

MEDDELELSER FRA VEIDIREKTØREN

Nr. 39

Innhold: Vinterkjøring med motorsykkel. Driftsresultater fra Salhusferjen.

Okt. 1923

Vinterkjøring med motorsykkel

av
avdelingsingeniør Thor Larsen,
Hedmark fylkes veivesen.

Da det formentlig kan være av interesse, skal jeg tillate mig å beskrive et transportmiddel hvormed man i nordre Østerdalen har skaffet sig en billig og hurtig befordring på vinterføre.

festes til sykklens bagasjebærer, eller bedre til bakhjulets aksel, føier godt etter syklen i kurver og har ikke lett for å velte, selv med god fart. De videre forsøk har imidlertid ført til at «buk og gjeit-systemet» er funnet overflødig.



Fig. 1.



Postkjører Tynset - Nutrøpp Fig. 2.

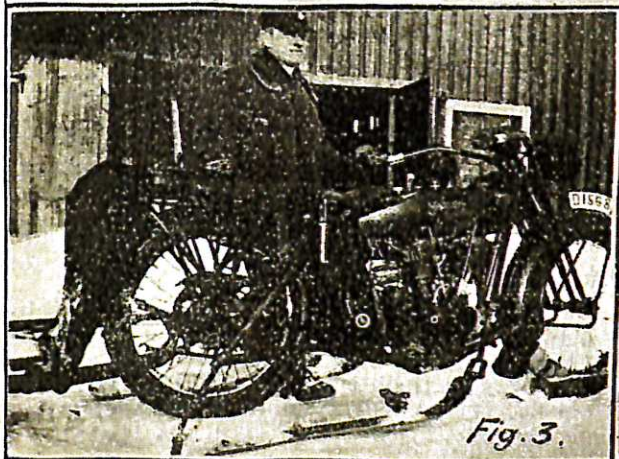


Fig. 3.

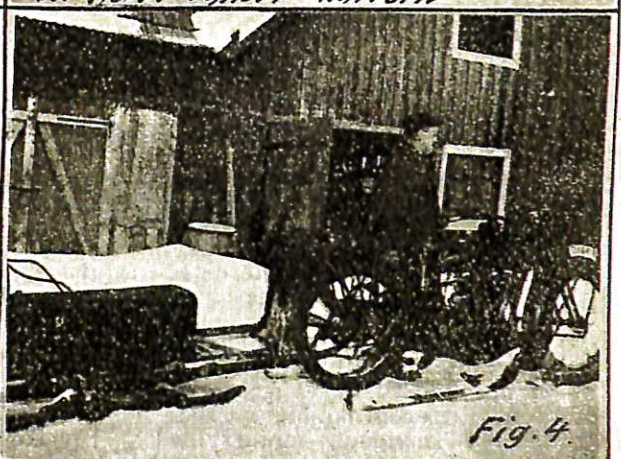


Fig. 4.

Det består, kort uttrykt, i en kraftig motorsykkel forspent en slede.

Det forutsettes den bemerkning at systemet nu har vært prøvet gjennom flere vint og på forskjellige strøk i distriktet her, og at det er i stadig utbredelse.

Den enkleste form er en motorsykkel uten ski som blir tilheftet en spisslede. Dette kan gå bra på faste veier. Blir veiene litt løse eller glatte må der settes ski («park ski») på syklen samt snekjetting på bakhjulet. Spissleden som er for stiv og tung og har for smale meier erstattes med en spesielt forarbeidet slede etter systemet «buk og gjeit». Sleden som enten

Det går også bra med et sett korte meier som understøtter sledens overstell så langt bak at en del av belastningen hviler på sykklens bakhjul og forhøier deltes friksjon mot veibanen, hvilket er en stor fordel på løs vei, (se fig. 1).

Siste vinter var det i bruk en del sleder av denne type, som var meget pent utstyrt (se fig. 2 — 5). Dessuten er der delvis anvendt en kort ski på forhjulet samt forbedret en del på «parkskiene» således at disses støttepunkt anbringes høiest mulig (se fig. 2) på forgallen like over bensintanken. Dette anbefales.

Av fig. 5 kan sees sledens opplagring på

meiene. Den er leddet likesom sledens forbindelse med syklen.

Med denne slede, de forbedrede «parkski» og en ski på forhjulet samt snekjetting på bakhjulet kan på temmelig løs vei kjøres med 30–40 km. fart med nokså stort lass.

