

SKIPAGURRA, EN MUSEAL VEISTASJON



1943 FORD CANADA - 1941 VOLVO

SKIPAGURRA — EN MUSEAL VEISTASJON —

SLIK BESKREV PER-ERIK CARLSON FRA TIDSKRIFTET ANLEGG & TRANSPORT SITT BESØK PÅ TANA VEGSTASJON FOR NOEN ÅR SIDEN.

DEN HISTORISKE TIDSREGNING I FINNMARK HAR I MANGE TILFELLER HATT ETTIDSKILLE PÅ „FØR OG ETTER KRIGEN.“

OG NETTOPP PÅ GRUNN AV KRIGEN OG - DEN BRENDTE JORDSTAKTIKE - ER DET BEGRENSET HVA SOM FINNES AV HUS, GJENSTANDER OG SKRIFTLIG DOKUMENTASJON FRA TIDEN FØR 1945.

MEN VI VET AT DET I SKIPAGURRA VAR EN VEISTASJON LENGE FØR 1940, OG AT NETTOPP SKIPAGURRA HAR VÆRT OPPSAMLINGSPASS FOR „GAMMELT SKROT“ I ALLE ÅR. DERFOR ER DET IKKE SÅ UNATURLIG AT SKIPAGURRA BLE VALGT SOM LAGERPASS FOR DE TYNGERE MUSEALE GJENSTANDER I FYLKE.

I DETTE HEFTE ØNSKER JEG Å VISE NOE AV DET SOM FINNES AV TYNGERE MUSEALE GJENSTANDER I FYLKE VÅRT.

DET UTSTYRET SOM ER FERDIG RESTAURERT
ER FØRSØKT DOKUMENTERT MED BILDER OG
ORD FRA BELVE RESTAURERINGS PROSSEN.

ELLER ER HISTORIEN BAK DE ENKELTE OBJEKTER
FRANKOMMET ETTER UTALLIGE SAMTALER
MED GAMLE VEIVESENFOLK OG ANDRE SOM
HAR HATT BEFATNING MED DET ENKELTE
OBJEKT. NOE AV HISTORIEN ER OGSÅ
HENTET FRA ÅRBØKER, TIDSKRIFTER,
AVISUTKLIPP, MASKINKORT OG GAMLE
UTSTYRSLISTER.

UTSTYR SOM ER BESKREVET I HEFTE,

CATERPILLAR TRAKTOR	1934.
CATERPILLAR SLEPEHØVEL	1936-37
VOLVO LASTEBIL	1941
CHEVROLET VAREBIL	1947
LANZ BULLDOG TRAKTOR	1941
FORD CANADA LASTEBIL	1943
DRAVN VEGHØVEL	1948-60
BRØYT 4-K GRAVEMASKIN	1954
DRAVN KNUSER OG SORTERING	1946
TRYGG RÅDLEMMOTOR	1946
HUBER MARCO VEGHØVEL	1954
F.W.D. LASTEBIL	1956

CATERPILLAR SLEPEHØVEL, 44 GRADER
ER ET MEGET SKJELDENT EKSEMPLAR,
KANSTE DET ENESTE I LANDET, MED MOTOR-
DREVET REDSKAPSMANØVRERING.

VI HAR INSTRUKSJONSBOK OG DELEKATALOG,
BÅDE TIL DENNE OG CATERPILLAR TRAKTOREN.

GODTFRED KARLSEN HAR VÆRT DEN MUSEALE
DEINKRAFTER - PÅDRIVEREN IGJENNOM EN
MANNSALDER I FYLKE, OG TAKKET VÆRE
HAN OG HANS ETTERFØLGERE MAGNE
SKJÅNES OG KAREL S. FOSLUND HAR
DET VÆRT MULIG Å ETABLERE DE
MUSEALE SAMLINGER I FYLKE.

NÅ NÅR MAN HAR ØDELAGT OG RASERT
STATENS VEGVESEN, MED DENNE
OMORGANISERINGEN, ER DET Å
HÅPE PÅ AT DET "NYE" VEGVESENET
ER I STAND TIL Å TAVARE PÅ DE
"SKATTE" SOM FINNES I FYLKE

SKIPAGORRA 12.6.03
Juge Fred Dervo.

ALLE BILDER I HEFTET ER TATT AV
JUGEFRED DERVO, DER IKKE ANNET ER OPPBITT.

MUSEUMSLAGERET I SKIPAGURRA.

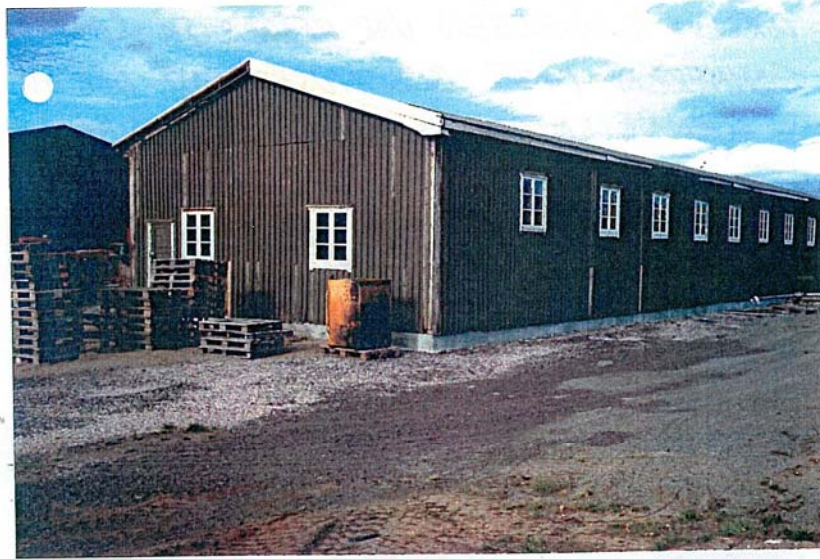


Foto. KARL S. FOSLUND.

DA KIRKENES TRAFIKKSTASJONS NYE ANLEGG
SKULLE BYGGES PÅ SANDNES, BLE DET
KLART AT DEN GAMLE LAGERBRAKKA MÅTTE
FJERNES FOR Å GI Plass TIL DEN NYE VEKTA.

DA MUSEUMSUTVALGET FIKK NYSS OM AT BRAKKA
SKULLE RIVES MED GRAVEMASKIN, BLE DET
UMIDELBART SATT I GANG EN REDNINGSAKSTON,
SOM FØRTE TIL AT VI I DAG DISPONERER
VÅRT EGET HUS PÅ 240 m².

SOMMEREN 1946 BLE MATERIALENE TIL BYGGVERKET SKÅRET PÅ VEGVESENETS EGET SAGBRUK PÅ SANDNES, TØMMERET KOM FRA PASVIKDALEN OG TØRLEIF DANIELSEN VAR MESTER PÅ SAGT, SOMMEREN 1947 BLE HUSET SATT OPP AV ET GJENREISNINGSSNEKKERLAG FRA SALANGEN.



NÅR GRUNNMUREN PÅ 8x30 METER STOD FERDIG VÅREN 1998 I SKIPAGURRA, VAR DET VEGMERCEGJENGEN SOM SATTE OPP HUSET PÅ DAGER DA DET IKKE VAR TØRT NOK PÅ VEGENE FOR VEGMERKING. I NØRDENDEN ER HUSET DELT AV MED 8x8 m. ISOLERTE VEGGER OG TAK, STØPT GULV MED VARMEKABLER. DETTE MULIGGJØR EN BEHAGELIG ARBEIDSPASS OGSÅ VINTERSTID.



