



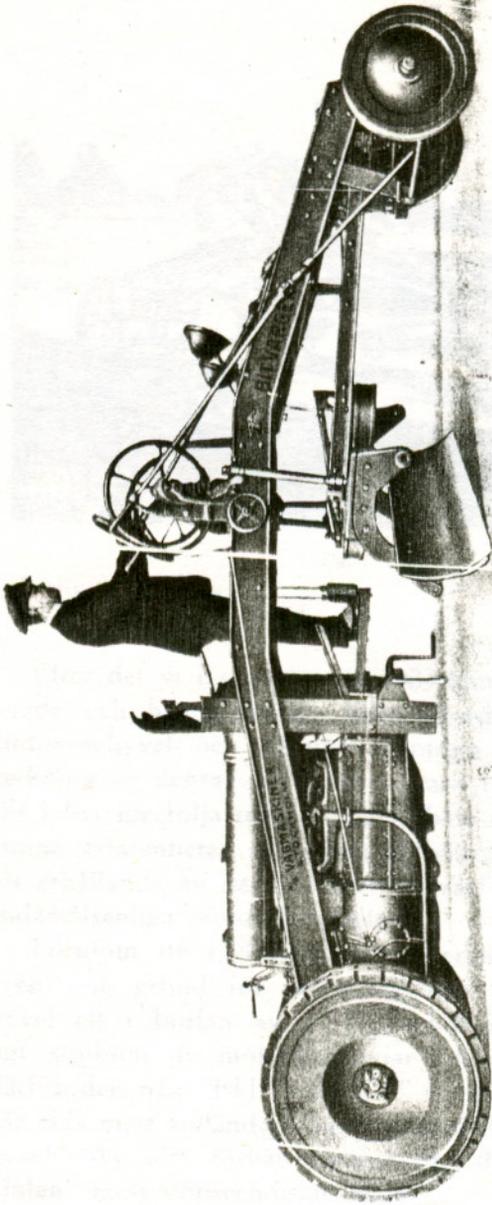
A/B Vägmaskiner
Stockholm

NORRLANDSGATÅN 30

TELEFONER:

NORR 12060 s NORR 990





"BITVARGEN"

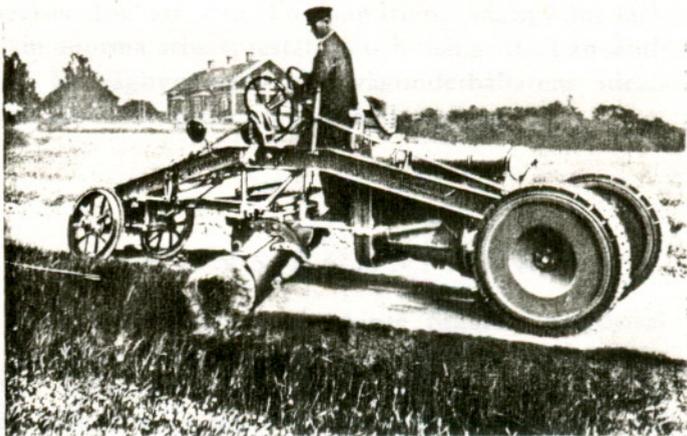


Fig 1

Efter det vi i slutet av år 1923 från Amerika importerade och här i Sverige bekantgjorde denna typ av motorväghyvel och därefter upptogo en svensk tillverkning av densamma, hava vi varit i tillfälle att överallt i Sverige följa maskinernas arbete och på grund av vunna erfarenheter successivt förbättra konstruktionen för erhållande av den för svenska vägförhållanden mest ändamålsenliga motorväghyveln.

Förutom de i Sverige vunna erfarenheterna ligger även som grund för konstruktionen av vår nya väghyvel ett i början av år 1925 gjort ingående personligt studium av motorväghyvlar i Amerika, och torde därför den nya "BITVARGEN" kunna betecknas som vår tids mest fulländade och ändamålsenliga motorväghyvel. Av alla förbättringarna äro **de lutande framhjulen** mest uppseendeväckande.

Den stora spridning, som "BITVARGEN" erhållit, är beviset för att den Fordsondrivna väghyveln, tack vare sin enorma arbetsprestation och mångsidiga användbarhet, är vägbyggarens och vägunderhållarens idealmaskin såväl för grus- som makadamvägar.

BITVARGENS KONSTRUKTION:

I konstruktionshänseende torde följande betydelsefulla detaljkonstruktioner närmare böra framhållas:

Ramverket.

Själva rambalkarna äro utförda av 180 m/m höga I-balkar, vilka jämfört med de tidigare använda 160 m/m, äga 46% större tröghetsmoment i höjddled. Kraftiga tvärförsträvningar finnas såväl i rambalkarnas över- som underkant, och äro samtliga muttrar försedda med "Climax" låsmuttrar. Dessa kraftiga balkar och tvärförsträvningar motverka ofördelaktiga sviktningar vid hyvelarbete. Hyveln går jämnt och stadigt tack vare den långa hjulbasen, samt genom hyvelbladets placering ungefär mitt emellan fram- och bakaxeln neutraliseras svackornas inverkan på hyvelbladet. Denna placering av hyvelbladet gör att detsamma avskär kammarna och lägger vägmaterialet i svackorna. Dessutom kommer genom maskinens längd en proportionsvis mindre kompositant av den vid hyvling uppkommande sidokraften att åverka maskinens relativt lättare framända. Denna sidokrafts inverkan å maskinens framända motverkas vidare av den å "BITVARGEN" gjorda konstruktionen för lutande framhjul.

Lutande framhjul.

Genom att framaxelkonstruktionen är utförd med tvenne vertikalt över varandra belägna, i ändarna rörligt förenade framaxlar, kunna maskinens framhjul från förareplatsen förmedelst en ratt inställas i önskad vinkel.

kel mot vägplanet, se fig. 2, vilket har en verkligt stor betydelse t. ex. vid kantavskärningar, då massorna skola läggas inåt vägbanan samt i övrigt vid allt tyngre arbete.

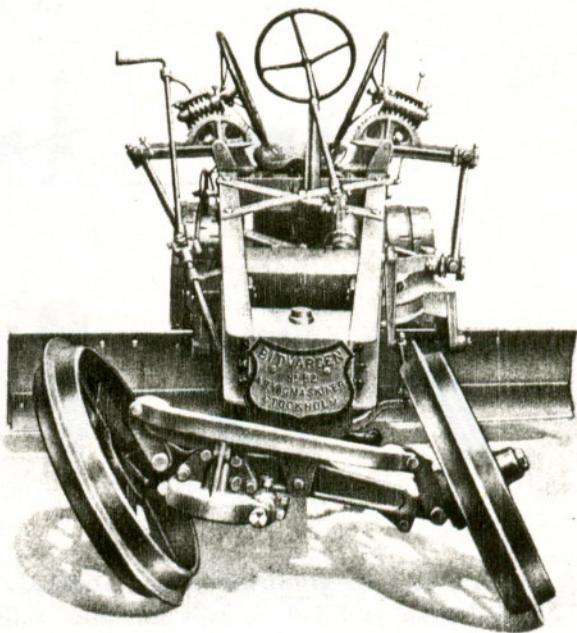


Fig. 2.

Rent tekniskt inses ju omedelbart den stora fördelen av de lutande framhjulen genom följande enkla resonemang:

Vid snedställning av hyvelbladet uppkommer, som ovan nämnts, givetvis en tämligen stor sidokraft, vilken med en komposant söker sidoförskjuta maskinens framända. Det säger sig självt, att denna sidokraft reduceras i hög grad genom införandet av de **lutande framhjulen**, samtidigt som arbetskapaciteten i hög grad ökas.

Som jämförelse vilja vi nämna en man, som skjuter en skottkärra. Han lutar instinktivt kroppen mot kärran för att med minsta möjliga kraft kunna skjuta den framåt. (Se fig. 3.)

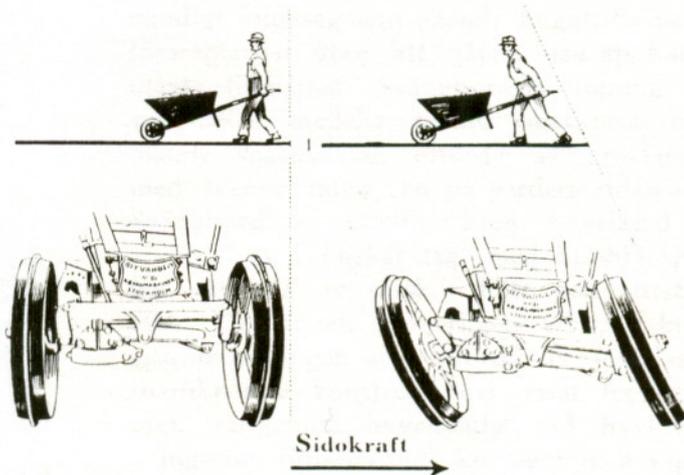


Fig. 3.