I Nordre Østerdalen var denne befordring (med forskjellige av de foran nevnte sledekonstruksjoner) i bruk i følgende postruter siste vinter:



Tynset—Nytrøen	ca. 30 km.
Tynset—Brydalen	» 22 »
Ålvdal—Foldal	» 40 »
Hanestad—Øvre Rendal	» 18 »
Koppang—Ytre Rendal	» 40 »
Jordet—Fæmundsønden	» 67 »

Dessuten er det mange private som har laget sig sleder og er vel fornøiet, og vel å merke de private her i distriktet har det ikke til fornøielse, dertil er forholdene for små, men fordi det er funnet særdeles praktisk og lønsomt på de lange og ofte dårlig holdte vinterveier.

Ordføreren i Engerdal skriver således om postruten Rena—Fæmundsønden:

«I henhold til Deres ærede av 23. ds. meddeles at Engerdal kommune siste høst kjøpte en Harley Davidson motorsykel — nyeste modell, 18 à 20 hestekrefter — til befordring av posten mellom Fæmundsønden og Jordet i Trøsil.

Vi bruker park-ski og slede av Tynset (Bjørnsmoens) modell, og både syklen og utstyret synes å fungere utmerket.

Til tross for at vær og føre i vinter har været meget uheldig, særlig på grunn av nærsagt stadig storm og snedrev, så vi delvis har måttet ha hestehjelp, spesielt over Skarven, er vi stort sett vel fornøiet med foretagendet.

Ruten er 67 km. lang med 5 poståpnerier og et utall av postkasser og turen frem og tilbake gjøres normalt på 10 til 12 timer. Noget fotografi har vi dessverre ikke.

Vi kjøpte også en kjelke «Løkens patent», men den tror jeg ikke noget på.»

Samtlige ovennevnte postruter anvendte Harley-Davidson motorsykel. Det samme er tilfelle med omtrent samtlige private. Denne sykkel har vist sig å passe godt.

Den nye store modell av dette merke som nu er kommet på markedet «Harley Davidson Big» har siste vinter været benyttet av flere her og går meget bra. Den sees på fig. 2 og 3. En sådan sykkel har i vinter vært anvendt i postruten Tynset—Nytrøen og anvendt vanligvis 2 timer på turen frem og tilbake ca. 60 km. og hadde med 1 og 2 passasjerer foruten posten. Bensinforbruket ca. 4 liter.

Fordeler ved dette system:

1. Meget billig i anskaffelse, idet motorsyken krever liten forandring fra sit sommerutstyr («Parkski» og ski på forhjulet samt snekjetting). Sleden billig i anskaffelse (her i distriktet er alle hjemmelavet) ca. kr. 150.00 med pent utstyr.
2. Små drifts- og vedlikeholdsutgifter i forhold til transportevnen.
3. Vinterveiene trenger ingen ekstra forholdsregler. Motorkjøretøiet klarer sig med den smale nogenlunde faste bane («rygg») midt efter veien som det alltid blir på de lange, lite trafikerte strekninger hvor det sjelden blir kjørt sneplog. Kan hest og slede komme frem, vil i almindelighet også dette motorkjøretøi klare det.
4. Kan skaffe våre avsidesliggende tyndt befolkede strøk en rask og billig fremkomst som de vel neppe ellers nogengang vilde få hverken ved hjelp av nye gode sneploger eller nye automobiltypen for vintertrafikk.
5. Det har på vintertiden lett for å passere hester selv på smal vei.

Av ulemper vet jeg kun å nevne at det kan være kaldt for persontrafikk. Da imidlertid folk her i distriktet forstår å kle sig, høres der forholdsvis liten klage over dette punkt. Der kjøres i 25 undtagelsesvis 30 kuldegrader. Nogen risiko for veltning på ujevn vei er der jo også, om ikke kjøreren er litt påpasselig. I almindelighet medfører dog ikke veltning på vinterføre nogen alvorlig fare.

Da jeg har inntrykk av at dette enkle og billige system med dets gode egenskaper ikke er kjent i mange trakter av landet, tillater jeg mig å anbefale det også blir prøvet i postruter i andre distrikter hvor automobildrift faller for dyr på vinterføre.

Derved vilde systemet bli kjent og visselig også optas av private og på den måte komme landet tilgode i form av innspart tid.