DEN ISOLERTE DELEN AV HUSET ER NÆRMEST PÅ BILDE OG HAR EN STOR ISOLERT PORT. DEN BORTSE DELEN ER KALDT LAGER, HER ER GULVET ÅSTALTEPT. PÅ GRUNN AV AT HUSET IKKE TIDLIGERE HAR HATT TAKRENNER, ER DET STORE RÅTESKADER NEDEST PÅ BEGGE LANGVEGGENE, HER GJENSTÅR MYE ARBEIDE. VINDSKIENE MANGLER FORTSATT I BEGGE ENDENE.

HJULLASTEREN PÅ BILDE ER EN VOLVO BM LM 641 1972 MODELL. OG EIES I DAG AV MUSEUMS AUDELINGEN.

CATERPILLAR

Reg. U.S. Pat. Off.

TWENTY-EIGHT TRACTOR



CATERPILLAR TRACTOR CO.
PEORIA, ILLINOIS, U. S. A.

Track-type Tractors—Combines—Road Machinery
THERE IS A "CATERPILLAR" DEALER NEAR YOU

Museumsmekanikeren

Av Magne Kveseth

Halvard Heitmann er interessert i mer enn politikk og spørsmål om jordvern, når det skal velges ny frase for Aronnesvegen. Alt som bruker motor fatter Halvards interesse og det er ikke få objekter han har skrudd på i sitt 73-årige liv. Akkurat nå holder han på med å få en 1934-modell Caterpillar beltetraktor til å gå.

— Hvis de opplysningene jeg har er riktige, så er denne Caterpillaren den 2. vegplaneringsmaskinen i sitt slag som i det hele tatt kom til Norge. Denne har fire sylindere og går på både bensin og parafin og er altså en 1934-modell, forteller Heitmann.

KOM FRA TANA

Maskinen som veier noe over tre tonn, kom til Alta i 1959, da Åge Kristensen kjøpte den fra Tana. Senere ble maskinen solgt til Johan Romsdal i Raipas som i sin tur har gitt den til Øyvind Romsdal.

— Da jeg spurte Øyvind om han kunne tenke seg å gi den til museet, svarte han ja til det og slik er det at maskinen har havnet hos meg, sier Heitmann.

STARTER

Heitmann forteller at det var Thomas F. Thomassen som tok på seg å kjøre den ned fra Raipas, slik at den kunne bli gått over.

Det viste seg at alle stempelene sto fast da Heitmann begynte arbeidet på maskinen for en del uker siden, men etter at han fikk et rustfjerningsmiddel hos Arne Heggeli, kom det fart i arbeidet.

— Det skulle ikke mange dager til før stempelene løst og det gikk



Halvard Heitmann har arbeidet nokså mange timer med denne gamle Caterpillaren, men så har han også hatt såvidt start på den denne uka.

an å svirve den rundt og her om dagen smalt han såvidt det var, forteller Heitmann.

GÅR OM EI UKE

Halvard Heitmann er sikker på at han skal ha maskinen til å gå om ei

uke og han synes selv det har vært et interessant arbeid å holde på med.

Men betaling for overhalingen tenker han ikke på for han er pensjonist, sier han, så han har sin lønn. Og fornøyd er han hvis han

får godgjort utlegg til olje og rustfjerner forteller han.

— Og legger til at han liker å holde på med dette arbeidet.

— Folk må begynne å ta bedre vare på de gamle ting og ikke bruke kirkens og katolisismens eksempel om at forhistorien skal eddeliggjes, sier han.

VANT MED MASKINER

Det var maskiner på omtrent samme størrelse som denne som ble brukt da materialtransportene ble gjennomført over vidda til Karasjøen etter frigjøringa og under gjennestillinga.

Halvard forteller at han hadde en Allis Chalmers av omtrent samme størrelse, men at det også ble brukt større maskiner til det arbeidet den gjen.

— Og når Heitmann er ferdig med Caterpillaren og får overrakt den i full stand til museet, har han et an-

net prosjekt i kikkerten, men det vil han ikke si så mye om ennå. Men det er noe med maskiner.

SILOTØKKER

Øyvind Romsdal som har gitt maskinen til museet, sier til Altaposten at han synes det er flott at man tar vare på gamle ting.

— Det var faren min, Johan som kjøpte maskinen og selv har jeg brukt den til å kunne tømme med. Det var vist i 1972, ellers har jeg brukt den senere til å trekke i plansiloen med og det var den kjempestillinga.

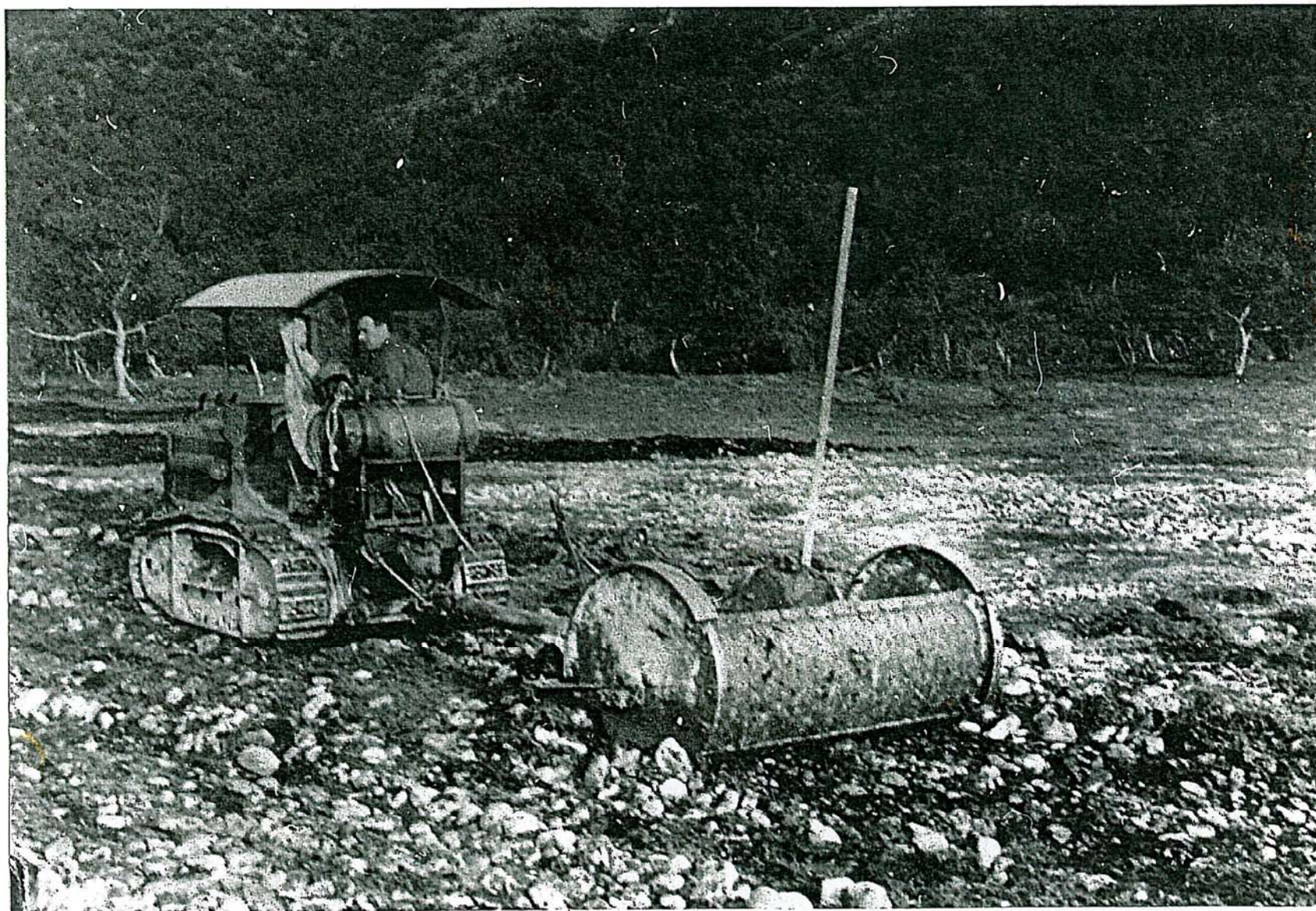
Når beltetraktoren nå blir satt i stand igjen, har den ikke vært i bruk på mer enn 10 år.