Genom **självsläsande snäckanordning** stå hjulen i den vinkel de inställas, utan att föraren behöver hålla i den för regleringen avsedda veven.

Praktiska erfarenheter häntyda på, att Fordson standardhjul på framaxeln, genom sina styrflänsar äro lämpligare än gummibelagda gjutjärnsframhjul, då maskinen användes för arbete på landsvägar. Maskiner till städer kunna mot ett tilläggspris utrustas med gummiringar även å framhjulen — detta för att undvika onödigt skrammel, då t. ex. maskinen förflyttas på stenbelagda gator.

Vidare har spårvidden mellan framhjulen väsentligt minskats, vilket gör, att maskinen blir mera lättmanövrerad och bättre lämpar sig särskilt för kantavskärningar å vägar.

Svängbordet, d. v. s. den del av maskinen, som uppbär hyvelblad och rivare, är utfört i ett stycke och av svenskt specialstål och icke exempelvis hopnitat av valsade T. järn. Själva svängningen av svängbordet verkställes med en mot ett invändigt kuggsegment gående kuggtrilla och skötes från förareplatsen **utan att några lösa spakar eller dylikt måste tillgripas.** Svängbordets höjning och sänkning verkställes medelst tvenne maskinskurva, självhämmande snäckväxlar, utförda av specialstål, försedda med tvenne rattar, en på vardera sidan om styrratten. Svängbord — således även hyvelblad resp. rivare — fastläses i önskat läge med **dubbla spärranordningar**, utförda av särskilt hårt och slitstarkt specialstål. Det är en synnerligen viktig faktor, att dessa spärranordningar äro utförda av förtklassigt stål, då snarlika konstruktioner visat tendens att glappa upp, varigenom hyvelbladet vid hyvling kommer i svängning, förorsakande korrugering å vägbanan i stället för, såsom åsyftat är, utjämning av densamma. Den dubbla spärranordningen har vidare en utomordentlig betydelse vid kantavskärning, då bladet är långt utflyttat åt ena sidan. Tack vare denna dubbla spärranordning erfordras nämligen icke någon extra stagnering i form av kätting, påmonterad mellan hyvelbladets yttre ända och balkarnas föreningsstycke, vilken kätting givetvis åstadkommer att torven samt massorna fastna och stocka sig.

*Svängbord
samt spärranordningar
för hyvelbladet.*

Själva sidoförflyttningen av svängbordet verkställes medelst en med ratt försedd maskingängad skruv, varigenom manövreringsmöjligheten betydligt underlättas.

Samtliga stag mellan ramen och svängbordet äro försedda med av specialstål utförda, **justerbara kulleder, varigenom all glappning undviks.**

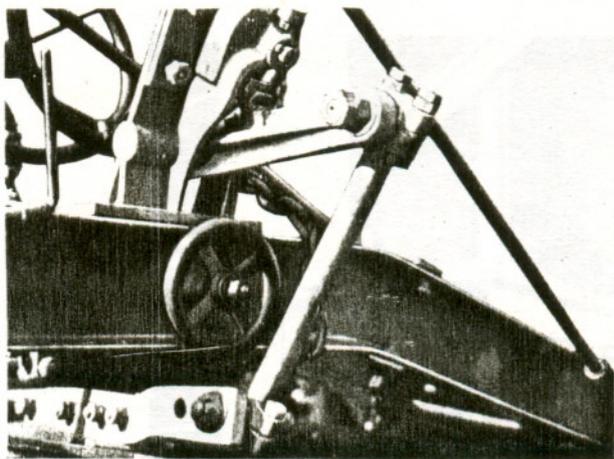


Fig. 4.

Hyvelbladets konstruktion.

Hyvelbladet består av en 2440 m/m lång skrapplåt, som i sin nedre del är försedd med ett omvändbart och utbytbart stålskär av hög kvalitet.

Skrapplåten är i nederkanten försedd med ej mindre än 6 st. fästen, se fig. 1, varigenom hela hyvelbladet enkelt kan förflyttas i sidled, utan att, såsom tidigare varit nödvändigt, stålskåret borttages. På detta sätt blir hyvelbladet **kraftigt infäst** och är icke försett med försvagande gejderanordning eller annan snarlik konstruktion. Hyvelbladets inställning mot vägplanet är reglerbar från 120 graders vinkel för sladdning ned till cirka 30 grader för skärning, en detalj, som är synnerligen betydelsefull, då hyveln skall användas för olika arbeten såsom för sladdning, kantavskärning, djuphyveling eller dylikt.

Startanordningens konstruktion.

Startningsanordningen för själva motorn är omärandad därhän, att **startveven är placerad på sidan av maskinen**, (fig. 5), varigenom motorföraren icke behöver "krypa in" i själva ställning

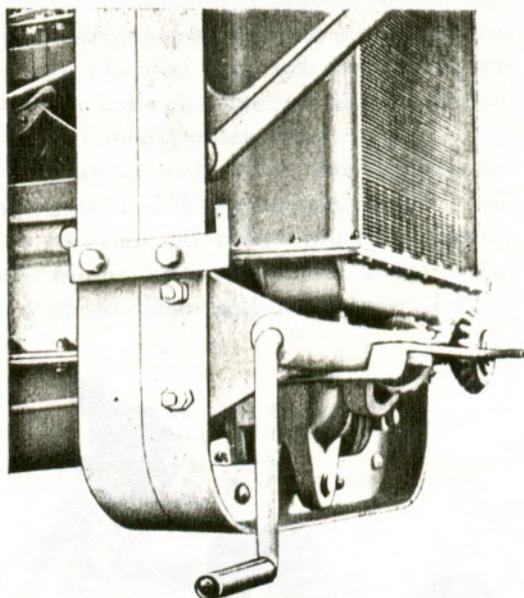


Fig. 5.

gen vid starten. Härigenom underlättas startningen och sparas mycken tid. Tack vare att motorn har **magnettändning**, kan startningen ske ögonblickligen. Någon tidsödande uppvärmning med exempelvis blås-lampor förekommer ej.

"BITVARGEN" är försedd med fjädrande sits för föraren och kan sitsen, därest den ej användes, enkelt fällas upp. Själva **plattformen** är i sin främre ända fjädrande upphängd samt försedd med säkerhetskedjor. **Manövreringsanordningar** äro maskin-skurna, vilket gör att inställningsarbetet är synnerligen lätt.

**Bekvämlig-
het och sä-
kerhetsät-
gärder.**

Styrsnäckan är synnerligen kraftigt utförd av svenskt sätthärdat specialstål och äro samtliga kuggdrev och segment maskinskurna, vilket giver stor

**Styransord-
ningen.**

precision. Hela snäckan är dammfritt innesluten i en kapsel samt går i olja. Styrningen verkställs medelst en vid förareplatsen centralt placerad ratt, och överföres styrkraften genom stång av kallvalsat axelstål till styrsnäckan. Styrstängan är försedd med **polhemsknut**.

För en del kulrörelser och dylikt har i största utsträckning använts **standard Fordsondelar**, vilket medför den avsevärda fördelen, att vid eventuell förslitning, köparna lätt och billigt kunna anskaffa dessa delar. Katalognummer å dessa delar ingå i vår reservdelsförteckning.

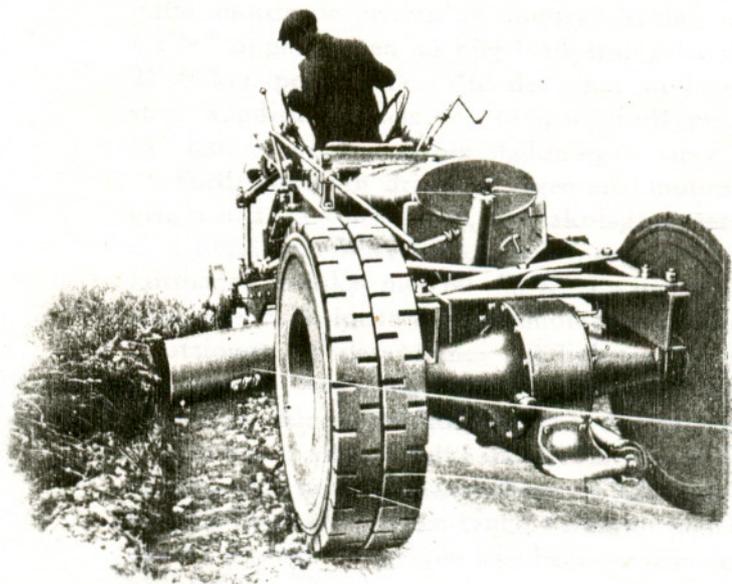


Fig. 5 a.

