

# VEGVESENETS FØRSTE MOTORISERT TREKKRAFT INTERNASJONAL HARVESTER MOGUL 1917

**Denne gangen skal det handle om et klenodium ved Norsk vegmuseum.**

I gamle veivesenskrifter, bl.a. en detaljert materiellbeskrivelse fra 1919, framgår at det gikk en faglig debatt om innføring av lastebil eller traktor i arbeidsdriften, til avløsning av transport med hest. Kristiania Ingeniørvesen hadde fra ca. 1917 i drift 4 lastebiler, og erfaringer og resultater derfra ble studert. Sitat: "At tiden nu er inde til ialfald en delvis avløsning av hestetransportene med motorkjøretøier, er ikke tvilsomt, men der raader endnu nogen uvished om, hvorledes spørsmålet helst skal løses – enten ved dertil egnede lasteautomobiler eller ved træk-motorer (motorhester), som igjen kan trekke en eller flere vogner. At uttale noget om den heldigste løsning er for tiden vanskelig, da man maa prøve sig frem." Det er gjengitt tall fra beregninger og kalkyler for kapasitet og kostnad ved alternativene.

## **Driften på prøve**

Men utover denne teknisk/økonomiske tilnærming for problemløsning i vegvesenet, kom det kontakt med andre myndigheter inn i bildet. Det ble i tiden mot slutten av første verdenskrig, ca. 1917-18, arbeidet med innføring, prøver og drift med traktorer, "motorpløger", for mekanisering av egnede oppgaver i landbruket. Med bl.a. mål om økt jordbruksproduksjon i en krisesituasjon. Og et antall traktorer ble importert ved statlig tiltak. For vegvesenet var det i tillegg til trekkraft for massetransport, også andre aktuelle bruksområder. Slik som flytting av tungt maskinutstyr som knuseverk, og drift som stasjonær motor for slike. Også trekk av annen redskap som veiskrape og veivalv.

## **Første innkjøp**

Veidirektørkontoret kjøpte i 1918

inn 15 stk. traktorer fra den statlige importen, og disse ble fordelt til bruk i flere fylker. Produksjonsår for maskinene var sannsynligvis 1917 - 18. Dette var traktorer av fabrikatet International Harvester, med typebetegnelse Mogul, og størrelse kalt 10 - 20. Det første tallet står for ytelse i hestekrefter som trekkraft, og det andre som stasjonær driftsmotor. Disse traktorene representerte den første motoriserte trekkraft i etaten. Det er fra landbrukssiden beskrevet at de trolig var bedre egnet til vegvesenets vei- og anleggsvirksomhet enn til jordbruksdrift! Om det senere ble anskaffet flere enheter av denne typen til vegvesenet er det litt ulike opplysninger. Bestanden kan ha vært ca. 20 stk. pr. slutten av 1919. Senere vises det i en intern maskinoversikt i vegvesenet fra 1941, at det da fortsatt var 5 stk Mogul i et fylke på Vestlandet.

## **Fleire merker**

Noe etter de tidlige Mogul'ene ble Fordson-traktorer de mest aktuelle for etatens behov på området. Fra midt på 1920-tallet også som hoveddel i de norsk oppbygde Dravn motorveihovlene.

Objektet av den aktuelle Mogul traktoren ble gjenfunnet i Akershus ca. 1980. Den er sannsynligvis av de 15 i "veivesenpartiet", og trolig den samme som var i Akershus' eie.

Etter funnet ble den gjenstand for en grundig og detaljert restaureringsprosess ved Berger vegsentrall i Skedsmo. Den ble utført til driftsmessig stand, og har finish med farge, staffering og påskriften som originalt. Maskinen veier ca. 3 tonn, og har jernhjul "round about". Drivhjulene er store og har skrånede ribber, forhjulene er mindre og smale og sitter tettere plassert.

# VORISERTE AL

## Krevende oppstart

Motoren er en ensylindret 4-takts motor for bensin- og parafin-drift. Sylindren er liggende og er utstyrt med en stor vannfylt beholder, i et enkelt vannkjølingsopplegg. Sylindrens slagvolum er vel 11 liter. Startingen skjer ved å dreie det store og tunge svinghjulet på den ene motorsiden, noe som er en krevende oppgave. Flere innstillinger må passes. Den startes og varmkjøres på bensin, og kunne deretter koples over til drift med parafin. Motoren har ikke "gass" som betjenes av føreren, det er automatisk gasspådrag fra regulator, som skal holde motoren konstant på ca. 400 o/min under driften.

