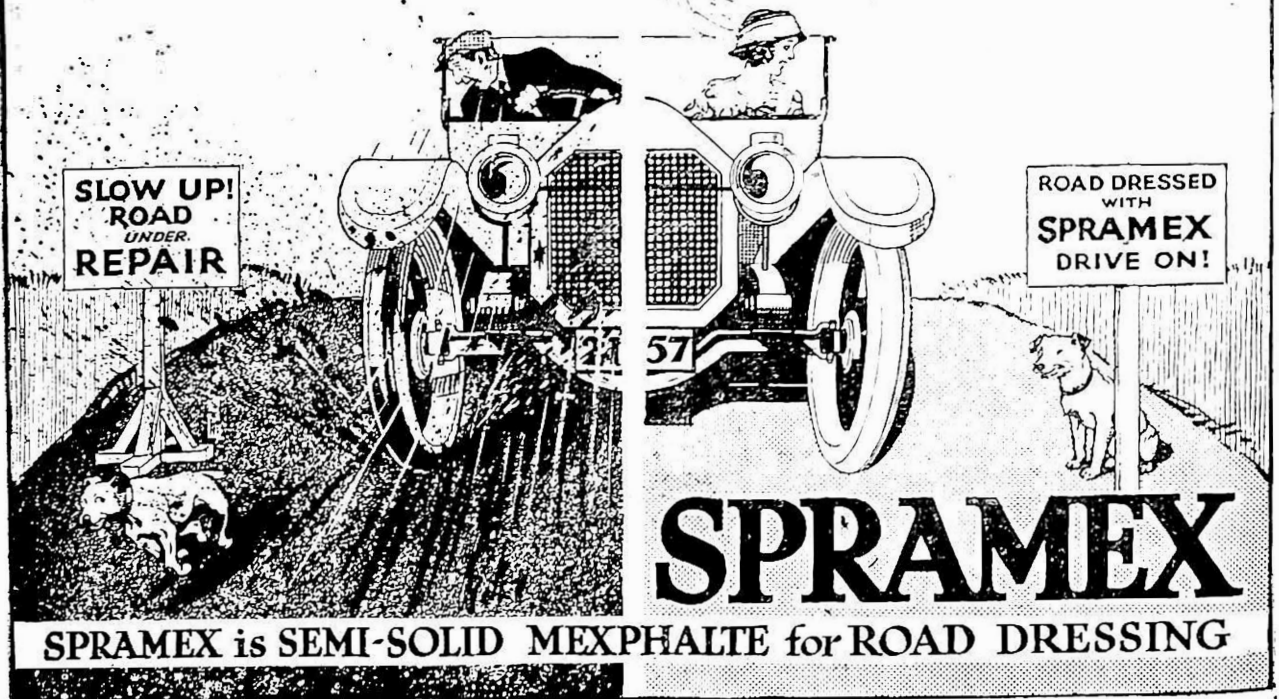
gir den enklest mulige og samtidig paa-
lideligste sammenføring for alle slags træk-
konstruktioner, som broer, stillaser, taksto-
ler, landbruksbygninger, ledningsmaster
etc. **9000** stk. Alligator blev brukt ved
etc. luftskibshallen paa svalbard

Glimrende anbefalinger!

Brosjyre med belastningstabeller og alle opplysninger
ved henvendelse til forhandlerne eller fabriken:

Telegr.adr.: **Alligator** A S Telefon **33483**
„Alligator“ S THALVARDS GT. 35, OS LO

The OLD WAY *The* NEW SPRAY



BITUMEN

NORSK-ENGELSK MINERALOLIE AKTIESELSKAB

OSLO

INDHENT OFFERTE
TELEFON · 25 950

FORHØIELSE AV BILAVGIFTENE I TYSKLAND

En representant for det tyske folkeparti har i landdagen stillet følgende spørsmål:

«Ved den meget store lastebiltrafik, især fra Hamburg og utover, er veiene i provinsen Schleswig-Holsten kommet i en tilstand som har tvunget provinsialforvaltningen til hvert aar at bygge ca. 70 km vei med smaastensbrolægning. Til bygning av disse 70 km vei har provinsiallanddagen for 1924

25 bevilget 7 mill. riksmark, hvorav 3½ mill. ordinært og 3½ mill. ekstraordinært. En saadan særbelastning kan provinsen ikke bære. Er statsministeriet forberedt paa at gjøre sin indflydelse gjældende overfor riksregjeringen for at paaskynde vedtagelsen av en lov, hvorefter automobileierne maa delta i utgiftene til provisialveibygningen?»