Bakhjulen.

Bakhjulen äro av gjutjärn samt extra tunga för att möjliggöra bättre omsättning av Fordsonmotorns kraft till dragkraft — sålunda stor adhesionsvikt. De äro dubbelgjutna samt fyllda med slig. Å varje bakhjul

äro påmonterade tvenne stycken gummiringar 40" x 5" av bästa kvalitet, utförda i "caterpillar"-styp.

Motorn utgöres, som tidigare nämnts, av den världsberömda Fordsonmotorn, och då denna är så välkänd, torde någon närmare beskrivning icke erfordras. C:a 85% av alla traktorer i världen utgöras av Fordson. Som bekant lämnar denna motor 22 hkr. vid 1000 varv pr. min. och är den utförd som en 4-cylindrig 4-takts motor.

Motorn.

Bemärkas bör, att vid de under november månad år 1924 av Svenska Teknologföreningens Vägkommitté anordnade proven av motorväghyvlar, "BITVARGEN" uppnådde en så hög förflyttningshastighet som 21 1/2 km. per timma. Vad detta har att betyda för ett stort vägdistrikt, dels för tomgångsförflyttningar, dels för lättare arbeten, såsom sladdningar, säger sig självt.

Hastighet.

Fordsonmotorn drives vanligen med motorfoto-gen, men är så konstruerad, att trækolsgenerator med tillhörande filter lätt kan anbringas, varigenom driftkostnaden minskas med 60-80 %. En ingående beskrivning över trækoldrift av bensinmotorer följer längre fram i katalogen. Vidare finnes möjligheten att påmontera en särskild förgasare, vilken möjliggör, att motorn utan risk för sotbildningar kan drivas med råolja.

Bränsle.

Maskinen väger totalt i standardutförande 3,750 kg. fördelade så att å bakaxeln kommer 2,760 kg. samt resten å framaxeln, vilken tyngd befunnits vara den lämpligaste, då man därigenom icke behöver riskera, att några vägkanter nedtryckas av maskinen. Därest emellertid större eller mindre tyngd å maskinen önskas, kunna dylika levereras.

Maskinens tyngd.

BITVARGENS MANÖVRERING:

Väghyveln "BITVARGEN" skötes fullständigt av en man. Från förarens plats kan hyvelbladet höjas eller sänkas, förflyttas i sidled samt inställas i önskad vinkel mot vägens längdriktning. Genom att hyvelbladet kan pressas ned hårdare med den ena ändan än med den andra, erhålles alltid önskad bombering å vägen, samt riktig skevning i kurvor. Hyvelbladet kan ställas så att det i sidled når långt utanför hjulen. Därigenom behöva bakhjulen ej gå ända ut på dikeskanten, och maskinen utsätts för därmed förenade risker. Själva stålskäret har egg å båda sidorna, och när den ena kanten är sliten, kan stålet vändas på den andra kanten. Traktorns kopplingar, utväxlingar och bromsar skötas med pedaler och spakar från förarens plats.

Remskiva.

Om så önskas, kan motorns kraft utnyttjas till andra ändamål, såsom för drift av stenkrossar med uppfodringsverk och sorterare, gruslastningsmaskiner, sågklingor, kompressorsanläggningar m. m., för vilket ändamål en särskild remskiva påsättes.

EXTRA UTRUSTNING:

Rivare.

På önskan utrustas "BITVARGEN" med rivare. Rivaren är utförd i ståljutgods, i form av kistbalk med förstärkningsfjädrar mitt för varje stål. Såväl hyvelblad som rivare äro **fast och inbördes parallellt** monterade på det ståljutna svängbordet. Vid snedställning av bladet behöver man sålunda hos "BITVARGEN" **icke riskera att rivarens ena ända kommer så nära bladet, att massorna fastna mellan blad och**

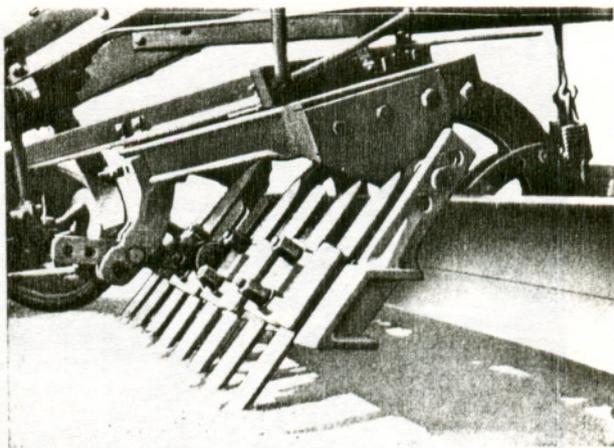


Fig. 6.

rivare. Vidare är själva rivaren placerad relativt långt framför bladet, vilket möjliggör rivning och avkamning samtidigt. "BITVARGENS" konstruktion är sålunda den lämpligaste för rivningsarbeten, vilket ju är en viktig faktor i maskinens praktiska ändamålsenlighet. Att rivaren resp. hyvelbladet å en vågig väg bana avskär kammarna synes å fig. 7.

Gasregulatorn nedbringar bränslekostnaderna avsevärt och är önskvärd för erhållande av ett konstant varvantal vid olika belastningar.

Gasregulator.

Belysning bestående av två strålkastare fram och en baklykta är på grund av gällande förordningar vid vissa tillfällen nödvändig.

Belysning.

För arbete vintertid och event. vid andra tillfällen.

Snökedjor.

Träkolsgasgeneratorn inbesparar 60–80% av bränslekostnaden jämfört med fotogendrift. Närmare beskrivning finnes längre fram i katalogen.

Träkolsgasgenerator.



Fig. 7.

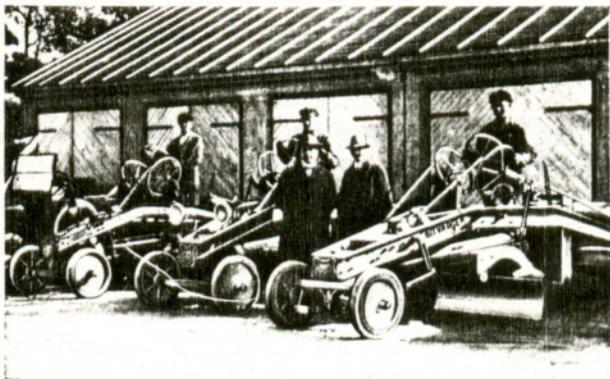
**Reserv-
delar.**

Varje maskin åtföljes av en illustrerad och numrerad reservdelsförteckning. Stålskär, rivare-spett och andra delar, utsatta för slitning, föras ständigt i lager. Likaså Fordsondelar.

HAR ETT VÄGDISTRIKT RAD ATT UNDVARA BITVARGEN?

Vägfrågan har som bekant varit mycket brännande under de senaste åren icke allenast i Sverige, utan över hela världen, genom att trafiken å landsvägarna mer och mer övergått från hästfordonstrafik till motorfordons- trafik. Kraven på vägarna hava därför blivit helt andra än tidigare, däri även inbegripet underhållet av de samma. Varje land har fått en vägfråga att lösa, och icke minst Sverige, varest motorfordonens antal på ett

10-tal år har vuxit från c:a 2,000 till över 60,000. Har man dessa siffror för ögonen, står det ju klart, att vi ej gärna kunna kvarbliva vid det gamla naturavägnadsderhållssystemet, där varje lantman har sin lilla vägssträcka att sköta om.



3 st. "Bitvagnar" hos Svartlösa härad.

Detta har glädjande nog även insetts. År 1924 kan betecknas som ett genombrottsår, i det att omkring 170 av Sveriges c:a 370 vägdistrikt övertagit vägunderhållet på vägkassans bekostnad, och har därigenom vunnit ett mera enhetligt och rationellt vägunderhåll, på kallandet användandet av ändamålsenliga och arbetsbesparande maskiner. Den kände vägmannen, Major Ingemar Petersson, har påpekat att anledningen till denna omvälvning på vägunderhållets område under år 1924 till stor del kan tillskrivas just att dessa motorväghyvlar introducerats på den svenska marknaden.

Likväl finnas det ännu många vägdistrikt i Sverige där naturavägunderhållet fortfarande är rådande. Dock är att antaga, att man inom dessa snart skall inse de enorma fördelar, som uppkomma genom att underhållet

övertages på gemensam kassa, särskilt med hänsyn till de besparingar, som göras i arbetskostnader och grusmaterial genom att använda motorväghyvel och med hänsyn till de betydligt bättre vägar, som härigenom åstadkommas.

