

sneen fra begge skovler kan kastes til hvilken side man ønsker eller samtidig til begge sider. Skovlhjulene drives av en 60 HK Saurermotor som er anbragt bak på traktoren. Denne er en Hanomaglandbrukstraktor med en 50 HK 4 cyl. motor. Traktoren er forsynt med stålbelter og har en fart av 8,5 km/time på direkte og bare 1,4 km/time på lavgear. Hele maskinens vekt var 11 tonn.

Den roterende blev først anvendt til å fjerne brøitekantene etter plogbilene, da den p. g. a. sin lave fart alene ikke kunde holde oppe en distanse på 18 km.

Senere forsøkte man med dette apparat å åpne Malojaveien (1820 m o. h.). Snehøiden dreiet sig her om optil 3—4 m. Det forøket vanskelighetene ytterligere at veien lå i 10—12 % stigning og at der ovenpå sneen var en 1,2 m bred sledevei som var så fasttråkket at den kunde bære traktoren. Til tross herfor lyktes det å rydde veien selv om motstanden ofte var så stor at motoren som drev skovlhjulene stoppet, så apparatet måtte bakke for å komme i gang påny. Dette har ført til at der for kommende vinter aktes anvendt en roterende sneplog hvor hvert skovlhjul skal drives av en 100 HK motor. Snerustninger av

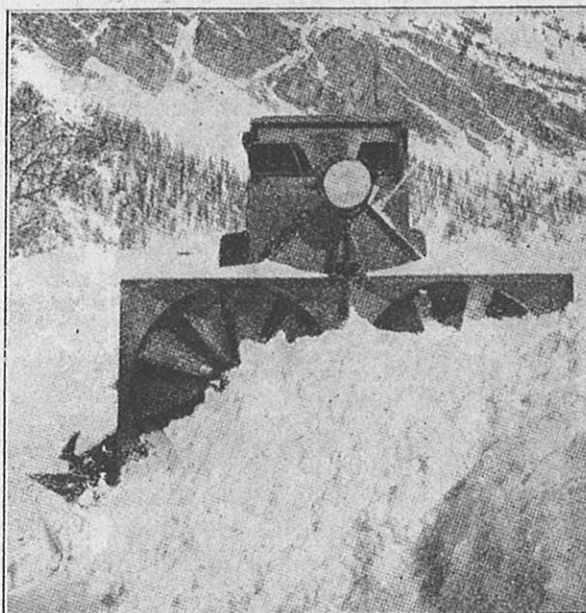


Fig. 3.

denne art er selvfølgelig overmåte kostbare både i anskaffelse og drift og er derfor bare økonomisk forsvarlige på veier med sterk trafikk.

## DEN ROTERENDE SNEPLOG «SNOW-KING»

Den av de roterende sneploger som antagelig hittil har fått den største utbredelse til brøitning av veier, er *Snow-King*.

Som det fremgår av fig. 1 består denne av en spissplog med et skovlhjul på hver side. I motsetning til hvad der er almindelig ved roterende jernbaneploger står skovlhjulenes akse loddrett på kjøreretningen. Hvert skovlhjul går på 2 koniske rullelager, og med et omdreiningstall av  $\frac{1}{3}$  av motorens for de største modeller og  $\frac{1}{5}$  av samme for de minste. På alle modeller kan man efter ønske sette et eller begge skovl-

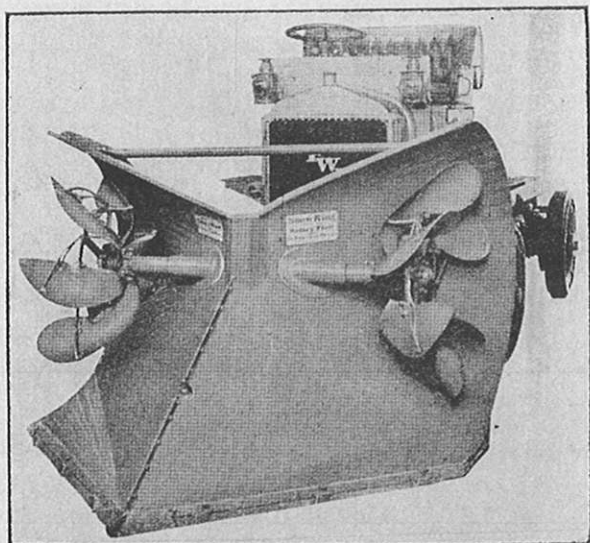


Fig. 1.

hjul i bevegelse og således slynge sneen enten til en eller begge sider. Skovlhjulene er solid konstruert og godt avstaget, så de kan arbeide i sammenpakket, iset sne uten å ta skade. Skulde de treffe en hård gjenstand, f. eks. en stabbesten, vil nogen lett utskiftbare „sikkerhetsbolter”, hvorigjennem kraften overføres, bli klippet over, så skaden forøvrig vil bli begrenset til en bøid skovl.