I sit svar paa denne forespørsel har indenriksministeren fremholdt, at automobileierne allerede nu bidrar til dækning av utgiftene til veivæsenet (vedlikeholdet) ved den beskatning av motorvognene som er bestemt i riksbilskatteloven. Paa grund av de økende veivedlikeholdsutgifter væsentlig som følge av den tiltagende biltrafik antaes imidlertid, at de nuggjældende avgifter bør betraktelig forhoies. Riksfinansministeren indser ogsaa nødvendigheten herav, og et lovutkast som gaar i denne retning er for tiden under forberedelse.

SÆRBESTEMMELSER OM MOTORVOGNAKJØRING

Vestfold fylke.

Fylkesveistyre har aapnet de nye bygdeveier Grinnerud—Stubberud i Skoger, Budderud—Lærum i Sande og Dalen—Lie i Lardal for almindelig automobiltrafik.

Vest-Agder fylke.

Fylkesveistyre har i møte den 17.—18. december f. a. besluttet at aapne veien fra Vatne bro til Habbesland i Eiken for biltrafik.

Rogaland fylke.

Fylkesveistyre har vedtatt at tillate kjøring med motorvogn paa samtlige bygdeveier i Bjerkeim herred.

Videre har fylkesveistyre bestemt at bilkjøring paa Tysvær herreds bygdeveier — undtagen fru Stolt-Nielsens vei — forbydes i tiden fra 15. januar til 15. april, dog blir kjøring tillatt for avhenting av læge og dyrlæge.

Møre fylke.

Fylkesveistyre har under 18. februar 1926 besluttet at bygdeveistrækningene Havnevik—Nesje med arm til Ødegaard (4,3 km) og Søsnes—Gribbestad (7,3 km) i Veøy herred aapnes for almindelig trafik med motorvogn av vekt indtil 1500 kg i lastet stand paa betingelse av at der ikke kjøres med større hastighet end 25 km i timen, samt at der ikke kjøres i teleløsningen og under det almindelige sommerveiarbeide.

Videre har fylkesveistyre besluttet at bygdeveien Storbroyen—Overjøie (8,9 km) samt Seljebotnveien (1,7 km) i Stordal herred indtil videre aapnes for almindelig færdsel med motorvogn paa betingelse av at

1. vogn med lass ikke veier mer end 2000 kg.
2. der ikke kjøres i teleløsningen og mens det almindelige sommerveiarbeide foregaar.
3. at der ikke kjøres i tiden mellem kl. 6 fm. og 6 em. paa de søn- og helligdager der er gudstjeneste i Stordal kirke.

Finnmark fylke.

Ved kgl. res. av 5. februar 1926 er i medhold av lov om bruk av motorvogn av 21. juni 1912 § 27, jfr. tillægslov av 6. juli 1923 fastsat følgende som gjælder indtil videre:

«I. Paa veistrækningen Bussesund—Vadsø—Tana maa erhvervsmæssig befordring av personer med motorvogn uten fast rute ikke foretaes av andre end dem som faar fylkesveistyrets bevilling dertil. Til bevillingen kan fylkesveistyre knytte nærmere betingelser om takster, største passasjerantal, godkjendelse av vognene m. v.

Undtat fra denne bestemmelse er befordring av offentlige tjenestemænd, læger, dyrlæger og jordmødre samt befordring som utføres av skystasjonsholdere inden eget skysomraade.