Såväl väghållare som trafikanter synas belättna över att omändringen av vägunderhållet sker så raskt, när det nu börjat, synnerligast med tanke på, att vi för närvarande i detta hänseende till och med stå efter våra grannländer.

Genom användandet av en motorväghyvel kan man erhålla goda vägar såväl sommar- som vintertid. Mångahanda äro de arbeten, som med densamma kunna utföras, exempelvis:



Väg, breddad med "bitvagnen".

1) Avskärning av gräsbevuxna vägrenar.
2) Vägbanans utjämning från spår, gropar och svackor.

3) Erhållande av skevning i kurvor och lämplig bombering av vägkroppen i och för erhållande av god vattenavrinning. Som bekant är ju vattnet vägens "värsta fiende" och att vägkroppen är väl grunddränerad är ej tillräckligt, utan måste slitbanan hava en sådan form och ytbehandling att vattnet ej kan kvarstanna å densamma.

4) Vägbanans skyddande med ett rörligt, tunt slitlager av grus, detta såväl å makadam~~s~~ som grusvägar.

5) Snöplogning.

6) Snösörjeplogning.

7) Hyvling vintertid av hårda, spåriga, gropiga och nästan oframkomliga vägar.

8) Dessutom kunna med tillhjälp av å "BITVAR~~s~~ GEN" monterad rivare de i Sverige så vanligen förekommande, genom seklers grusning höga, men smala vägarna, breddas.

På initiativ av Svenska Teknologföreningens Vägskommitté och under kontroll av densamma, samt även av Svenska Vägföreningen, gjordes den 6 november 1924 ett dylikt vägbreddningsprov, och visade sig **kostnaden per kbm. bortschaktad massa bliva 13 öre.** Då dylikt arbete utföres för hand, brukar ackordspriset i Stockholmstrakten vara omkring Kr. 3:50 per kbm. bortschaktad massa.

Den 7 november företogs ett annat prov, nämligen att förvandla en urusel väg till god väg. Höga och breda gräskanter bortskuross, och den spåriga och gropiga vägen gjordes jämn och fin samt väl bomberad. **Kostnaden härför ställde sig till Kr. 20: – per km. eller 2 öre per meter.** Skulle detta arbete hava utförts på vanligt sätt för hand, hade kostnaden enligt uppgift

blivit minst 2000:— kr. pr. km. eller 2:— kronor pr. löpande vägmeter, således en besparing av Kr. 1,980:— per vägkm. då "BITVARGEN" användes.

Den 8 november företogs ett prov av lätt vägunderhållsarbete, d. v. s. insladdning av på sidan genom trafikfiken utkastat grus och visade sig kostnaden bliva Kr. 1:52 per vägkilometer. (2 sladdningar, en från vardera sidan).

Till grund för alla dessa Vägkommittéens beräkningar ligger, trots ovan angivna låga kostnader, en synnerligen högt beräknad dagskostnad av Kr. 60:— medtagande en amortering på 3 år, vilket per dag gör Kr. 15:44. Räknar man emellertid en amorteringstid av 5 år och en normal stålskärsslitning av 8 stycken per år, så blir ju dagskostnaden en annan, vilket framgår av nedanstående uppställning.

Bara dessa ovan anförda kostnadssiffror för breddning och iordningställandet av en urusel väg giva ju antydning om huru otroligt fort en motorväghyvel betalar sig själv, och osökt framställer sig den frågan: Har ett vägsdistrikt råd att undvara en dylik motorväghyvel?

Överingeniör Odelberg, ordförande i Vermdö Skeppslags vägstyrelse, insåg genast, då en dylik typ av motorväghyvel i slutet av år 1923 för första gången visades i Sverige, att denna hyvel var ett redskap med vars tillhjälp hela vägväsendet i Sverige betydligt kunde höjas, men anade han väl knappast då, att efter omkring 1 1/2 år ca 180 stycken sådana skulle arbeta på Sveriges landsvägar.

TRÄKOLSDRIFT AV BENSIN- MOTORER.

För att bliva oberoende av de dyrbara utländska brännolja ha experiment utförts för att skaffa ett inhemskt och billigare driftmedel. Dessa experiment ha krönts med framgång i och med konstruerandet av den s. k. **motorgasgeneratorn**.

I generatorn, som närmast är att likna vid en vanlig kolkamin, alstras gasen. Bränslet utgöres av trä- eller torvkol, som medföres i särskilt konstruerade laddningspatroner, från vilka man genom ett handgrepp nedsläpper kol efter behov.

Principen är i korthet den, att luft, blandad med vattenånga, suges genom glödande träkol. Vattenångan sönderdelas i väte och syre. Syret förenar sig med kolet till koloxid. Den verksamma gasblandningen består alltså av väte och koloxid. Denna gas torkas i ett koksfilter och renas i ett annat filter av träull, varefter gasen är färdig att insläppas i motorn. Generatorn giver momentant en gasmängd motsvarande plötsliga belastningsvariationer. Den tål snedställning och stötar, är lätt skött och driftsäker och har inga rörliga delar.

Träkols- eller torvkolgas har den fördelen, att den i motsats till andra kolgaser ej innehåller svavelsyrlighet och således icke angriper järnet. Därför kan ock generatorn göras av plåt, varigenom den blir lätt och passande för motorfordon. Ej heller motorn angripes av gasen, eftersom den ej är sotbildande.

Det möter inga hinder att å en till träkolsdrift monterad motor ena stunden använda träkol och omedelbart därefter övergå till drift med bensin eller motorfotogen. Sedan generatorn en gång eldats upp, släcks den ej på långa tider, och kan generatorn stå glödande i 2 å 3 dagar utan tillsyn. Förbrukningen av kol är under

denna tid högst obetydlig. Generatoren är helt sluten, så att någon brandfara ej finnes.

Bränslet är som ovan nämnts, trä- eller torvkol. Av träkol erbjuder björkkol vissa fördelar. Björkkol är per rymdenhet tyngre än barrkol; 1 hl. björkkol väger 20 à 23 kg. medan barrkol väger 13 à 15 kg. pr hl.

Då värmevärdet pr kg. räknat är detsamma för båda sorterna blir värmevärdet per rymdenhet större för björkkol. Denna omständighet medför en fördel av stor betydelse. Träkol betalas efter rymdmått (vanl. per "stig" eller "läst" om 20 hl.), och som priset är ungefär detsamma för björkkol som för barrkol, blir priset per kg. betydligt lägre för björkkol.

Jämförande prov med körning på bensin och kol hava visat, att mot 1 liter bensin eller motorfotogen svarar i medeltal 1,5 kg. kol. Per HK-timme kan man beräkna en åtgång av $\frac{1}{2}$ kg. Priset på bensin varierar högst betydligt, beroende på fraktkostnaderna. Priset varierar mellan 30—55 öre. Priset på björkkol varierar också betydligt, mellan cirka 13—18 kr. per "stig" vid järnvägsstationen. Då björkkolet väger 20—23 kg. per hl. blir priset 3 à $4\frac{1}{2}$ öre per kg. En motorägare, som själv äger skog torde i regel kunna få sitt kol på gallringsvirke till ett självkostnadspris av kr. 10:— per "stig", motsvarande cirka $2\frac{1}{2}$ öre per kg. Detta alternativ med egen kolning kallas här nedan alternativ I. Den som köper kol och får kosta på frakt torde hava kolet på platsen till ett högsta pris av 7 öre per kg. och kallas detta alternativ här nedan för alternativ II.

Eftersom mot en liter bensin svarar cirka 1,5 kg. kol kommer den kolkvantitet, som svarar mot en liter bensin, att kosta enligt alternativ I $1,5 \times 2,5 = 3,75$ öre och enligt alternativ II $1,5 \times 7 = 10,5$ öre. Å en plats, där bensinen kostar 55 öre per liter blir besparingen i bränslekostnader enligt alternativ I $55 - 3,75 = 51,25$ öre

och i alternativ II 55—10,5 = 44,5 öre eller resp. 93% och 81%. Å en plats där bensinen kostar endast 30 öre per liter blir besparingen 30—3,75 = 26,25 öre och 30—10,5 = 19,5 öre eller resp. 87,5% och 65%. Medelpriset för hela landet med undantag av kuststäderna kan sättas till cirka 40 öre per liter och besparingen i bränslekostnaderna blir för alternativ I 90% och för alternativ II 74%.

Räknar man med ovanstående medelpris kan man säga att den som gör sitt kol själv sparar av bränslekostnad cirka 80% och den som köper sitt kol sparar cirka 65% vid övergång från bensin till kolgasdrift.