— Men han Heitmann får den nok til å gå for han er litt av en teknisk kunstner, sier Øyvind Romsdal som vis snakket med i Raipas der han jobber på nybygget til driftsentralen.



Øyvind Romsdal hadde maskinen stående i Raipas, etter at han brukte den sist for mer enn 10 år siden til silotrekking i plansiloen. Nå har han gitt den til museet og håper de tar vare på den.

J 1934 ANSKAFFET
OVER. ING. KNUT FIKDAL
OG AVD. ING. HARALD HOFSETH
(SENERE JERSTEF)
TO BENGIN/PARAFIN ØREUNE
BELTE TRAKTOREER, DE
FØRSTE TIL VEGVESENET
I FINNMARK, EN
HANNOMAG OG EN CATER-
PILLAR. EN AV DE ALLER FØRTE OPPRAVENE FOR DENNE
CATERPILLAREN VAR Å TREKKE EN RULLESCRAPE
PÅ KAUTOKREINDUEGEN OVER BESKADES.



BØRSELV - STORFJORDBOTN 1939
 Vegplanering med beltetraktor
 og hjulskrape

HER ER DET HANNO MÅSEN SOM TREKKER RULLESKRAPA.

CATERPILLAR

Reg. U. S. Pat. Off.

No. 44 GRADER



MACHINE No: P.H. 620.
POWER UNIT No: 4.D. 764.

CATERPILLAR TRACTOR CO.

PEORIA, ILLINOIS, U.S.A.

Track-Type Tractors . . . Road Machinery
. Diesel Engines

THERE IS A "CATERPILLAR" DEALER NEAR YOU

VEGHØVELEN STÅR I DAG I SKIPAGURRA, MEN ER
ER I DÅRLIG FORTATNING, TIL TROSS FOR DETTE
ER DET FULT MULIG Å BYGGE DEN OPP I ÅTEN.
VI HAR BÅDE DELEKATALOG OG SERVICEBOK.
FOR TYSKERNE RØMTE FRA FINNMARK I 1944,
SPRENGTE DE HØVELEN I STYKKER, MEN SÅ
SNART VEGVESENET VÅKNET TIL LIV I ÅTEN ETTER
KRIGEN, BLE HØVELEN BYGGD OPP I ÅTEN PÅ
ARONES VEGSTASJON, OG NÅ BLE JERNHJULENE
ERSTATTET MED ORIGINALE GUMMIHJUL.



En vegskrape blir ført i land.

Foto: Trygve Gimnes.

HØVELEN KOM TIL FINNMARK I 1937 ELLER 1938,
OG BLE TATT I LAND I LAKSEFJØREN.



Vegen Laksefjord - Porsanger i 1939.

Foto: Trygve Gimnes.

UNDER BYGGINGEN AV VEGEN OVER BØRSELVFJELLET,
OG SENERE MELLOM ALTA OG KAUTØKEINO, BLE DENNE
TRUKKET AV EN BULDOZER. PÅ DENNE TIDEN VAR DETTE
DEN MEST EFFEKTIVE VEGARBEIDS MASKINEN MAN
HADDE I FYLKE.



VOLVO Lastvagnar

TYPE : LV III D 3800^{mm}/m AKSELAVSTAND
 Ch. nr : 1175 , 1941 Modell
 MOTOR : TYPE EC SIDEVETILERT. BENSLIN
 3,67 L. 86 HK $\frac{1}{3400}$ %/m.
 MOTORNr. 102732. 6 syl.
 DEKK : 6.50 x 20 FRAMME, 6.00 x 20 BAK.
 TIPP : NYENGENS MASKINTIPP,
 VEKTER : EGENVEKT 2450. NYTTELAST 2600.

BILEN ER KOMMET TIL NORGE PÅ TYSKE SKILT
 FØRSTE GANG REGISTRET I NORGE 9. jom. 1946.
 X-2676 SENJA FØLETIDISTRIKT.



Foto: Bjørn Prebensen.

SLIK SÅ BILEN UT 17 JULI 1980 DA KARL S. FOSLUND
 OG BJØRN PREBENSEN "TANT" DEN I FÆGFJORD
 RV. 94 MELLOM KUALSUND OG SKAIDI.

BILENS EIER REIDAR BJØRGVE HADDE HATT DEN
 STÅENDE I EN NISSENHYTTE FRA DEN DAG DEN
 BLE AVSKILTET 14. NOV. 1963 OG TIL VÅREN 1980
 DA NISSENHYTTA VAR SÅ OPPRUSTET AT BILEN
 MÅTTE FJERNES FØR DEN BLE KLEMT I STYKKER.

FOSLUND OG PREBENSEN GIKK UMIDDELBART
 I FØRHANDLINGER MED BJØRGVE,
 JEG HENTET BILEN TIL SKIPAGURRA
 1 AUGUST SAMME ÅR.



DET SKULLE GÅ HELE 18 ÅR FØR BILEN BLE FERDIG OG KOM PÅ VEGEN. MEN NÅ ER DEN HER OG KAN TRYGT VISES FRAM.

DET FINNES INGEN BILDE DOKUMENTASJON PÅ RESTAURERINGSARBEIDENE SOM ER UTFØRT. MEN JEG VIL HER PRØVE Å BESKRIVE LITTENKELT HVA SOM HAR SKJEDD I LØPET AV DE SISTE 20 ÅR.

ETTER AT VI VAR BEGYNT Å DEMONTERE BILEN VÅR, BLE VI GJORT OPPMERKSOM PÅ AT DET KANSJE FANTES EN "BROR" HER I TANA. JEG TOK DA UMIDELBART KONTAKT MED EN MULIG EIER OG FANT EN VOLVO LASTEBIL I SKOGEN NØYAKTIG, LIK VÅR, DE VAR SÅ LIKE AT DEN ENE HAR CH.NR 1173 OG DEN ANDRE 1175.

NÅ HADDE VI PLUTSELIG TO BILER VI KUNNE "PARRE" SOM ØYSTEIN SUNDE SIER: DOBBELT AV ALT, DET SOM VAR DÅRLIG OG DET SOM GALT.

BEGGE MOTORBLOKKENE VAR FROSTSPRENGT, VI SVEISET OPP DEN BESTE, SENTE DEN TIL SYLINDERSERVICE I TRONDHEIM OG FIKK EN "NY" MOTOR TILBAKE.

