

20
12 24

PUBLICATIE

VAN DE

NEDERLANDSCH-INDISCHE WEGENVEREENIGING

DE GROBAK ALS WEGVERNIELER.



NIX - BANDOENG

1005 F 40

PUBLICATIE

VAN DE

NEDERLANDSCH-INDISCHE
WETENVAERENIGING

DE GROEK ALS WEGVERWIJZER



DE GROBAK ALS WEGVERNIELER.

De tallooze klachten, welke voortdurend geuit worden over den grobak als wegvernieler, zijn voor de N. I. W. V. aanleiding geweest, in de praktijk een uitgebreid onderzoek daarnaar in te stellen, waarvan de resultaten ondervolgend vermelding vinden :

1. Het maximum toegelaten totaal gewicht loopt uiteen van rond 1000 tot 3000 kg., is in uitzonderingsgevallen 500 kg.

Per cm. velgbreedte wordt maximum toegelaten rond 60 tot 100 kg.; en de voorgeschreven minimum velgbreedte varieert van rond 5 tot 10 cm. (4,5 tot 9,5 cm.).

2. Zoo goed als overal bestaat het verbod van :

a/ (teveel) wrikkende wielen ; en

b/ oneffen wielbanden, wielbanden met uitstekende nagelkoppen, enz.

Maar lang niet overal wordt goed de hand aan bedoelde verbodsbepalingen gehouden, lang niet overal is zulks te doen.

3. Over het algemeen is geconstateerd, dat de grobak wegens zijn slingerenden gang en onvoldoende of geen veering, vooral bij het aanzetten en niet het minst bij het rijden in een langen sleep, de wegverharding ernstig aantast. Geterde of geasphalteeerde verhardingen gaan zoo goed als zonder uitzondering onder grobakverkeer snel achteruit ; grind- en steenslagverhardingen ondervinden doorgaans geen bijzonder nadeel hiervan, indien de velgen een groote breedte (van rond 10 cm.) hebben, in welk geval de grobakwielen moeten werken als walswielen en zoo aan de vastlegging der verharding medewerken.

4. Gelet ook op het auto-transport, heeft de ervaring op vele plaatsen uitgewezen, dat de grobak een grind- en steenslagverharding niet zoo zeer aantast als de auto, die het bindmiddel zoowel als het vulmateriaal daaruit wegzuigt en de zoo losgewerkte steenen wegslingert.

Waar het gelijke transporteenheden betreft, worden geteerde of geasphalteerde verhardingen echter minder door den auto dan door den grobak aangetast.

Op grond van opgedane ondervinding ter zake kan het volgende worden aanbevolen :

1. Men stelle de maximum toe te laten belasting per cm. velgbreedte, bij een wieldiameter van minstens 1,00 m., vast op 80 kg., de minimum velgbreedte op rond 10 cm. (9,5 cm.).

Een hoogere belasting is niet toelaatbaar met het oog op de betrekkelijk geringe hardheid en vastheid van het hier te lande schier algemeen voor toepassing in aanmerking komende wegverhardingsmateriaal.

Een kleinere velgbreedte is niet gewenscht, o.a. ter voorkoming zooveel mogelijk van het toch altijd wrikken der wielen, ter bevordering m.a.w. van een vlakke aanraking tusschen wielband en wegdek over een zoo groot mogelijk oppervlak. In de praktijk (niet het minst op Sumatra) zijn de van een groote velgbreedte (9,5 cm.) verwachte voordeelen duidelijk aan den dag getreden.

2. Waar dit nog niet bestaat, vaardige men het verbod uit van :

a/ (teveel) wrikkende wielen ; en

b/ oneffen wielbanden.

En aan dit verbod houde men streng de hand, d.w.z. men late a/ slechts een kleine speling bij de naaf toe ; en b/ in het geheel geen uitstekende nagelkoppen als anderszins.

Mede van bijzondere beteekenis moet worden geacht een voorschrift op behoorlijke veering, welke, naar in de praktijk gebleken is, zeer ten goede ook komt aan de uit te oefenen trekkracht (vergelijk het gestelde op het voorblad onzer publicatie over den dynamischen verkeerslast).

3. Zoo eenigszins mogelijk worden den grobak afzonderlijke verkeersstrooken aangewezen, b.v. aan de daartoe in te richten kanten van den weg.

Het staat zoo goed als vast — door de N.I.W.V. genomen praktijk- en laboratoriumproeven, waarvan de resultaten spoedig het licht zullen zien, verlopen zóó, dat zulks nu reeds is vast te stellen — dat een (oppervlakte)behandeling van grind- of steenslagverhardingen, vooral van laatstgenoemde, met teer of asphalt het middel bij uitnemendheid is om zulke verhardingen te beschermen tegen den daaraan groot nadeel berokkenenden klimatologischen invloed (regen en wind) alsmede beter bestand te maken tegen de aantasting onder het motorverkeer. De beteekenis van bedoelde verbetering nu wordt in niet geringe mate beheerscht door de omstandigheid, of al dan niet grobaktransport over de met teer of asphalt behandelde verharding zal zijn toegelaten; is dit laatste wel het geval, dan kan nauw van een beteekenende verbetering, van een economische verbetering gesproken worden. Waar de grobak niet door den auto (te) vervangen is, zal men dus verstandig doen, indien met het oog op het klimaat en het motorverkeer besloten wordt tot wegverbetering door oppervlakte-behandeling der verharding met eenige bitumineuze stof of neeig bitumen, tevens voor den grobak een afzonderlijke verkeersstrook te bestemmen, zoo mogelijk buiten die voor het andere verkeer, inzonderheid het motorverkeer. Deze maatregel is trouwens meer algemeen een belang te achten, ook als niet aan wegverbetering in vorenbedoelden zin gedacht wordt, zij het uitsluitend in verband met het verschil in rijsnelheid van den grobak en een ander middel van vervoer, speciaal den auto. De grobak-verkeersstrook zal niet in den goeden staat gehouden kunnen worden en behoeven te worden gehouden, waarin de strook(en) voor het andere verkeer behoort (behooren) te worden gehouden.

... (text is extremely faint and mostly illegible due to low contrast and blurriness) ...