**Köp därför själv Edert behov av bränsle ur
Sveriges skogar.**

**Betänk vilken vinst för vårt land, då man kan
undvara de utländska brännoljaerna.**

*DRIFTKOSTNADER PER ARBETSDAG.
"BITVARGEN"*

Bränsle 40 liter fotogen à 20 öre, 2 lit. bensin à 40 öre ...	Kr. 8: 80
Smörjolja 10 % av bränslekostnaden	,, 0: 88
Motorförare à 1: 40 per timme, 8 timmar	,, 11: 20
Reparationer kr. 300:— fördelade per 200 arbetsdagar	,, 1: 50
Stålskär 8 st. à 55:— plus frakt = 470:— fördelade per 200 arbetsdagar	,, 2: 35
Försäkring	,, 0: 62
Garagekostnader	,, 1: —
Oförutsedda utgifter 15 % à omkostnaderna	,, 3: 98
	Kr. 30: 33
Amortering Kr. 7,100:— per 5 år och 5 % ränta fördelade per arbetsdag	,, 8: 20
	Summa kronor 38: 53
Da bidrag med 50 % av maskinens inköpspris vanligen erhålles av bilskattemedel återstår Kr. 3,550:— att amortera, således minska amorteringen till	Kr. 4: 10
	Summa kronor 34: 43

Till denna kalkyl vilja vi tillägga att enligt uppgift från några vägstyrelser, vilka haft "BITVARGEN" i arbete c:a 1 år, kostnaden inklusive amortering fördelat på verkliga arbetsdagar ställt sig på Kr. 25:— och 30:—. Dock har från ett vägdistrikt uppgift lämnats, att kostnaden ställt sig på något över Kr. 40:—. I dessa ovan angivna fall har dock amortering på hela inköpssumman medräknats.

VAD FACKMÄN OCH VARA KUNDER
SÄGA OM

“BITVARGEN”

1924 kan betecknas som en vändpunkt i svenskt vägväsende. Anledningen härtill är främst att vi under detta år fått ett redskap, som på ett tekniskt fulländat och i ekonomiskt hänseende synnerligen förmånligt sätt förvandlar våra vägar från gropiga, spåriga och svackiga — — — "tortyrmedel för våra fordon" — — — till jämna, hårda och för avvattning väl profilerade körbanor. — — —

1924 kan betecknas som en vändpunkt i svenskt vägväsende. Anledningen härtill är främst att vi under detta år fått ett redskap, som på ett tekniskt fulländat och i ekonomiskt hänseende synnerligen förmanligt sätt förvandlar våra vägar från gropiga, spåriga och svackiga — "tortyrmedel för våra fordon" — till jämna, hårda och för avvattning väl profilerade körbanor.

Detta redskap är motorväghyveln. Glädjande nog har tillverkningen av sådana väghyvelar numera blivit förlagd till vårt eget land, i det att Aktiebolaget Vägmaskiner tagit initiativet härtill, och genom de undan för undan verkställda förbättringarna hava vi nu i "BITVARGEN" med inbyggd Fordskontraktor ett redskap, som i konstruktivt hänseende är synnerligen solidt och därför kräver ett minimum av underhåll.

Jag har särskilt anledning att framhålla det sistnämnda på grund av den erfarenhet jag förskaffade mig under den nyss avslutade fälttjänstövningen i Västmanland, då ifrågavarande redskap utförde ett synnerligen gott arbete och uthärdade alla de hårda påfrestningar, för vilka det var utsatt.

Stockholm den 13/10 1924.

INGEMAR PETERSSON

AKTIEBOLAGET VÄGFÖRBÄTTRINGAR

Stockholm den 16 sept. 1924.

A. B. V ä g m a s k i n e r,

Norrlandsgatan 30,
STOCKHOLM

Till svar å Edert ärade av den 25 aug. få vi betr. motorväghyveln "BITVARGEN" meddela, att vi funnit densamma väl motsvara sitt ändamål. Vi använda densamma såväl för kanthyvling som för utjämning av själva vägytan. Den har i förra fallet visat sig särdeles

--- har den fungerat utmärkt och förrättar därvid ett mera djupgående arbete än de hästdragna sladdarna.

--- en av de första maskiner, som böra inköpas vid övergång till rationellt vägunderhåll.

--- Det skall nog ej dröja länge förrän den mekaniska "vägvakten", vilket man gott kan kalla väghyveln, gör sin tjänst i landets samtliga vägdistrikt. Då först är vägfrågan närmare sin lösning här i landet.

Motorn är lika revolutionerande för vinterunderhållet som under den varma årstiden. Den giver oss en möjlighet att fullt utnyttja bilismen under den strängaste vinter. ---

lämplig, i synnerhet med användning av det förlängda bladet. Vid ytbehandling av grusade vägar har den fungerat utmärkt och förrättat därvid ett mera djupgående arbete än de hästdragna sladdarna.

Vi kunna alltså rekommendera maskinen ifråga såsom en både ändamålsenlig och i användningen billig vägmaskin och såsom en av de första maskiner, som böra inköpas vid övergång till rationellt vägunderhåll.

Högaktningsfullt
AKTIEBOLAGET VÄGFÖRBÄTTRINGAR
Wretlind

A. B. V ä g m a s k i n e r,

STOCKHOLM

Att bilismen välte upp och ned på det svenska vägväsendet är ej så underligt. Den inträngde på ett område, som aldrig varit ämnat för dess fullkomnade åkdon. Den orsakade att vägfrågan åter blev aktuell för att ej säga kritisk. Vad är bilen utan vägen och numera vägen utan bilen? De tu äro ett.

Det låg då nära till hands, att när transportmedlet motoriserats något liknande skulle ske med underhållet. Motorn skulle stödjas av motorn. Att den tanken var riktig bevisar bäst den mekaniska motorhyvlingen. Den satte ej blott våra gamla grusvägar i stånd såsom de aldrig förut varit, utan de bidraga ock till den mest idealiska vägbana utan både "potthål" och "länsmansryggar". Den vägstyrelse, som har med grusvägar att göra och ej förstår motorhyvlingens oerhörda betydelse för ett effektivt och ekonomiskt vägunderhåll, är ej sin uppgift mogen. Det skall nog ej dröja länge förrän den mekaniska "vägvakten", vilket man gott kan kalla väghyveln, gör sin tjänst i landets samtliga vägdistrikt. Då först är vägfrågan närmare sin lösning här i landet.

Motorn är lika revolutionerande för vinterunderhållet som under den varma årstiden. Den giver oss en möjlighet att fullt utnyttja bilismen under den strängaste vinter. För intresserade ber jag att få hänvisa till min artikel i Svenska Vägföreningens Handlingar 1924 N:o 2, benämnd, "Hur ser våra bilvägar ut år 192-?", där vägunderhållet med motorns hjälp sommar och vinter relateras efter den erfarenhet vi ha gjort i vårt vägdistrikt.

Gustavsbergs d. 29/11. -24.

Högaktningsfullt
A. S. V. ODELBERG
Ordf. i Vägstyrelsen i Värmdö
Skeppslags Vaghållningsdistr.

--- flera av huvudvägarna icke kunnat hållas öppna för automobiltrafik, om icke vägstyrelsen haft tillgång till en dylik vägmaskin. ---

--- har resultatet visat sig överraskande gott och pekar otvivelaktigt hän på, att denna typ av motorvägshyvlar kommer att utgöra medlet att för rimliga kostnader hålla vägarna i det skick, trafiken numera kräver. ---

--- motorvägshyveln använts med stor fördel till vägens breddning, bomberings uppläggande m. m. För ett nyligen utförd dylikt arbete å en 2 km. lång vägsträcka kan nämnas att kostnaden blivit 80. — kronor (2 dagars arbete) under det motsvarande arbete, utfört med handkraft och skyfflar, torde hava betingat 4 å 6,000. — kronor. ---

Såsom teknisk rådgivare och vägingeniör i Svartlösa Härads vägstyrelse har jag varit i tillfälle att under vintern 1923-24 tills dato använda av A. B. Vägmaskiner förda motorväghyvlar av såväl amerikansk som svensk tillverkning.

Inom Svartlösa Härads Væghållningsdistrikt äro samtliga allmänna vägar övertagna till underhåll på väggkassans bekostnad och äro en stor del av distriktets vägar synnerligen hårt belastade på grund av att distriktet gränsar omedelbart intill Stockholm och har att upptaga genomgångstrafik å 3 av huvudstadens utfartsvägar, nämligen från Hornstull, Skanstull och Danvikstull.