Det skal tilslutt bemerkes at jeg i Ytre Rendal har set befordret samtidig 5 passasjerer på denne måte. Det var da riktignok fin vei.

Angående priser m. v. på motorsyklar og tilhengersleder meddeles:

Der er truffet overenskomst med firmaet Sørensen & Balchen, Kristiania om 10% rabatt på de til enhver tid gjeldende utsalgspriser for Harley-Davidson motorsyklar og sidevognen, som innkjøpes gjennom Veidirektøren for skyss-, post- eller rutetrafikk.

Sleder kan fåes hos hr. O. M. Bjørnsmoen, Tynset for kr. 150,00 pr. stk. levert Tynset jernbanestasjon, komplett med beslag, trekk og maling. Farve efter ønske. Leveringstid 14 dage, for større partier litt lengere tid.

Driftsresultater for Salhusferjen.

(Efter meddelelse fra overingeniør Bassøe.)

Som omhandlet i «Meddelelser fra Veidirektøren» nr. 31 blev der i 1918 anskaffet en motorferje til Salhus ferjested. Ferjen, som oprettholder forbindelsen mellem Karmøen og fastlandet har følgende dimensioner:

Længde overalt 14,0 m.
Bredde på spant 4,7 »
Dybde i riss 2,4 »
Dybgående 1,4 »
Midtspant koef. Til 1,4 m. dybg. = 0,67 m.

Kjørebanelen har en fri bredde av 2,25 meter. På begge sider av denne — adskilt ved rekkverk — løper en 1,0 meter bred gang for passasjerer.

Største tillatte passasjerantall er 53 såvel når ferjen er uten som fullt belastet med kjørtøier. Ferjen har propell i begge ender.

Maskinen er en 50/60 E. HK. 4 cyl. 4 takts F.M. bensinmotor, som med 400 omdreininger utvikler ca. 25 E. HK. Cylinderdiam. 135 mm. Slaglengde 180 mm.

Ferjens kostende var kr. 65 000,00 og ferjehavner, broer m. m. kom på kr. 61 500,00, altså tilsammen kr. 126 500,00. Dessuten er der anskaffet en liten motorbåt for person- og sykkeltransport, og man har videre den gamle roferje

og en robåt som benyttes når motorfartøiene av en eller annen grunn ikke kan brukes.

Motorferjen går regulært kun fra kl. 7 morgen til kl. 10 aften. Den har ikke faste overfartstider, men går såsnart nogen vil over.

Betjeningen består av 3 mann, ferjefører, maskinist og båtsmann, med følgende avlønning:
Fører kr. 3,400 pr. år + 15% av ferjeinnt. (fra 1/2 22)

Maskinist » 3,200 » » + 15% » —
Båtsmann » 3,000 » » + 15% » —

Dette kan synes å være nokså meget, men man har ansett det nødvendig at besetningen tjener forholdsvis godt, for at der ikke skal opstå vanskeligheter på grunn av den lange tjenestetid, 15 timer pr. dag.

Nogen almindelig overfart om natten er der ikke, et forhold som man har under overveieelse å få forandret. Da det viste sig å være aldeles umulig å skaffe så stor betjening husrum, blev fylket nødsaget til å opføre en stor ferjemannsbolig. I denne er der 3 leiligheter, hver på 2 å 3 værelser med kjøkken. I tilfelle overgang til nattskift vilde det bli vanskelig å skaffe den 4de mann husrum, en mann med familie er der slett ikke plass for.

Driftsinntekter og utgifter i de 2 siste år har vært følgende:

	1/7 1920—30/6 1921		1/7 1921—30/6 1922	
	Inntekt kr.	Utgift kr.	Inntekt kr.	Utgift kr.
<i>Inntekter:</i>				
Ferjepenger	17 436.45		20 597.55	
<i>Utgifter:</i>				
1. <i>Ferje og båter.</i>				
Betjening		19 043.22		19 949.23
Brennsel		14 430.10 ¹		10 272.05 ⁴
Smurning		1 142.00		800.72
Redskap		987.37		579.04
Assuransse		2 191.00		2 616.00
Reparasjoner på motorferjen		7 782.55 ²		2 759.74 ⁵
Do. » øvrige båter		76.75		888.13
Diverse		1 289.09 ³		357.92 ⁶
		17 242.08		38 222.83
2. <i>Vedlikehold av kajer og broer</i>		1 012.73		267.05
3. <i>Ferjemannshuset</i>		3.50		310.42
	17 436.45	48 258.31	20 597.55	38 800.30
Balanse — nettoutgift	30 821.86		18 202.75	
	48 258.31	48 258.31	38 800.30	38 800.30

¹ Gjennomsnittlig kr. 1.34 pr. kg. bensen.