FØRSTILLINGEN BLE SATT I PERFECT STAND, BREMSENE OVERHALT MED NY DELER. BLUKENSLAGEREN GJORDE NY DRIVSTOFFTANK, NØYAKTIG LIK DEN GAMLE.

BILEN VAR I EN PERIODE I ALTA PÅ ARONES VEGSTASJON, DER BLE KAROSSERIET SATT I STAND OG SEJERMENE BYGD OPP I 1979 AV NÆRMEST INGENTING. ETTER ET PAR ÅR KOM BILEN TILBAKE TIL TANA NYLAKERT OG FIN.



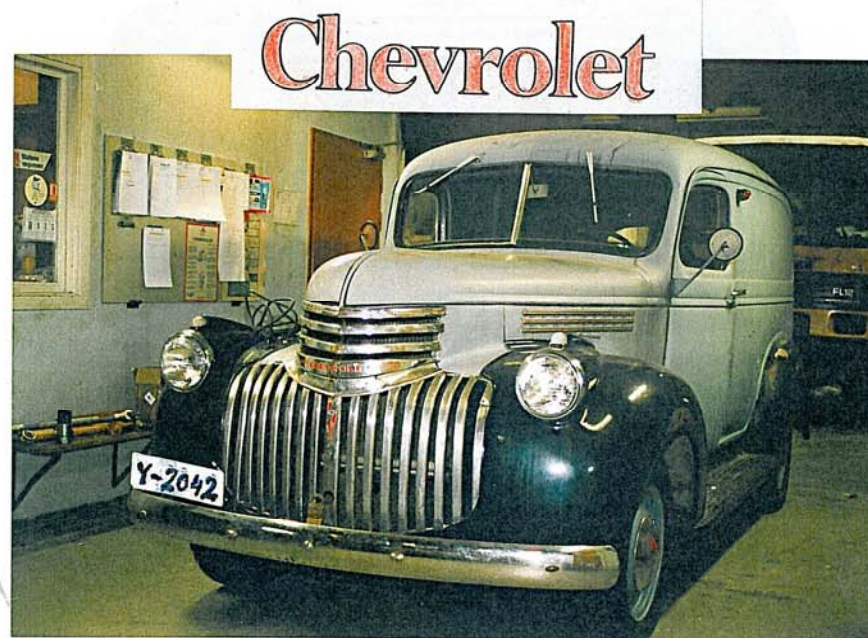
JNNVENDIG ER TAKET BLITT TRUKKET MED ET PLYSSTAKTIG STOFF SÅ LIKT DET ORIGINALE SOM MULIG, DØRENE OG SEJENE ER TRUKKET MED SKINN.



VED TANAEUVENS BREDD EN TIDLIG VÅRDAG.

DET ER VELDIG MANGE SOM HAR VÆRT
INNVLVERT I RESTAURERINGSARBEIDET
MED STØRRE OG MINORE HELL, DET VIL VÆRE
UMULIG Å NEVNE ALLE UTEN Å GLEMME NOEN,
MEN ET NAVN MÅ NEVNES LIKEVEL OG DET ER
KNUT TAUTRA SOM HAR STÅTT FOR DEN
SISTE FINISH, DET ER BARE UTROLIG BRÅ!

BILEN BLE REGISTRERT Y-6233
DEN 4. JUNI 1999.



DETTE VAR OPPSYNSMANNSBILEN LIKE ETTER KRIGEN,
FINNMARK HADDE FLERE CHEVROLET OG FORD AV DENNE
TYPE OG STØRRELSE.

DENNE KOM NY TIL VEGVESENET I 1947, UNDERSTELL NR.
XBDP 364 OG BLE REGISTRERT 19.8.47 Y-2042.

PÅ 1960 TALLET GIKK BILEN I PRIVATEIE PÅ
REG Y-19027 I FORSANGER, MEN HØSTEN
1999 KOM BILEN TILBAKE TIL VEGVESENET
OG IS. S. 2000 BLE DEN REG. TILBAKE TIL
SITT OPPRINNELIGE NR. Y-2042.

BILEN ER URESTAURERT MEN ER I BRUKBAR
ORIGINAL KJØRBAR STAND.



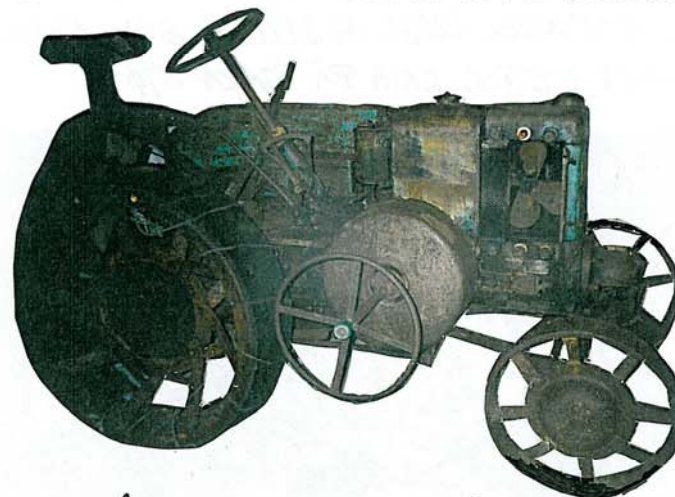
STATENS VEGVESEN I FINNMARK HAR HATT MANGE LANZ BULLDOG TRAKTORER UNDER OG ETTER KRIGEN, DET FORTELLER PAPIRENE SOM BLE FUNNET PÅ LOFTET PÅ ARONES VERKSTEDET FOR NOEN ÅR SIDEN. MEN INGEN AV TRAKTORENE ER BLITT TATT VAKE PÅ FOR ETTERTIDEN.

LANZ'EN VÅR HAR SIN HISTORIE FRA FISKEFISKER OG SMÅBRUKER MILJØET PÅ MAGERØYA, MEN ER AV SAMME ÅRSANG OG TYPE SOM VEGVESENET HADDE PÅ DEN TIDEN.

HARALD NORMAN OLSEN SOM DREV EN SLIP I HONNINGSVÅG, KJØPTE DENNE 1941 MODELL LANZ BULLDOG FOR Å BRUKE DEN TIL DYRKING AV JORD PÅ SARNES PÅ MAGERØYA. DEN VAR UTSTYRT MED EN SLEPEPLOG OG SKÅLHARV. TILHENGEREN VAR HJEMMEBYGD AV RAMMA OG BAKAKSELEN TIL EN FORD AA.

UNDER BYGGING AV FASTLANDSFORBINDELSEN TIL MAGERØYA, FATIMA, DER VEGEN OGSÅ GÅR OVER SARNES, BLE MAN OPPMERKSOM PÅ DENNE TRAKTOREN SOM STOD I ET SKUR PÅ DEN NEDLAGTE SLIPEN DER. DEN FØRSTE TANKEN VAR: HER HAR VI KJØRETØYET SOM SKAL KJØRE I KOTESJEN NÅR KONGEN KOMMER FOR Å KLIPPE SNØR, DEN HAR TO BODD HER HELE SITT LIV!