Motorväghyvlarna hava använts till:

- 1) Snöplogning och ishyvling vintertid.
- 2) Bortskrapning av isbark, issörja och ävja under tjallossningen.
- 3) Utjämning av spår, gropar och svackor å grus- och makadamvägar, detta även då väggbanan varit uttorkad.
- 4) Bortskärning av gråstorv m. m. å vägrenar samt tillformande av bombering.
- 5) Sladdning av grus, både insladdning av grus från kanterna och utsladdning av förslitet grus, såväl skyddsgrus å makadamvägar som även vägggrus å enklare vägar.

Det allmänna omdömet inom väggstyrelsen har varit, att under denna vinter med sina stora snömassor, flera av huvudväggarna icke kunnat hållas öppna för automobiltrafik, om icke väggstyrelsen haft tillgång till en dylik väggmaskin.

Beträffande hyvlarnas användning för det vanliga kontinuerliga underhållet, medräknat det första iordningställandet efter tjallossningen, har resultatet visat sig överraskande gott och pekar otvivelaktigt hän på, att denna typ av motorväghyvlar kommer att utgöra medlet att för rimliga kostnader hålla väggarna i det skick, trafiken numera kräver. Motorväghyvlarna arbeta dessutom mera på djupet än förut kända skrapor och hyvlar. De hinna fullständigt gå över en väggsträcka på c:a 2 mil 6-metersvägg per dag och den gamla besvärliga refflingen å sådana vägar, som äro utsatta för tät och hastig automobiltrafik, synes med dessa vara en övervunnen ståndpunkt.

Distriktet har sedan länge brukat och haft god nytta av vanliga förekommande vägghyvlar, dragna av hästar (även av bilar), men visar det sig att en ekonomisk jämförelse mellan dessa och denna en-mans motorvägghyvel på grund av de förras stora driftkostnader (hästar och folk samt långsam gång) numera tvingar ett hårt belastat distrikt att använda motordrivna redskap.

Exakta siffror böra givetvis icke lämnas förrän efter åtminstone ett ars drift, men synes det mig, att man bör kunna räkna med att motorvägghyveln "BITVARGEN" nedbringar väggunderhållskostnaderna till en fjärdedel i jämförelse med den gamla metoden. Härvid tager jag ej hänsyn till de lätta hästskrapornas sämre prestationer å hårda och isiga vägar. De tåla i själva verket knappast en jämförelse med de tunga motorvägghyvlarna.

Vid förbättring av enklare vägar till högre klass har, som ovan nämnts, motorvägghyveln använts med stor fördel till vägens breddning, bomberings uppläggande m. m. För ett nyligen utfört dylikt arbete å

--- att man vid den svenska tillverkningen ästad-
kommit betydande förstärkningar och förbättringar. —

--- Trots den relativt stora engångskostnaden
vid inköpet visar sig "BITVARGEN" snart vara helt
intjänad. Jag anser att "BITVARGEN" kan ej nog
berömmas ---

en 2 km. lång vägsträcka kan nämnas att kostnaden blivit 80: — kronor (2 dagars arbete) under det motsvarande arbete, utförd med handkraft och skyfflar, torde hava betingat 4 å 6,000: — kronor.

Den första motorvägskrapa, Svartlösa Härads Vägstyrelse inköpte var av helt amerikansk tillverkning. Sedermera har inköpts en ny av svensk tillverkning, benämnd "BITVARGEN", där endast motorn är av amerikanskt ursprung, nämligen Fordson.

Jag vill icke underlåta, att beträffande dessa båda maskiner betona, att man vid den svenska tillverkningen åstadkommit betydande förstärkningar och förbättringar. Nackdelar, som medföljde de många gjutjärnsdelarna å den amerikanska maskinen, hava bortfallit genom ett gedignare utförande i gjutstål. Betydligt större manövrerbarhet å själva bladet för kantavskärning liksom styranordningens kraftiga utförande m. m. har också visat sig komma den svenska maskinen att synnerligen fördelaktigt skilja sig från sin amerikanska föregångare. Stockholm den 12 juni 1924.

SVEN ERIKSON

Löjtnant i V. V. K.

ÅKERS HÄRADS VÄGSTYRELSE

Strängnäs den 10 juni 1924

A. B. V ä g m a s k i n e r,

STOCKHOLM

Sedan jag nu varit i tillfälle pröva den från Eder inköpta svenska motorvägshyveln "BITVARGEN" är det ett nöje kunna meddela, — särskilt som maskinen är den första i Sverige tillverkade och stämplad med N:o I — att den på ett synnerligen tillfredställande sätt, såväl avhyvlar vägkanter som och utjämnar gropar och ojämnheter å vägbanan, på samma gång som ett välgjort arbete raskt blir utfört. På 168 timmar har en man renhyvlat c:a 70,000 meter dikeskanter med den mindre kniven. Den längre kniven, som vi nyligen fått, gör ännu hastigare arbete, då man utan risk att få maskinen i diket, på en gång kan renskära vilka svåra vägkanter som helst.

Trots den relativt stora engångskostnaden vid inköpet visar sig "BITVARGEN" snart vara helt intjänad. Jag anser att "BITVARGEN" kan ej nog berömmas och jag är övertygad om, att snart nog varje väghållare kommer att inse, att det enda möjliga i detta automobilismens tidevarv är att använda sig av en dylik maskin.

Här väcker maskinen allmän förvåning och till och med den största motståndare inom Häradet för vägfrågan måste erkänna att "VARGEN" är bra.

--- Jag önskar Eder en god omsättning ej blott för
Eder del utan även för landets och det allmännas bästa.

--- vid snöplognings- och ishyvlingsarbetet under
sistlidna svåra snövinter haft synnerligen stor nytta

Det är mig ett stort nöje åka över de vägar "BITVARGEN" bearbetat och glädjas över de fina resultaten. Jag önskar Eder en god omsättning ej blott för Eder del utan även för landets och det allmännas bästa.

Högaktningsfullt
ÅKERS HÄRADES VÄGSTYRELSE
Anders Nystedt
Ordf.

STOCKHOLMS STADS RENHÅLLNINGSVERK

Riddarhustorget 8,
(Gamla Rådhuset)
Stockholms st.

Aktiebolaget Vägmaskiner,

Kungsgatan 32,
STOCKHOLM

På begäran intygas härmed att Stockholms Stads Renhållningsverk vid snöplognings- och ishyvlingsarbetet under sistlidna svåra snö- vinter haft synnerligen stor nytta av de inköpta 6 st. Orginalväghyvlarna.

Stockholm den 12 juli 1924.

STOCKHOLMS STADS RENHÅLLNINGSVERK

Inspektören
Sven Hellgren.

SUNDBYBERGS KÖPINGS GATUKONTOR

Byggnadschefen.

INTYG

På begäran av A. B. Vägmaskiner får jag härmed intyga, att den i marknaden av Bolaget förda motorväghyveln "BITVARGEN" av mig grundligt provats dels vinter dels sommartid. Det har därvid visat sig att "BITVARGEN" är av en synnerligen gedigen och väl genomtänkt konstruktion. Vintertid har den använts att från gator och vägar bortskrapa is och snö i körbanor samt sommartid gjort stor nytta för att avjämna grustrottoarer, ja t. o. m. makadamiserade gator.

--- Vintertid har den använts att från gator och vägar bortskrapa is och snö i körbanor samt sommartid gjort stor nytta för att avjämna grustrottoarer, ja t. o. m. makadamiserade gator. Rivare har anbringats på densamma och arbetat till full belåtenhet. ---

--- Då dessutom hyveln arbetar fort och lämnar verkligen goda vägar, ---

Rivare har anbringats på densamma och arbetat till full belåtenhet. Då arbetskapateten är mycket stor och driftkostnaderna relativt små är "BITVARGEN" ett medel att inbespara betydliga kostnader som medelst de gamla arbetsmetoderna voro nödvändiga.

Sundbyberg den 28 juli 1924.

DAVID CRONSTRÖM

Kapten i V. o. V. Kären
Sundbybergs Köpings Byggnadschef.

KILS HÄRADS VÄGSTYRELSE

A. B. V ä g m a s k i n e r,

Norrländsgatan 30,
STOCKHOLM

På grund av Eder framställning beder jag härmed få göra följande uttalande om Eder vägmaskin "BITVARGEN".

I maj månad detta år mottog jag en av Kils Härads Vägstyrelse inköpt motorhyvel "BITVARGEN", och insattes denna omedelbart i arbete med vägnas planering och kantskärning, vilket arbete alltjämt fortsattes, och utför hyveln arbetet utmärkt bra, och jag kan även säga, till allmänhetens belåtenhet. Då dessutom hyveln arbetar fort och lämnar verkligt goda vägar, vill jag hålla före, att denna maskin är synnerligen lämplig i de vägdistrikts tjänst, vilka själva övertagit väghållningsbesväret.