Plogen er festet til bilen eller traktoren foran, således at den er svingbar i vertikalplanet og hviler foran på en kort, bred mei. I denne er også anbragt 2 ruller for å lette kjøring over snebare strekninger. Ved hjelp av en skrue kan plogens høyde over marken reguleres.

Den nødvendige kraft til drift av skovlhjulene overføres fra drivvognens motor, under anvendelse av vanlige universalledd samt kronhjul og pinion eller snekke og snekehjuls overføring til skovlhjulsakslen.

„Snow King” fabrikeres i flere størrelser som nedenstående tabell viser.

Efter de erfaringer med denne plogtype som er innhøstet i U. S. A. og Finland (se forøvrig artikkelen „Maskinell snerydning i utlandet” i dette nr.) har denne plogtype visst sig å arbeide lett i snedybder på 1,2 m og at de største modeller kan klare optil 2,4 m sne, riktignok med sterkt redusert fart. Overstiger snedybden ikke 90 cm, danner der sig ingen brøitekant, likesom de brøitekanter der danner sig ved større snemengder blir meget lavere enn ved spissploger. „Snow-King” er i Norge representert av A/S Skabo Jernbanevognfabrik, Skøyen pr. Oslo.



Fig. 2.

Modell	Bredde m	Høide m	Skovhjul diameter m	Vekt kg	Hvilken trekkvogn må brukes
106	3,20	1,83	1,53	2260	10 tonn ca. 100 HK beltetraktor
126	3,66	1,83	1,53	2500	10 „ „ 100 „ „
85	2,56	1,53	1,22	1680	5 „ „ 75 „ „
664	1,98	1,22	0,92	910	2 „ „ 30 „ „
747	2,13	1,40	0,92	1000	3½ tonn lastebiler

## GODSTRANSPORT MED BIL OG MED JERNBANE MELLOM COLUMBUS OG ENDEL BYER I OHIO

Ekstrakt av en rapport over trafikkteilingen på Ohios hovedveier. (Public Roads juli 1927, s. 102.)

For å bestemme hvor stor del av den samlede varetransport mellom byer blir befordret med lastebil og for dessuten å bli klar over de faktorer som er avgjørende for valget mellom lastebil og jernbane, blev der optatt statistikk over hvor mange nettotonn der blev befordret mellom Columbus, Ohios hovedstad, som har omtrent samme innbyggerantall som Oslo, og 34 andre byer i Ohio med henholdsvis bil og jernbane. Disse byer er beliggende fra 11 til 216 km fra Columbus regnet langs landeveien og blev valgt for å kunne bestemme i hvilken grad transportlengden innvirker på valg av transportmiddel.

Hillsboro og Johnstown, som begge har indirekte jernbaneforbindelse med Columbus blev tatt med for å se hvilken innflytelse dette forhold utøver.

Commercial Point, Dublin, Reynoldsburg og Rome for å bringe på det rene hvor stor transportmengde der befordres mellom steder uten jernbaneforbindelse.

Ved sammenligning mellom de transportmengder i nettotonn som blev befordret med lastebil og med jernbane, for den sistes vedkommende spesifisert i vognladningsgods og annet gods, i løpet av en gjennomsnittlig måned i 1925 viste det sig at transportlengden har stor innflytelse på størrelsen av den transportmengde som blir befordret med bil.

Mellom Columbus og Akron, Cincinnati og Toledo hvor avstanden er over 160 km blir en meget liten del av den samlede varetransport utført med bil, mens næsten hele godsmengden blir fraktet med bil mellom Columbus og Grove City og mellom Columbus og Alton hvor avstanden er henholdsvis 12,9 og 14,5 km.

I tabell I er angitt en oversikt over forholdet mellom transportmengden på lastebil og jernbane ved forskjellige transportlengder.

Selv om andre faktorer ved siden av transportlengden innvirker på hvor stor del av varetransporten