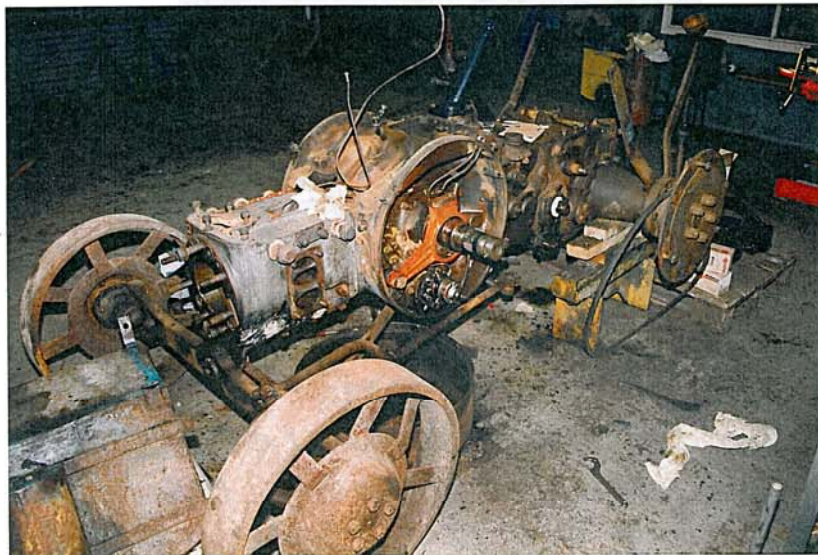
ETTER HUERT FANT MAN FRAM TIL DEN RETTE EIEREN AV TRAKTOREN, EIGIL N. OLSEN I HONNINGSVÅG, SØNN AV HARALD NORMAN OLSEN, OG VEGVESENET FIKK OVERTA TRAKTOREN VEDERLAGSFRI. EN STOR TAKK TIL EIGIL OLSEN!



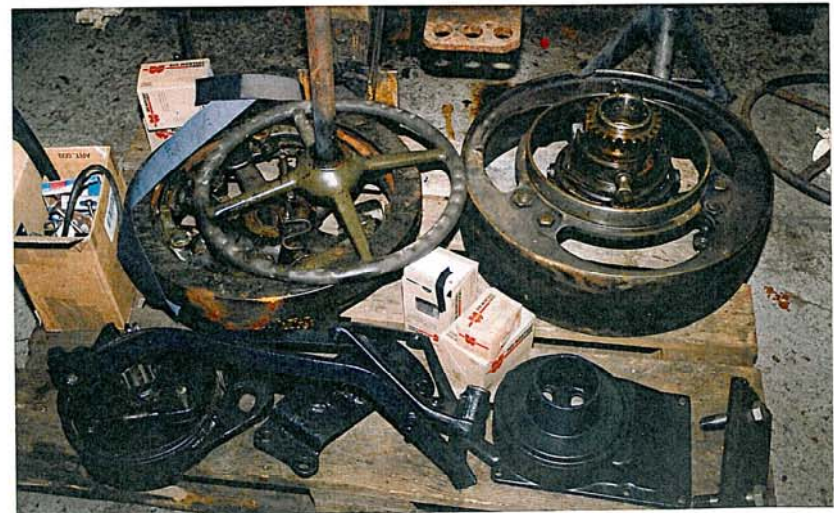
SLIK SÅ TRAKTOREN UT DA DEN KOM TIL TANÅ VEGSTASJON I SEPTEMBER 1997. MANGE VITALE DELER MANGLET, MEN VI VAR MOTIVERT FOR RESTAURERINGS OPPGAVEN.



PÅ GRUNN AV AT TRAKTOREN HAR STÅTT DELVIS DEMONTERT I FLERE ÅR I ET ÅPENT STØHUS PÅ EN STEINKAI, VAR DET HELT NØDVENDIG Å FLUKKE DEN HELT NED FØR RESTAURERINGEN KUNNE BEGYNNE. MANGE AV DELENE SOM MANGLET BLE FUNNET UTEFØR KAIEN PÅ FLERA STØ.



SYLINDEREN OG STEMPELET ER AV DEN „VOKSNE“ TYPEN. MED EN DIAMETER PÅ 170 mm OG SLAG- LÆNGBE PÅ 200 mm GIR DETTE ET SYLINDER- VOLUM PÅ OVER 4.7 LITER. HER PØSSE KNOT I STEMPELET.



ALLE BEVEGELIGE DELER ER RENGJØRT, KONTROLERT, EVETVELT REPARERT OG LAKERT FØR MONTERING.



MOTORBLOKKA HAR ENGANG I TIDEN VÆRT FROST-SPRENGT, OG ER BLITT REPARERT MED AT MAN HAR SYDD FAST EN KOBBERPLATE OVER SPREKKEN I BLOKKA MED 36 SKRIVER/NAGLER. DENNE VAR FORTSATT TETT, SÅ VI HAR BEHOLDT DENNE UØRT.

ALLE DELENE TIL DRIVSTOFFSYSTEMET MANGLET, DISSE BLE SKAFFET TILBUEI GJENNOM SAMLERMILJØET I TYSKLAND, DET SAMME MED STEMPELRINGER, "SNØFTEVENTILER" OG EKSOSANLEGGET.



KJØLESYSTEMET BESTÅR AV 5 STK. ADSEKILTE RADIATOR ELEMENTER, ALLE MÅTTE GJENNOMGÅ OMFATTENDE REPARASJONENER. GEARKASSEN VAR HELT OK. KLUTS OG BREMS ER FUSSET OG JUSTERT. SMØRESYSTEMET ER OVERHALT.



DETTE ER DEN ORIGINALE BENSIN-DREUNE FYRLAMPA SOM BLE LEVERT MED ALLE LANZ TRAKTORENE.

VI FICK TAK I DENNE FRA TYSKLAND.



DEN 18. JUNI 1999 VAR LANZ'EN TILBAKE PÅ
MAGERØYA, DEN SKULLE VÆRE MED Å KJØRE
I KOTESJE UNDER ÅPNINGEN AV "FATIMA"
MEN DESVERRE BLE DET ETTORYKENDE UØYER
DEN DAGEN SLIK AT KOTESJEN MÅTTE AVLYSES.

HEI LANZ'EN HAR LIKEVEL FÅTT VISE SEG FRAM
VED FLERE ANLEDDNINGER UNDER KULTUR-
ARANGSJEMANGER BÅDE I TANÅ OG I
PASVIKDALEN.

DEN ER VIST FRAM FOR SKOLEKLASSER
OG HVER GANG DEN BLIR STARTET
HØSTER DEN STOR APLAUS.

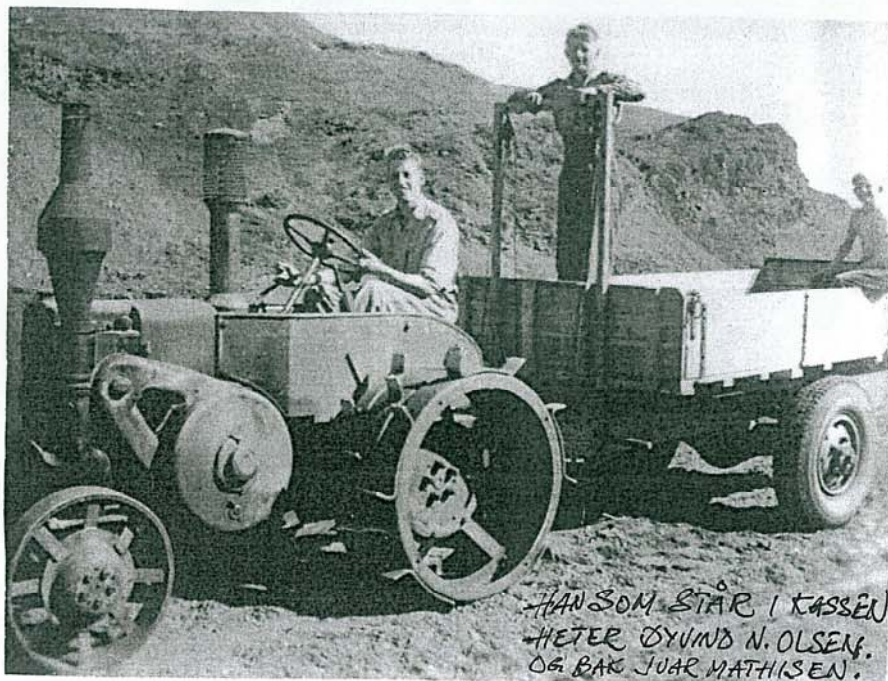


BILDE HAR VI FÅTT AV EGIL N. OLSEN.