På ett så pass tidigt stadium som endast efter 2 månaders prov kan jag icke f. n. lämna några siffror rörande det ekonomiska resultatet, men jag vill nämna, att det finnes all anledning förmoda, att den även i det hänseendet fyller måttet för en praktisk maskin.

Mölnbacka den 28/7 1924.

CARL FR. LÖWENHJELM

Skogschef.
Ordf. i Kils Härads Vägstyrelse.

A. B. V ä g m a s k i n e r,

STOCKHOLM

Härmed får jag på uppdrag av Ordf. i Bergsjö tingslags vägstyrelse, Bankdirektören Herr Johan Söderlund i Bergsjö, giva ett intyg över motorväghyveln "BITVARGENS" arbetsförmåga och ändamålsenlighet.

Genom upprepade hyvlingar hålles vägen fri från spår och ojämnheter och vägens bombing upphjälpes och vidmakthålles genom att gruset från vägkanterna föres in mot mitten av vägen.

Kostnaden för underhållet nedbringas avsevärt, varjämte utförandet vida överträffar de gamla metoderna.

Under den tid av c:a 2 månader motorväghyveln "BITVARGEN" här varit i arbete, har med densamma goda resultat uppnåtts, och torde den för ett rationellt vägunderhåll vara absolut nödvändig.

Gnarp den 2 aug. 1924.

e. u. ARNOLD ENGSTRÖM
Vägmästare i Bergsjö tingslags vägdistrikt.

Mårdslycke, Tingsryd den 3 aug. 1924.

Aktiebolaget Vägmaskiner, STOCKHOLM

Med anledning av ärade av den 30 sistlidne juli lämnas här nedan följande intyg.

Högaktningsfullt
C. WILH. JÖNSSON

Under åren 1921—1924 har sladdning utförts i Konga härads väghållningsdistrikt med 6 stycken Bontron & Wretlinds vägsladdar å cirka 30 mils vägsträcka. Ävenså har en Abjörn Anderssons i Svedala vägskrapa använts under nämnda tid i och för vägavjämning. Samtliga dessa redskap hava lämnat ett mycket gott arbetsresultat. Under sistlidne vår inköptes av Herr Axel Davidsson i Växjö en från Aktiebolaget Vägmaskiner i Stockholm levererad motorväghyvel benämnd Bitvargen, avsedd dels för avjämning av själva vägbanan, dels för bortskärning av gräskanter. Denna maskin har fullt motsvarat de förväntningar, som ställdes på densamma, enär den utför ett utomordentligt både gott och billigt arbete, synnerligast vid bortskärning av gräskanter. Därvid utför den lika mycket arbete som, om det skulle utföras för hand, erfordrade minst 30 man. Med denna motorväghyvel är man i stånd att forma vägarna alldeles efter önskan. Kostnaden i drift och underhåll överstiger icke 50 kr. per dag.

Mårdslycke, Tingsryd den 2 aug. 1924.

C. WILH. JÖNSSON
Vägstyrelsens ordf. i Konga Härad.

--- fullständigt förvandlade den hittills naturunder-
hållna och totalt sönderkörda Stockholms-Uppsalavägen,
som till hela sin bredd var full av s. k. potthål, så att
den överallt blev jämn och mycket bredare ---

VÄGSTYRELSEN
i Stockholms läns västra fögderis
södra väghållningsdistrikt

A. B. V ä g m a s k i n e r,

STOCKHOLM

Med anledning av Eder skrivelse av gårdagen, få vi angående den till Västra fögd. Södra väghållningsdistrikt i Stockholms län sistl. vår inköpta motorhyveln "BITVARGEN" meddela, att ehuru den ankom sedan vägarne uttorkat den dock med endast tvenne skrapningar fullständigt förvandlade den hittills naturunderhållna och totalt sönderkörda Stockholms-Uppsalavägen, som till hela sin bredd var full av s. k. potthål, så att den överallt blev jämn och mycket bredare emedan "BITVARGEN" också avskar alla gräskanter. Utan detta mycket kraftiga och tidsbesparande vägreddskap skulle vi fått betydligt stora kostnader för iordningställande och underhåll av denna med motorfordon starkt trafikerade väg.

Vägstyrelsen kan alltså giva sin bästa rekommendation för denna vägghyvel.

Husby, Lindholmen den 6 aug. 1924.

FÖR VÄGSTYRELSEN

Teodor Gustavsson

NORRBOTTENS LÄNS VÄGFÖRENING

(Länsvapen)

LULEÅ

Sekreteraren.

Luleå den 7 augusti 1924.

Aktiebolaget V ä g m a s k i n e r,

STOCKHOLM

Sedan undertecknad först i ett sammanhang under nio dagar den 10—18 juni detta år vid de av Svenska Vägforeningen med biträde av Norrbottens läns vägförening anordnade demonstrationsdagarna å kustlandsvägen Piteå—Haparanda och sedan den 6:te dennes genom fortifikationsbefälhavarens försorg å militärvägen mellan Vitvattnet—Morjärv haft tillfälle att ingående studera Eder vägmaskins, "Bitvargen", arbetskaper, får jag på Eder begäran meddela min personliga synpunkt och åsikt om densamma.

--- anser jag det vara av oskattbart värde för isynnerhet Norrland, som ännu har så många mil vägar att bygga, om "Bitvargen" kunde utplanteras åtminstone i de flesta vägdistrikten.

--- I ogynnsammare fall, såsom vid hyvling av stenig vägbana har den gjort allenast tio mans arbete, men i gynnsammare fall har den ersatt 40-50 man.

För att få se "Bitvargen" arbeta under olika förhållanden hade vi anordnat en serie arbeten, nämligen sålunda:

1. Utbredning av i högar och strängar utlagt grus, makadam, pinno och rullsten.
2. Förändring av olika hård vägbana å raklinje från konkav till konvex form och i kurvor å bank genom sänkning av innerkant och förhöjning av ytterkant med den sålunda avschaktade massan.
3. Planering av marken före pinmolagrets påläggning vid vägbyggnad.
4. Uttagning av sidoslant för vägbansens breddning.
5. Hyvling av gräskanter, tilljämning i vägbansens längdriktning dels genom sladdning och dels genom hyvling.

Vid alla dessa varierande arbeten har "Bitvargen" överträffat mina förväntningar. I ogymsammare fall, såsom vid hyvling av stenig vägbana har den gjort allenast tio mans arbete, men i gymsammare fall har den ersatt 40—50 man.

Sedan vi fått detta universalredskap för vägunderhåll, anser jag att man kan driva en än livligare propaganda för att underhållet av alla allmänna vägar utföres genom vägstyrelserna, ty ingen vägstyrelse behöver av brist på ändamålsenliga maskiner frukta för att ej gå i land med ett rationellt underhåll sedan "Bitvargen" kommit.

För vägbyggnader synes den mig också böra komma till ökad användning. Genom möjligheten att snabbt löstaga Fordsonmotorn, när hyveln ej behövs, och använda den för vägvalt, gruslastare o. s. v., anser jag det vara av oskattbart värde för isynnerhet Norrland, som ännu har så många mil vägar att bygga, om "Bitvargen" kunde utplanteras åtminstone i de flesta vägdistrikten.

Med största högaktning

OSCAR SANDER

LORENTZ HALLGREN

Ljusdal.

Aktiebolaget Vägmaskiner

STOCKHOLM

Vi få härmed uttala vår stora belåtenhet med den från Eder inköpta väghyveln "BITVARGEN". Den har visat sig synnerligen lämplig å vägar, där vägbanan är någorlunda fri från större stenar. På de sistnämnda däremot hava vi funnit det fördelaktigare använda den lättare Svedalahyveln med frigående traktor. I den mån vägbanan befrias från stenar, beräkna vi dock att använda "Bitvargen" på alla distriktets vägar.

--- Med "BITVARGEN" hava vi på ca 5 veckors tid, samtidigt som vägen breddats 0,70 à 1 meter, utfört erforderlig bombering å vägen.

--- våga vi påstå, att det vägdistrikt, som för sitt vägunderhåll anskaffar en "Bitvarg" icke skall ångra sig.

--- och kan därför till det bästa rekommenderas.

--- Det arbete, som väghyveln efter ett riktigt användande utför, är med ett ord storartat, och skötseln kräver endast en person. ---

Med "BITVARGEN" hava vi på c:a 5 veckors tid, samtidigt som vägen breddats 0,70 å 1 meter, utfört erforderlig bombering å vägen Färila—Härjedalsgränsen, en vägsträcka av 55 km. Någon extra bemanning har vid detta arbete icke behövt, utan har en man skött det hela.

Efter den erfarenhet, vi hittills ha vunnit, våga vi påstå, att det vägdistrikt, som för sitt vägunderhåll anskaffar en "Bitvarg" icke skall ångra sig.

