

Olav Larsen

Motorsaga – en farlig hjelper i skogen!

I den tidlige skogsdriften var man avhengig av øks, og etter hvert håndsag, også kalt svans. De første motorsagene var rett og slett tunge stasjonærmotorer med fleksibel drivaksel. Motoren sto da noenlunde permanent plassert på ett sted, mens man kunne bevege saga til en viss grad rundt omkring. Se bildet av den svenske Sector motorsaga fra 1917. Andre tidlige motorsager var elektriske, med en stasjonærmotor påmontert en stor generator, der selve saga var elektrisk. Det var et framskritt, da man slapp den upraktiske drivakselen, og i ste-

det fikk en elektrisk ledning fra generatoren og bort til saga. Noen av de tidligste motorsagene hadde sagblad, andre hadde et primitivt sagkjede.



Far til artikkelforfatteren med Husqvarna 44 på mopeden. Foto: Olav Larsen.



Sector-saga testes ved Skoghögskolan i 1917. Fra Wikimedia Commons.

De første motorsagene der man satte motor på selve saga, kom i tida like etter 1. verdenskrig. Etter hvert ble sagkjedene forbedret, samtidig som sagene i seg selv ble lettere. Allikevel var de første riktige motorsagene noen tunge beist – rundt 30 kilo var ikke uvanlig. Se bildet av 2-manns



2-manns motorsag av merket Hornet. Foto: Bård Løken / Norsk Skogmuseum.

motorsaga, der en holdt styr på motoren, mens den andre holdt i et håndtak i spissen av sagkjedet!

At lille Norge skulle få en egen produsent av motorsager, fortjener en omtale. Vi snakker her om JoBu, som hos skogsfolket har samme klang som Tempo for mopedistene og motoryklistene! Følgende er hentet fra Wikipedia:



Jobu Mekaniske Verksted AS i Drøbak ble stiftet i 1947 av trelasthandler Trygve Johnsen og børsemaker Gunnar Busk i 1947 og produserte motorsager og andre skogsmaskiner i perioden 1948–1979. JoBu startet virksomheten på Nesodden, men flyttet i 1953 til nye fabrikklokaler i Drøbak. Produksjonsvirksomheten flyttet til Sarpsborg i 1982.

Johnsen og Busk startet arbeidet med en praktisk motorsag allerede i 1946. Den første prototypen, kalt «Primus», hadde en Villiers hjelpemotor for sykkel som kraftkilde, et kjede fra en snekermaskin og tanken fra en primus som bensintank. Sagen veide 17 kg, og hadde sentrifugalkopling lenge før dette ble vanlig.

Den første fullverdige produksjonsmodellen, «Jobu Senior», hadde en adskillig kraftigere motor på 125 cm³ av merket Aspin som stammet fra et restlager for sammenleggbare fallskjermmotorsykler. Disse tidlige sagene hadde flottørforgasser. Når saga ble lagt på siden ved felling, måtte forgasseren roteres. Jobu Senior veide 17,5 kg og var bare brukbar til felling og kapping. Den ble raskt en suksess, og ble produsert i 7 300 eksemplarer. Neste modell var «Junior», som kom på markedet i 1952. Denne blir av mange ansett som verdens første praktiske moderne, lettvekt motorsag. Motoren i Junior ble produsert av Jobu selv. Junior hadde i likhet med forgjengeren flottørforgasser, slik at forgasseren måtte fremdeles roteres. Vekten var redusert til 10,4 kg. Denne saga ble svært populær, og det ble produsert om lag 40 000 Junior-sager. Neste modell, «Viking», hadde en noe kraftigere motor og litt høyere kjedehastighet. Den ble produsert i 9 800 eksemplarer. Modellen deretter, «93», hadde samme motor, men dobbelt så høy kjedehastighet. Den ble produsert i 5 600 eksemplarer. Spesielt modell 93 hadde noen problemer med pålitelighet, som ble rettet med modellen «Junior Super», som ble produsert i 14 100 eksemplarer. «Jobu Tiger», som kom i 1960, representerte ytterligere fremskritt, og var egentlig ganske lik en moderne motorsag.

Denne modellen hadde membranforgasser, slik at brukeren slapp plunderet med å rotere forgasseren. I tillegg hadde den automatisk sentrifugalkopling, og enda høyere kjedehastighet.

Jobu var i lang tid markedsledende i Norge, og det ble tidlig opprettet salgskontorer i England, Sverige og Finland. Jobu var en tid verdens største motorsagfabrikk. I siste halvdel av 1960- og 1970-tallet ble det solgt mange Jobu-sager i USA.