TRAKTORFØREREN HETER HANS PEDER SARNES,
HANS STOLTE PASASJERER ER, MED EN HÅND PÅ
RATTET EGIL N. OLSEN, 6 ÅR OG HARALD BIRGER
OLSEN, 3 ÅR. BILDET ER MEST SANNSYNLIG FRA 1952.

PÅ SARNES VAR DET PÅ DEN TIDEN FLERE
SMÅBRUK MED NOEN SAUER OG 3-4 KUER,
OG DISSE BROKENE BLE DREVET I KOMBI-
NASTON MED STARKFISKE.

TRAKTOREN SOM VAR UTSTYRT MED EN
2-SKJÆRS SLEPEPLO OG EN ENKEL SKÅLHARV
VAR EN MEGET VIKTIG REDSKAP I DYRKINGEN
AV JORDENE PÅ SARNES



HAN SOM STÅR I KASSEN
HETER ØYVIND N. OLSEN.
OG BAK JUAR MATHISEN.

TRAKTORFØREREN PÅ BILDET HETER FØRISATT
HANS PEDER SARNES, MEN ØYVIND N. OLSEN SOM
STÅR PÅ TILHENGEREN KAN FORTELLE AT HAN SOM
18 ÅRING I 1954 HADDE SOMMERJOBB MED Å
KJØRE GRUS PÅ VEGENE PÅ SARNES.

TILHENGEREN ER BYGD PÅ SLIPPEN PÅ SARNES
AV RAMMA OG BAKAKSELEN AV EN FORD AA.

SLIPPEN PÅ SARNES SYSSELSATTE PÅ DEN
TIDEN 3-4 MANN HELE ÅRET.



FORD CANADA. - F 60 L - 4x4 C 298 Q

AKSELAUSTAND - 158 1/4" -

MOTOR - SIDEVENTILERT V-8 3.8 L. 95 HK.

EGENVEKT/NYTTILAST 4200 / 2600 Kg.

I JANUAR 1945 KOM DET 20 STK FORD CANADA
TIL SØR-VARANGER, TIL NOE SOM KALTES
"KONTORET FOR STATENS BILER".

19 STK. BLE SATT I BRØYTETJENESTE I
ØST-FINNMARK, DEN 20. BLE FLUKKET NED
OG BRUKT SOM DELER.

PÅ FOLKEMONNE BLE BILEN BARE KALT FOR
CANADA-FØRDE



DA VI OVERTOK DENNE BILEN AV FERTE DANIELSEN
PÅ HESSENG, VAR RESTAURERINGSARBEIDE
PÅ BEGYNST, MOTOREN VAR OVERHOLT, MEN DET
ØVRIGE ARBEIDE VAR BORT ETTER PRINSIPPET:
= UTE BLANK, MEN INNE KRAVE =

DA DENNE BILEN SKAL VÆRE EN AV VÅRE
REPRESENTASJONS BILER, ELLER SAST MED
ANORE ØØØ, EN BIL SOM SKAL BRUKES I TRA-
FIKKEN, VAR DET NØDVENDIG Å GÅ GRUNNIGERE
PÅ VERKS: BILEN BLE DERFOR BLUKET
HELT NED, NØDVENDIG RUSTSVEISING BLE
UTFØRT PÅ KAROSSE, ALLE DELER SANDBLÅST
OG ALLE DELER ER LAKERT HVER FOR SEG.

ALLE HJULNAU ER RENSGORT, TETTINGER BYTTET,
BREMSENE ER OVERHOLT, NYE BAND OG
FÅKNINGER: ALLE BREMSERØR VAR RUSTET
OG ERSTATTET MED NYE.



RANNA OG FJÆRBLADENE ER SANDBLÅST,
2 SAMLEBOLTER OG FJÆRKLAVER BYTTET.
DET FREMBTE FJÆRFESTE PÅ HØYRE SIDE
SOM ER EN DEL AV STYRESNEKKA VAR I
DÅRLIG BEFATNING, MEN VI HADDE DELEBIL.
2 LAGER ER BYTTET I GEARKASSEN.
HÅNDBREMSEN SOM ER EN ITERGRERT DEL
AV DROP-BOX, HAR FÅTT NYTT BAND.

ALLE STØTDEMPERNE ER REPARERT
DET ER SVEISET NYE BUNNER I BEGGE
BENSIN TANKENE, ALLE RØR ER NYE OG
BENSINMÅLEREN ER REPARERT.

SELLEN I RADIATOREN VAR DEFECT OG
ERSTATTET MED EN FRA DELEBILEN.
TANKENE ER LODDET OG REPARERT.



HYTTA OG DØRENE ER RUSTSVEISET, TAKLUKKA ER LAGET NY, FRONTRUTENE HAR FÅTT NYE GLASS OG NYE TETTELISTER, SIDERUTENE I DØRENE SOM ORGINALT VAR SELLOID, ER ERSTATTET MED FLEKSI-GLASS. BEGGE VAKUMDREVNE VINDUSVISKERE ER REPARERT.

SETENE MED PRESENNINGSTOFF ER ORGINALE OG I GOD STAND.

DET MESTE I DET ELEKTRISKE ANLEGGET ER NYTT, ALLE PLASTLEDNINGER ER TRUKKET INN I "GAMELDAGSE" VEDE STRØMPER, INGEN PLASTLEDNING ER SYNLIG.

STARTMOTOREN HAR FÅTT NYE BØRSTER, PÅ ANBEFALNINGER FRA "VETERANMILJØET" ER DEN ORGINALE LIKESTRØMSGENERATOREN ERSTATTET MED EN NY 6-VOLTS VEXSEL-STRØMSGENERATOR MED INNEBYGGET REGULATOR.



✓ MANGEL AV ORGINALE HOVEDLYKTER ER DISSE ERSTATTET MED LYKTER FRA EN OPEL BLITZ, (EKSAKT SAMME STØRRELSE) STRIDSLYSENE ER GJORT OM TIL PARKLYS, OG DE ORGINALE PARKLYS ER GJORT OM TIL BLINKLYS. (ALT ER GODKJENT AV TILSYNET) BLINKRELEET KOMMER FRA E A-FORD.

RESTAURERINGSARBEIDE ER UTFØRT PÅ TANA VEGSTASJON I PERIODEN JANUAR - DESEMBER 1998.

