



Fig. VI

Risten er markert med A.
 Det finere materiale faller herfra direkte ned i gruben, hvorfra en begerelevator bringer det op i sortertrommelen over siloen. Det grovere materiale må først passere en knuse-pukk-maskin (Kenedy Gyrotory Crusher). Markert B.
 I sortertrommelen blir grusen vasket, hvilken fordring statens veivesen har satt for kontraktøren.
 C viser vannledningen, hvorigjennem vannet pumpes op til sortertrommelen.

utkobles fortrommelen og skrapen stanser. Den bakre trommel kobles inn, vinder op tilbaketrekningskabelen og trekker skrapen vekk fra lasset og tilbake til gravestedet.

Skrapen leveres i forskjellige størrelser og firmaet som forhandler dem har satt op efterstående tabell for kapasiteten av de forskjellige størrelser og varierende transportlengder, alt i kubikkyard pr. time.

For $\frac{3}{4}$ kubikk-yard og mindre skraper regnes med en transporthastighet av den lastede skraper på 200 fot/min. Tilbaketrekningshastigheten er 400 fot/min. For 1 kubikk-yard og større skraper er transporthastigheten 200 fot/min. og tilbaketrekningshastigheten er 600 fot/min. Det opplyses imidlertid at tilfredse kunder stadig sender inn beretninger om langt større kapasitet. Vårt behov skulde i hvertfall med letthet kunne dekkes.

Det videre arrangement utover anskaffelse av skrapen med tilhørende Wire og heiseapparat vil til

en viss grad avhenge av grustakets beliggenhet og grusens art samt av den kapasitet man forlanger av arrangementet. Jeg vil først skissere som vist i fig. II en anordning som vil kunne passe for et hvilket-somhelst grustak og derpå omtale hvordan man, om ønskes, kan sløife enkelte deler.

Om ønskes kan man sløife begerelevatoren og isteden arrangere sig med et skråplan for å kunne få losset grusen i en silo. Dette skråplan kan i sig selv bygges sterkt nok for å bære den fullastede skraper og et passende tykt grusteppe, men kan også bygges op vesentlig av materialer fra grustaket, f. eks. matjordlaget og mulig ikke ønskelig finere materialer øverst i grustaket og på den måte kan man hensiktsmessig foreta den første øprenskning av grustaket.

Losseoperasjonen for oppbygning av skråplanet lar sig lett ordne ved kun å flytte opover ledetrissen på masten ved lossestedet alt eftersom skråplanet bygges op. Inneholder grusen ikke altfor meget store stener kan man arrangere sig som i fig. III også uten sortertrommel idet risten, hvor grusen losses, kan ta sig av de for store stener.

Som man vil skjønne kan anordningen varieres alt efter det lokale behov; skrapen brukes i Amerika til mangeartede øiemed. Foruten til utvinning av grus brukes den også for almindelig planeringsarbeide etc.

Fig. IV viser et grustak fra Syd Dakota.

Fig. V og VI tok jeg i Wisconsin. De viser et grustak som skaffet materialer for en betongvei som byggedes i nærheten av Madison i 1926. Ved bygningen av denne vei, som var 20 m. bred kunde man, hvis man hadde biler nok, gå frem ca. 750 fot pr. 10 timers dag, hvilket man hadde præstert, når transportlengden fra grustaket til veien kun var ca. 1,5 km. Hertil krevdes ca. 340 m³ sand og pukk (delvis singel) hvilket skaffedes tilveie av skrapen som sees på fig. V. Når transportlengden økedes, gikk man dog ikke frem så langt som ovenfor anført.

På fig. 6 sees grusens videre forløp efter at den har passert risten ved lossestedet.

Det hele var et meget effektivt og driftssikkert arrangement.

Anvendelse av skrapen har fått en meget stor utbredelse og den bør få innpass også i våre grustak. Tanken er å skaffe den i Østfold, hvorfor der er skrevet efter priser fra Amerika over det nødvendige maskineri. Hvis man derfor skulde interessere sig for anskaffelse, vil man om nogen tid også kunne få opplysninger om denne side av saken.

BAUTASTEN OVER AVDELINGSINGENIØR PAUL HOLST

Avdelingsingeniør Paul Holst, Troms fylke, omkom på tjenestereise i Lyngen i desember 1925; se „Meddeleiser fra Veidirektøren” nr. 1, 1926.

Efter tiltak av tidligere stortingsmann og ordfører, disponent Jørgen Pedersen, Tromsø, blev der iverksatt innsamling til reising av en minnestein over inge-

niør Holst. Efter samråd med overingeniørene Smith Sunde og Saxegaard blev det bestemt at stenen skulde reises ved den store riksvei gjennom Troms fylke, der den ved nordre ende av Takvatnet i Balsfjord grenner av til Øverbygd (Målselvdalen).

Den 10. august i år avslørtes stenen i nærvær av

flere hundre gamle venner og kjenninger av ingeniør Holst, hvoriblandt mange representative personer samt funksjonærer og arbeidere fra veivesenet m. fl. Etter anmodning holdt overingeniør *Saxegaara*, Holsts mangeårige chef og medarbeider, avsløringstalen, hvorav slutningen hitsettes: „Så samler vi oss ved denne minnets fest i varm takknemlighet for hvad Paul Holst gav sin samtid. En takk til den fremragende, virksomme fagmann, som gjorde fylket og dermed fedrelandet store tjenester, — den gode kollega, den forståelsesfulle arbeidsleder og folkekjære mann, den trofaste venn med hjertelag og lyst barnesinn! Ære være dem som gjorde tiltaket til å reise ham denne vakre bautasten! Som den står her på sin rette plass, innrammet av Guds frie, rene, storstilte natur, skal den være ikke bare et minne om mannen, men tillike et manende merke for alt virke i troskap — i hans ånd — til gagn for vårt kjære Troms fylke.”

Stenen har følgende innskrift:

Avdelingsingeniør
PAUL KRISTIAN HOLST

født 10—6—1876

forulykket på tjenestereise i Lyngen
10—12—1925

etter 27 års dyktig og trofast virke i Troms veivesen.

*

Reist av venner.

N. S.



EN NY OMNIBUSTYPE

Reisende med Schøyens ruter til Grorud vil ha lagt merke til en ny omnibus som i mangt og meget adskiller sig fra dem som hittil i almindelighet er anvendt.

Det som først vekker oppmerksomhet, er karosseriets vakre linjer, idet det virker lavt som en Sedan-omnibus. Når man kommer inn vil man se at det allikevel er full stâhøide under taket. Dette er oppnådd ved å anvende et tak av den såkalte monitortype.

En annen oppgave, som er løst på en meget heldig måte, er den å skaffe god plass til 4 personer i bredden uten at bussens totalbredde kommer til å overstige

2 meter. For å oppnå dette har man valgt en anordning med anbringelse av setene i sik-sak, således at det ene er litt foran eller bak det annet, se figuren. Ved å rykke den indre paneling noget ut mot ytterklædningen er dessuten innvunnet nogen cm. Tiltross for at der er god sitteplass for 26 passasjerer veier karosseriet bare 1370 kg. Dette er oppnådd bl. a. ved å anvende aluminiumsplater til den ytre klædning og ved å anvende setestoler av stâlrør.

Utførelsen er meget tiltalende med en indre klædning av finer i naturfarve under vinduene, beste sort skinntrækk til seter og rygger, tilfredsstillende be-