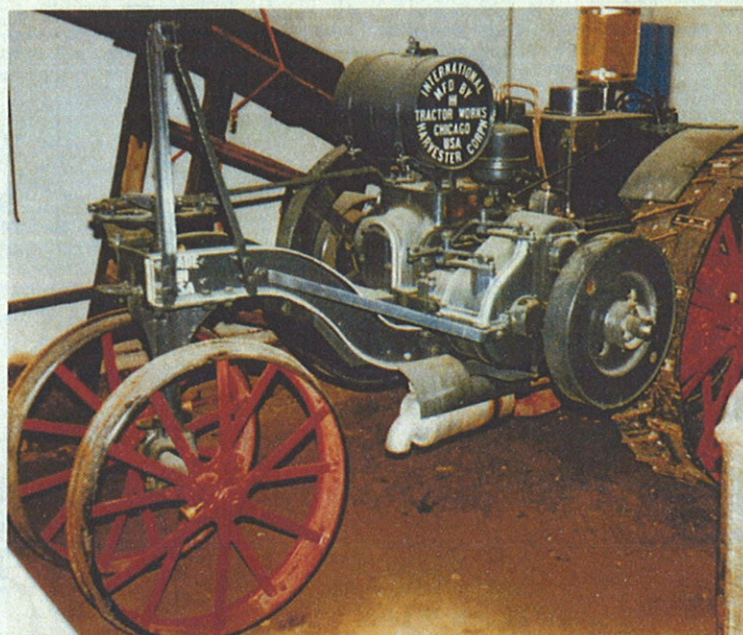
Videre drivlinje er clutch (opereres med håndspak), og 2 gir forover og 1 bakover. Disse girene er planetgirsett, lukket og går i olje. Videre, kjededrift som går i venstre maskinside til bakhjulet. Her ligger en ikke innkapslet differen-

sialmekanisme, med drift inn på det nærliggende venstre bakhjulet, og det er en drivaksel over til høyre bakhjul. Rundt ytre differensialhjul ligger en brems (bremsebånd) da med primær virkning på venstre bakhjul.

## Tilleggsutstyr

På høyre motorside er det på svinghjulssenteret og ut fra dette en remskive med friksjons inn- og utkopling (ved hånddratt), for bruk ved stasjonær drift av arbeidsmaskin.

Førerplass med rattet ligger til høyre for maskinens senter, med styreforbindelsen framover ved siden av motoren. Iflg. dokumentasjon kunne maskintypen for landbruket som tilleggsutstyr leveres med et apparat for automatisk styring ved ploying! Dette hadde en trinse som fulgte den foregående plogfuren og holdt traktoren på riktig avstand til den neste. Dette må ha vært utstyr for de helt store forhold "over there".



Det skal finnes en annen Mogul her i landet med dette.

Restaurert i 1980

Å føre denne maskinen i dag krever interesse, god opplæring og trening. Betjeningsorganene er forskjellige fra dagens standard og noen er ukjente.

Etter restaureringen på 1980-tallet har den vært brukt ved flere framvisninger og utstillinger. I slik sammenheng er den et fint innslag både med all sin synlige teknikk, og ved igangsetting av motoren den markerte og nå til dags ukjente ganglyden fra en slik motor.

Noe som gjerne trekker godt med tilskuere. Maskinen har vært "portrettert" i Anleggsmaskinen

tidligere, nemlig i nr. 6/7-1987, i en spalte som da het Anleggs-Veteranen.

Bildet som vises her ved teksten stammer fra bladets tillegg Bruktmaskinen, i nr. 5-1983, under tittelen Veteranmaskiner i fokus, som var en omtale fra Landbruksveka '83. Bildet viser maskinen nyrestaurert, med de to sentrale ansvarlige og restauratorer Odd Kleven og Odd Paulsberg, fra Berger vegsentral i Akershus.

Museets gjenstandsnummer 2169.

**Tekst** | BJØRN PREBENSEN  
ASGEIR ENGJOM

**Foto** | NORSK VEGMUSEUM