Ljusdal den 28 Aug. 1924.

LJUSDALS TINGSLAGS VÄGSTYRELSE
Lorentz Hallgren.

A. B. V ä g m a s k i n e r,

STOCKHOLM

Enligt Eder begäran lämnas härmed nedanstående intyg. Undertecknad, får härmed intyga, att den av Eder till Arbra—Järvsö tingslags vägdistrikt levererade väghyveln (bitvargen) visat sig uppfylla de fordringar man rimligtvis kan fordra, och kan därför till det bästa rekommenderas.

Arbra den 29 augusti 1924.

A. A:SON HJELM
Vägstyrelsens ordt.

Undertecknad som för Ragunda tingslags väghållningsdistrikts räkning inköpt motorvägshyveln "BITVARGEN" av Aktiebolaget Vägsmaskiner, och under sommaren använt densamma, får härmed på begäran meddela, att denna väghyvel är vida överlägsen alla andra konstruktioner, som jag tidigare iakttagit.

Det arbete, som vägshyveln efter ett riktigt användande utför, är med ett ord storartat, och skötseln kräver endast en person. Utan ringaste betänksamhet vågar jag på grund av dessa erfarenheter rekommendera denna vägshyvel till alla, som önska sig goda vägar.

Kälarne den 29 augusti 1924.

A. O. FRÄNDÉN
Ordförande i Ragunda Tingslags Vägstyrelse.

--- den har gjort våra vägar släta som golv, gröp-
per, spår och förhöjningar i vägbanan försvinner ---

--- åstadkommit jämna och goda vägar.

Undertecknade, som innevarande är inköpt vägghyvelmaskinen "Bitvargen" kombinerad med drift av Fordsons traktormotor, har sedan den 1 juli detta år, varit i ständigt bruk å vara vägar och få vi på begäran ge maskinen det allra bästa vitsord, den har gjort våra vägar släta som golv, gröpper, spår och förhöjningar i vägbanan försvinner tack vare maskinens verkliga duglighet. Maskinen har utfallit till vår stora belåtenhet och anse vi att den ej bör saknas i något vägdistrikt.
Herrborum Börrum den 10 sept. 1924.

FÖR HAMMARKINDS FASTLANDS
VÄGDISTRIKTS VÄGSTYRELSE

N. C. Mörner
ordf.

Enligt begäran av den 26/8 24.

Till

A. B. V ä g m a s k i n e r,

STOCKHOLM

På begäran få vi härmed intyga, att den av oss från Eder inköpta vägghyveln "BITVARGEN" fungerar till vår fulla belåtenhet samt åstadkommit jämna och goda vägar.
Voxna Bruk den 25 sept. 1924.

FÖR S. HELSINGLANDS VESTRA
VÄGHÅLLNINGSDISTRIKT

Carl Widegren.

Sund den 28 sept. 1924.

A. B. V ä g m a s k i n e r,

STOCKHOLM

På begäran får jag meddela min åsikt om den vägghyvel, Börstils Vägdistrikt fick sig tillsänd i april detta år.

--- "Väghyveln är i sitt arbete för vägarna fullt
jämställd med det arbete skördemaskinen utför på åker-
fälten."

Med en traktorhyvel till sitt förfogande har man vägskötseln i sin hand och kan på kort tid lägga vägen i den form man anser bäst, och det man förr ansåg betungat och nära utförbart har tack vare väghyveln nu bortfallit. Med andra ord: "Väghyveln är i sitt arbete för vägarna fullt jämnställd med det arbete skördemaskinen utför på åkerfälten."

Högaktningfullt

E. M. ERIKSSON

Vägst. Ordf.

FÖRTECKNING ÖVER AV OSS SÅLDA MOTORVÄGHYVELAR.

"ORIGINAL" 1923

Stockholms Stads Renhållningsverk.....	6 st.
Sollentuna Härads Vägstyrelse	1 "
Djursholms Stad	1 "
Börstils Härads Vägstyrelse	1 "
Vermdö Skeppslags Vägstyrelse.....	1 "
Svartlösa Härads Vägstyrelse	1 "
Danderyds Skeppslags Vägstyrelse	1 "
	<hr/> 12 st.

"BITVARGEN"

Första tillverkningsserien:

Sundbergs Gatustyrelse	1 st.
A. B. Vägförbättringar.....	1 "
Svartlösa Härads Vägstyrelse.....	1 "
Akers Härads Vägstyrelse	1 "
Konga Härads Vägstyrelse	1 "
Seminghundra Härads Vägstyrelse	1 "
Bergsjö Tingslags Vägstyrelse.....	1 "
	<hr/> 7 st.

	7 st.
Ragunda Tingslags Vägstyrelse	1 "
Sunnerbo Härads Vägstyrelse	1 "
Ljusdals Tingslags Vägstyrelse	1 "
Stensele Sockens Vägstyrelse	1 "
Hammarkinds Härads Vägstyrelse	1 "
Arbrå och Järvsö Tingslags Vägstyrelse	1 "
Södra Hälsinglands Västra Vaghållningsdistrikt	1 "
Västland Älvkarleby Vägstyrelse	1 "
Södertälje Stad	1 "
Kils Härads Vägstyrelse	1 "
Boteå Tingslags Vägstyrelse	1 "
Gävle Elektricitetsverk	1 "
Asarums Härads Vägstyrelse	1 "
Rasbo Härads Vägstyrelse	1 "
Fryksdals Övre Tingslags Vägstyrelse	1 "
Skinnskattebergs Härads Vägstyrelse	1 "
Väddö-Häverö Vägstyrelse	1 "
Bodens Ingeniörkar, Fortifikationen	1 "
	25 st.

Andra tillverkningsserien:

Norra Asbo Härads Vägstyrelse	1 st.
Stockholms Stads Renhållningsverk	4 "
Films-Dannemora Härads Vägstyrelse	1 "
Vaksala Härads Vägstyrelse	1 "
Svegs Tingslags Vägstyrelse	1 "
Dals Härads Vägstyrelse	1 "
Nya Kopparbergs Härads Vägstyrelse	1 "
Norra Tjusts Härads Vägstyrelse	1 "
Västra Göinge Härads Vägstyrelse	1 "
Harjagers Härads Vägstyrelse	1 "
Bjäre Härads Vägstyrelse	1 "
Risinge m. fl. socknars vägstyrelse	1 "
Gärds Härads Vägstyrelse	1 "
Harg-Edebo socknars vägstyrelse	1 "
Östra Göinge Härads	1 "
Villands Härads	1 "
Karlstads Stad	1 "
Vejkontoret i Østfold, Moss	1 "
Stockholms V:a Fögd. Östra Vaghålln. distr.	1 "
Hälsingborgs Stads Byggnadskontor	1 "
Abo Vägdistrikt, Abo, Finland	1 "
Sjuhundra Härads Vägstyrelse	1 "
Vulcans Tändsticksfabrik, Tidaholm	1 "
Järrestads Härads Vägstyrelse	1 "
Albo Härads Vägstyrelse	1 "
Bokhållare H. G. Florén, Drottningholm	1 "
Abo Stad, Finland	1 "
	30 st.

Tredje tillverkningsserien:

Lagunda Härads Vägstyrelse	1 st.
Gammalstorps Härads Vägstyrelse	1 „
Göteborgs stads Gat- och Vägförvaltning	1 „
Kyrkhults sockens vägstyrelse	1 „
Olands Härads Vägstyrelse	1 „
Siende Härads Vägstyrelse	1 „
Vika sockens vägstyrelse	1 „
Nås Tingslags Vägstyrelse	1 „
Särna och Idre Tingsl. Vägstyrelse	1 „
Ryssland	1 „
Västra Göinge Härad	1 „
Frosta Härad	1 „
Olands Södra Mot	1 „
Gudmundrå Tingsl. Vägstyrelse	1 „
Ase Härads Vägstyrelse	1 „
Folkare Härads Vägstyrelse	1 „
Ala Tingsl. Vägstyrelse	1 „
Fryksdals Nedre Tingslag	1 „
Grangärde Tingslag	1 „
Rödöns Tingslag	1 „
Resele Tingslag	1 „
	21 st.

Fjärde tillverkningsserien:

Nya Murbruksfabriken i Stockholm	1 st.
Kopparbergs sockens vägstyrelse	1 „
Medelsta Härads Vägstyrelse	1 „
Svartlösa Härads Vägstyrelse	1 „
Sotholms Nya Vägstyrelse	1 „
Nyeds Härads Vägstyrelse	1 „
Nätra Tingslags Vägstyrelse	1 „
Södra Hälsinglands V:a Tingslag	1 „



BITVARGEN