CHASSI NR. KAN IKKE DOKUMENTERES DA DET KUN HAR STÅTT PÅ ET SKILT PÅ INNSIDEN AV HØYRE DØR, DETTE SKILTET ER BORTE

BILEN ER REGISTRERT Y-2319, DEN 22.6.99.

Gjensyn bil og fører mer



TUNGE LASS: Ivar A. Olsen foran bilen som kjørte brutrinnene vi ser i bakgrunnen fra Smålfjord opp til brustedet.



VED HAUKSJØEN: Dette bildet er tatt ved Hauksjøen i 1946. Legg merke til at skiltet er det samme som på den restaurerte bilen.



CANADA FORD: I januar 1945 kom det 20 slike lastebiler til det frigjorte Øst-Finnmark. Deler fra noen av dem har skapt denne «nye» Canada Forden. Typebetegnelsen er F60. Det er en firehjulsdrakt med tre tonn med V8 bensinmotor, 85 hestekrefter. For øvrig samme motor som satt i personbilen fra 1937-38. For de innvilde kan vi fortelle at det ikke var noen skruer til ventiljustering. Man måtte slipe til klaring/tetting.

TANA BRU: Ivar A. Olsen (77) blir øm i blikket når hans furete hender glir over rattet. — Den er like tung på rattet som i 1946, konstatere han tørr.

FALF HULGH JENSEN

De vestre tårmene til Tanabruen glir...

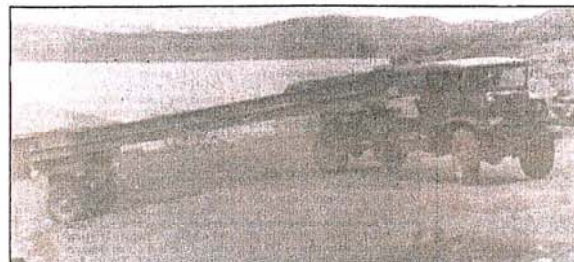
...sørligset når Ivar prøvekjør den mer enn 55 år gamle Canada Forden. De samme tårmene ble i 1946 kjørt fra Smålfjord til brustedet — av nestor Ivar A. med nesten samme bilen som nå er fullstendig restaurert.

Denne historien begynte i januar 1945. Da kom det 20 lastebiler av type Canada Ford til Øst-Finnmark. Krigen var ennå ikke over, men østfylket var som kjent frigjort. Bilene var i utgangspunktet ment satt inn i brøytelesjonen, men ble selvsagt brukt året rundt. Vognstasjonene i Vadso og på Sandnes delte på 19 av bilene. Den siste ble skrudd fra hverandre og brukt som reservedeler.

Kjørt på isen

Litt senere begynte en ung Ivar A. Olsen i vegvesenet. 6. januar 1946 startet han på sin første tur med en Canada Ford. Den gikk fra Smålfjord til Levajok med murstein til,

enn 50 år etter



VANSKELIG: Her ser vi hvordan man klarte å kjøre brutrinnene opp bakken og rundt den vanskelige svingen overfor kula i Smålfjord. Kassen ble tatt av og man laget en spesialhenger.



FORNØYDE: Inge-Fred Dervo og Reidar Dervola i museumsutvalget til vegvesenet i Finnmark er godt fornøyde med resultatet. Bilen er som ny.



MANGE MINNER: Ivar A. Olsen (77) har mange minner fra årene etter krigen da han kjørte denne Canada Forden som Statens vegvesen nå har restaurert. Innfelt ser vi Ivar på en veggvegg fra sine unge år i vegvesenet.

loddpipe på Statens Fjellstue (Ivar Hauge overtok den i 1960). Den gang kjørte man stort sett hele vegen på elveisen.

— Det var en slags veg fra Blått og 11 km oppover, minnes Ivar A. Om sommeren samme året begynte de å kjøre materiellet til Tanabrua, som sto ferdig i august 1948. Det som skulle på vestsida av elva, ble skipt til Smålfjord og kjørt med Canada Ford derfra. Mens det til østsida ble kjørt fra Vadso.

— Det største problemet var de tunge tårmene. Vi måtte fjerne kassen og lage en slags henger. Det var ikke enkelt å runde svingen opp fra

kaia i Smålfjord. Den var akkurat like skarp som i dag, forteller Ivar A.

Museumsutvalg

På 50-tallet hadde bilene gjort sin misjon og ble solgt privat. Heldigvis har Statens vegvesen i Finnmark et høyt oppgående museumsutvalg, som har sørget for å ta vare på mye av vår lokale veghistorie. Det består av Karl S. Foslund (leder), Magne Skjånes, Inge-Fred Dervo (Seida) og Reidar Dervola (Sandnes). De to sistnevnte forteller at de har samlet inn gamle Canada Ford i flere år med tanken på å få en som ny og regjestrert. Det misset midde de i vinter.

Og for et par uker siden ble veteranen Ivar A. invitert med på tur. Han ble naturlig nok svært så interessert da han hørte om restaureringsarbeidet.

Det var lett å se at minnene kom strømmene da Ivar A. så lastebilen igjen. Den ser ut til å komme rett fra fabrikk. Til og med skiltet er originalt. Etter en prøvetur ved Tana bru la ikke Ivar A. skjul på at dette hadde vært en stor opplevelse.

— Bilen var akkurat som i gamle dager. Like tung på rattet. Det var om å gjøre å holde skikkelig i rattet når vi kjørte på den tids vegger. En slitsom jobb. Det var lenge før vi hørte om servo, sier Ivar A. som i

mange år jobbet i vegvesenet. før han ble bussjåfør. Strengt tatt er det en overdrivelse å si at Ivar A. kjørte samme bilen som han brukte i perioden 1946-1951. For det er deler fra flere biler som er blitt til en.

— En bil hentet vi fra bilplugggeriet i Vadso, en kom fra Karlhef Johansen fra Skogfoss, en fra Terje Danielsen på Heggeng og en fra Birger Hjeltni på Skogfoss. Den i utgangspunktet beste plukket vi totalt fra hverandre. Så mye som mulig er originalt. Vi har holdt på alle detaljer, men noe måtte lages nytt. For eksempel er alle bremseskrå skiftet. Jobben ble gjort av bredrene Ingvar

og Knut Tautra som var leid inn for anledningen. De fikk mye rustveising før alt var bra. Vi er godt fornøyde med resultatet, sier Inge-Fred Dervo, som roser Norsk Vegmuseum for både økonomisk støtte og godt samarbeid.

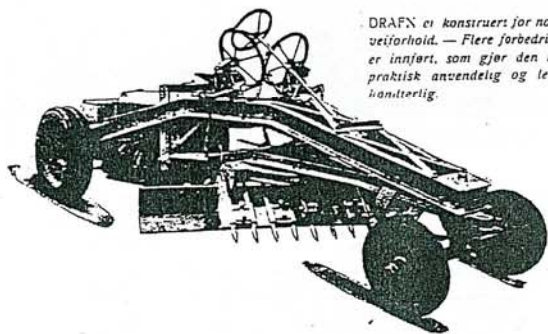
Det vakte mye oppmerksomhet da Inge-Fred kjørte den vakre dningen fra Skipgaurra til Tana bru for å møte Ivar A. Bildene viser forhåpentligvis hvorfor. Den historiske lastebilen skal stå lagret på vegstasjonen i Skipgaurra og brukes ved helt spesielle anledninger. Kan-ske blir den for kortere perioder utlånt til Norsk Vegmuseum som gjenytelse for god hjelp.

DRAVN - HØVELEN.