Jobu produserte diverse tilleggsutstyr til motorsagene sine. Best kjent er en propell på en stamme som konverterte motorsaga til en påhengsmotor. Denne ble produsert til både Jobu Senior og Junior. Det ble også produsert et jordbor til Junior og Tiger.

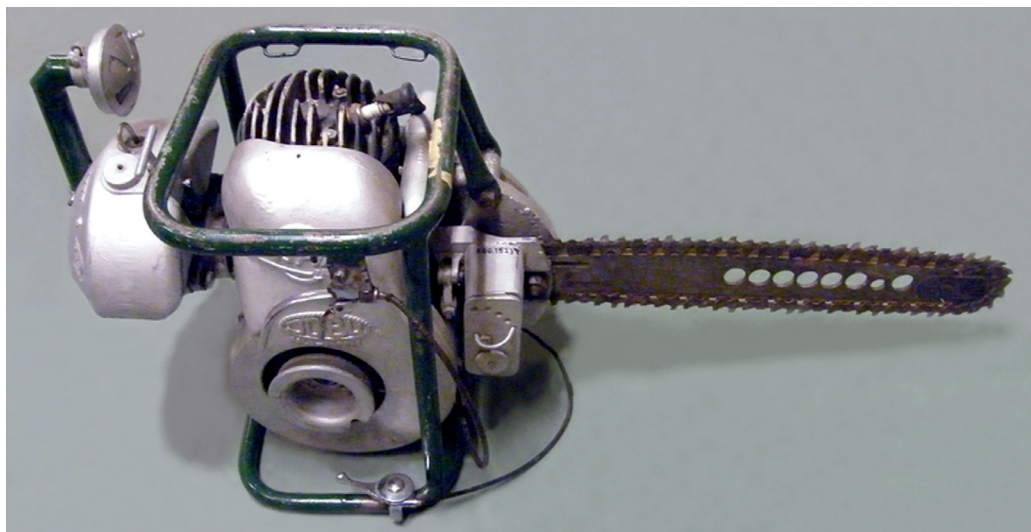
Foretaket ble senere kjøpt av Christiania Spigerverk, og ble etter Spigerverkets fusjon med Elkem en del av konsernet Elkem-Spigerverket. I 1983 ble det solgt til Electrolux i Sverige, som etter hvert la ned produksjonen av Jobu-sager. Etter at produksjonen ble lagt ned, ble det fortsatt solgt sager produsert av andre, men som bar merkenavnet Jobu, slik som modellen SL-3.

Vi bør nevne noen av de vanligste merkene utenom JoBu. Fra Sverige kom Jonsereds, Husqvarna og Partner. Fra USA kom bl.a. McCulloch og Homelite. Dessuten kom Wright (se bildet), den hadde ikke kjede, med derimot et sagblad som gikk fram og tilbake. Fra Tyskland fikk vi bl.a. Stihl og Sachs Dolmar. Fra Canada kom bl.a. PM Universal og Beaver.

Et kjært minne hos forfatteren av denne artikkelen er far med Husqvarna 44 spent fast på bagasjebæreren på sin Tempo Corvette 380 på vei ut i vedskogen (se bildet).

For å få et innblikk i mangfoldet av gamle motorsager, tok jeg turen til den kjente motorsagsamleren Lars Bertelrud på Plassen i Alvdal. Han har en samling på rundt 80 komplette sager, som vi kan se en del av på vedlagte bilder. Samlere som Lars gjør et viktig kulturhistorisk arbeid ved å ta vare på de gamle motorsagene. Dermed kan generasjonene etter oss studere hvordan de har utviklet seg, på samme måte som andre sider av vår kultur har endret seg.

Det er viktig å merke seg at motorsaga ikke bare økte effektiviteten i skogen, men



Jobu Senior. Fra Egge Museum.

også skadeomfanget. Riktignok kunne man hogge seg med øksa med til dels fatalt resultat, men det er et faktum at motorsaga er et meget farlig arbeidsredskap, selv med kjedebremns og spesialkonstruert verneutstyr. Dessuten er vibrasjoner og uheldige arbeidsstillinger en helsemessig ulempe med motorsag. Den gamle vitsen sier noe om risikoen: Har du hørt om han som begynte med to tomme hender og ei motorsag? Nå har han bare saga igjen!



*Lars Bertelrud med JoBu Junior fra 1952.
Foto: Olav Larsen.*



Husqvarna motorsager. Fra Lars Bertelruds samling. Foto: Olav Larsen.



Wright motorsag. Fra Lars Bertelruds samling. Foto: Olav Larsen.



En del av motorsagsamlinga til Lars Bertelrud. Foto: Olav Larsen.