² Herav reparasjon efter brudd på krumtappaxsel, innsetning av nye koblinger og klassifisering kr. 6 500,00.

³ Herav til nye billetter kr. 600,00, avertissementer kr. 250,00 og bensinhus kr. 210,00.

⁴ Bensinpris kr. 1.15 — 0.80 pr. kg.

⁵ Herav dokksetning og besiktigelse ca. kr. 1 400,00.

⁶ Avertissementer ca. kr. 180,00 og belysning av kajene ca. kr. 180,00.

Av bruttoinntekten går for tiden 40% til betjeningen. De øvrige 60% innbetales til fylkeskassen. Der benyttes almindelig billetsystem med oppgjør hver måned.

Takstene som fra 1ste september 1922 er nedsatt noget er følgende:

A. Kjøreredskaper:

Personbil med chauffør	kr. 2,00
Godsautomobil —	» 2,00
Ruteautomobil og motorsykel med sidevogn og chauffør	» 1,00
Motorsykel uten sidevogn	» 0,50
Firehjulet vogn med 1 eller 2 hester og kusk	» 0,50
Trehjulet redskap med hest og kusk	» 0,50
Slede	» 0,50
Sykel og syklist	» 0,25

B. Personer:

Hver pers. fraregnet chauffør og kusk	» 0,10
Barn under 5 år i følge med en av foreldrene betaler intet.	

C. Dyr:

Løs hest	» 0,25
Storfe pr. stk.	» 0,25
Får, gjeter og svin pr. stk.	» 0,10

Ovenstående takster gjelder fra kl. 7 morgen til kl. 9 aften. Til andre tider dobbelt takst. Motorferjen går *kun* fra kl. 7 morgen til kl. 10 aften med undtagelse for læger og jordmødre.

De gamle takster var, spesielt for biler, vel høie, og man har inntrykk av at trafikken har tatt sig op efter nedslaget.

Ang. utgiftene.

De største utgiftsposter er: 1. betjening, 2. brensel og 3. reparasjon og vedlikehold av motorferjen.

1. Betjening.

Herunder er opført såvel den faste lønn som presenter av ferjepengene. Enn videre er der medtatt et mindre beløp til vikar

under ferier. Det ansees tvilsomt om denne post kan reduseres nevneverdig, idet man ved eventuell overgang til dag- og nattskift antagelig måtte ha en mann til, da der trenges 2 manns betjening til motorferjen.

2. *Benselskontoen* vil reduseres etterhvert som bensinprisen faller, for inneværende år blir reduksjonen 2—3000 kr.
3. *Utgifter til reparasjon og vedlikehold* av motorferjen var i den første tid temmelig store på grunn av flere forskjellige uheldige omstendigheter. I den siste tid er dog utgiftene gått betydelig ned, men de årlige besiktigelser og dokksetninger vil man jo stadig måtte regne med.

Traffikkens størrelse vil sees av nedenstående oppgave over antallet av solgte billetter:

År	10 øre	25 øre	50 øre	100' øre	Sum
1920—1921	33617	16629	6907	6464	63617
1921—1922	29148	15663	7092	10221	62124

* For automobiler benyttes formentlig 2 billetter à 100 øre.

Salhusferjens nettoutgift dreier sig altså nu om ca. kr. 20 000.00 årlig. Muligens vil man i fremtiden kunne bringe den endel ned, dog neppe i nogen betydelig grad.

Ved å gå over til elektrisk drift, med accumulatorbatterier, kunde visstnok driftsutgiftene reduseres, men dette vilde til gjengjeld bevirke adskillige utgifter til ombygning og nyanskaffelser.

Selv om utgiftene er store ansees dog Salhusferjens anlegg å være fullt berettiget.

En bro over Karmsundet er det jo en umulighet å tenke på, og et tidsmessig ferjeanlegg er derfor aldeles nødvendig for å skaffe de store distrikter på Karmøen med en folkemengde av 12—13 000 mennesker en god forbindelse med Haugesund by og fastlandet.

Sådan som forholdene i den senere tid har utviklet sig, er en motorferje i Salhus *absolutt nødvendig* uanset hvad driften koster.