II. Disse bestemmelser trær i kraft straks.»

PERSONALIA

Avdelingsingeniør av klasse A ved veiadministrasjonen i Møre fylke, Jacob Voss, er ansatt i samme stilling i Akershus fylke. Avd.ing. Voss er født 1875 og har vært i veivæsenets tjeneste siden 1899 i Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre fylker. Siden 1912 har han vært avdelingsingeniør i sistnævnte fylke.

Avdelingsingeniør av klasse A ved veiadministrasjonen i Hedmark fylke, Marcus Marcussen, er efter ansøking meddelt avsked fra sin stilling fra 1. juli 1926 paa grund av svækket

helbred. Hr. Marcussen er født 1868 og blev uteksaminert fra Kristiania tekniske skole 1892. Han studerte ved den tekniske høyskole i Berlin 1893—94. Efter nogen tids arbeide i jernbanelvæsenet blev han i 1896 ansat i veivæsenet som assistentingeniør i Hedmark fylke, hvor han siden 1898 har vært avdelingsingeniør ved Kongsvinger avdeling.

Opsynsmand ved veivæsenet i Hedmark fylke, Chr. Andersen, fratrær sin stilling den 5. april førstk. efter opnaad aldersgrænse. Opsynsmand Andersen er født 1858 og har arbeidet i veivæsenet siden 1878. Han blev opsynsmand i 1888 og har som saadan tjenestgjort ved mange vei- og broanlæg i Hedmark fylke.

Opsynsmand ved veivæsenet i Hedmark fylke, Christian Nordhagen, er efter ansøkningsmeddelt avsked fra sin stilling fra 1. juni 1926 paa grund av svækket helbred. Opsynsmand Nordhagen er født 1860 og har vært opsynsmand i Hedmark fylke siden 1897.

LITTERATUR

Dansk Vejtidskrift, 1. hefte 1926.

Indhold:

Stiftamtmand, kammerherre R. Howard Grøn. Asfaltbetonarbeide i Aarhus. Utsnit av veispørs-

maalet. Vägfrågan i Sverige. Övergångsramper. Veiene under krigen 1914—18. Premieret besvarelse av Dansk Vejtidskrifts prisoppgave 1924. Fra domstolene. Fra ministerierne. Fra kommunerne. Vägmaterial- och fryslaboratorium vid Statens provningsanstalt, Stockholm. Fordelingen av avgiften av motorkjøretøier i finansåret 1924—25. Kjøbenhavns asfaltkompani. Den bornholmske stenindustri. Hvad kjørebanebelegninger koster.

Svenska Vägföreningens tidskrift, heft. 1, 1926.

Indhold:

Bilväg eller järnväg? Historien om en bro. Några erfarenheter från Östbo vägdistrikt. Om typerna vanlig väg och enklare väg. Nötningsmätare av betong. Kan kostnaden för underhåll av svenska vägar teoretisk beräknas? Några synpunkter ang. trafiksäkerheten på vägarna: En ny metod att jämna korrugerade vägbanor. Igenfyllning av kabelgravar å landsväg. Underhållet av de danska hovudvägarna. Sulfutbehandling av vägar. Skyddsräckena och bilarna. En snöplog av gigantiska dimensioner. Snöplogning av gigantiska dimensioner. Snöplogning i Norrbottens län. Gör gruset lämpligt för vägunderhållet. Konstarbeten å vägar. 8. Förteckning över vägkonsulenterna. Meddelande från Vägintitutet. Svenska vägföreningens underskrivelser ang. ändrad organisation av väg- och vattenbyggnadsväsendet, ang. revision av bestämmelserna för automobilskattemedlems fördelning samt ang. telegraf- och telefonlinjers placering vid våra landsvägar. Riksdagen.

UTGITT AV TEKNISK UKEBLAD, OSLO.

Abonnementspris: kr. 10,00 pr. aar — Annonsepris: 1/1 side kr. 80,00, 1/2 side kr. 40,00
1/4 side kr. 20,00.

Ekspedisjon: Akersgaten 7IV. Telefoner: 20701, 25465.

Trykt den 20. april 1926.