DRAMMENS JERNSTØPERI & MEK. VERKSTED
BEGYNT PRODUKSJON AV VEGHØVLER OMKRING
1925, OG PRODUKSJONEN VARET HELT TIL CA 1960,
DE SISTE ÅR MED NOEN GANSKE FÅ STYCKER.
VEGVESNET I FINNMARK FIKK ANTAGELIG SINE
FØRSTE DRAVN HØVLER ALLEREDE I 1927-28.
MED DET STORE ANTALL FØRST I 1946 OG
UTOVER, NOEN VAR BYGD PÅ BOLINDERS
TRAKTOR MED RÅOLJE MOTOR, MEN ETTER
1946-47 BLE DEN NYE FORDSON MAJOR
MODELL E 27 N MED PARAFIN MOTOR BENYTTET.
DISSE HADDE MEKANISK LØFT OG SENK AV
HØVELBLADET OG FØREREN STOD PÅ EN
PLATNING FRAMFOR MOTOREN.

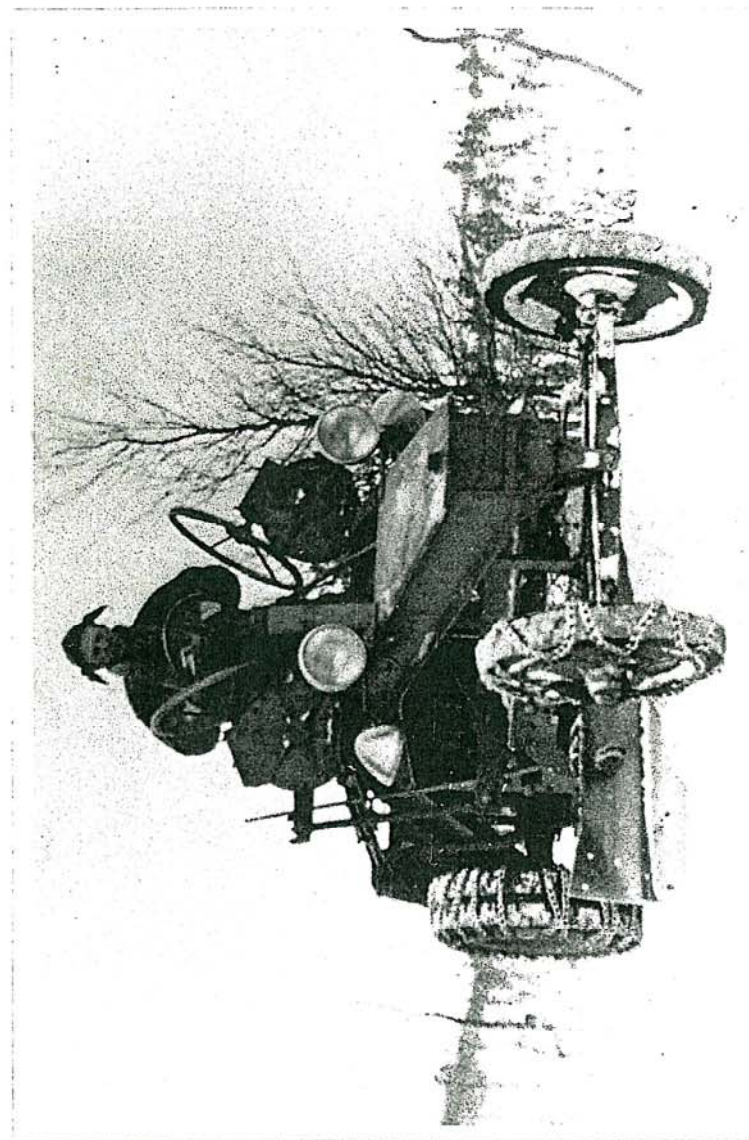
DRAFN-HØVLEN

er universalredskapet for veivedlikehold såvel sommer som vinter.



DRAFN er konstruert for norske
veiforhold. — Flere forbedringer
er innført, som gjør den mere
praktisk anvendelig og lettere
håndterlig.

DRAMMENS JERNSTØBERI & MEK. VÆRKSTED A/S



ØRNEVANN 1938
Drafn veggøvel fra 1933



VÅR VEGHØVEL ER EN „MODERNISERT“ DRAVN .

ETTER AT DRIVENHETENE, DE GAMLE E 27 N, VAR UTSLITT MIDT PÅ 1950 TALLET MÅTTE HØVEL-PARKEN FORNYES. KANSJE VAR DET DÅRLIG ØKONOMI SOM FØRTE TIL AT VEGVESENET I FINNMARK BESTEMTE SEG FOR EN OPPBRADERING AV DE GAMLE DRAVN HØVLENE. IALLEFALL KAN EN LESE AV GAMLE MASKIN-KORT AT DET I PERIODEN 1958 TIL 1963 BLE OMBYGD 6-8 VEGHØVLER MED DEN NYE FORDSON POWER MAJOR SOM DRIVENHET. SAMTIDIG BLE DEN MEKANISKE LØFT/SENK FUNKSJONEN AV HØVELBLADET ERSTATTET MED „MODERNE“ HYDRAULIK. SAMTIDIG BLE DET OGSÅ BYGD EN „VELTESIKKER“ HYTTE AV EGEN KONSTRUKSJON.



DENNE VEGHØVELEN STÅR PÅ MOTORHISTORISK MUSEUM PÅ STANGE PÅ HEDEMARKEN OG ER EN ORGINAL DRAVN FRA CA. 1950. DEN HAR EN FORDSON E-27 TRAKTOR MED PARAFINMOTOR OG MAGNET TENNING, SOM DRIVKRAFT, DEN HAR ORGINALT DRAVN FØRERHUS SOM KOM FØRSTEGANG I 1948 SOM EKSTRAUTSTYR.

FRA CA. 1950 BLE DENNE LEVERT ORGINALT MED HYDRAULISK LØFT/SENK AV HØVELBLADET.

DET ER HELT TYDELIG, AT DENNE HAR "STÅTT MODELL" FOR VÅR HØVEL.



SAMME PARKERINGSPLASS I DE SISTE 25 ÅR HAR SATT SITT PREG PÅ TILSTANDEN TIL HØVELEN VÅR. SNØ OG REGN, SOL OG VIND HAR TATT SITT OG I TILLEGG HAR DEN OGSÅ BLITT BESØKT AV NOEN "LANGE FINGERE".



DET BLE VIKTIG FOR OSS Å FÅ TATT VARE PÅ DENNE HØVELEN SOM ER DEN ENESTE GJEN-LEVENDE AV "VÅR" VEGHØVEL TYPE FINNMARK.



STYRINGEN ER OVERHALT, NYE FORTJULSLAGER
OG ET NYTT FRAMDEK. RAMMA SVEISET,
PUSSET OG LAKERET



MOTOREN ER TOTAL RENDVERT AV LÆRLING
GEIR CARLSEN PÅ VERKSTEDET I TANÅ.
NY STARTER OG DYNAMO MÅTTE ANSKAFFES
BREMSENE OVERHALT OG ET NYTT DEKK
MÅTTE TIL. JERRE VAR DET IKKE.



NÅ BLIR TRAKTOR OG RAMME FORENET,
NYPUSSET OG LAKERET.



VEGHØVELEN ER NÅ UTE OG HAR KJØRT
SIN FØRSTE KJØRETUR PÅ 25 ÅR.
NÅ MANGLER DET BARE LITT LYS I LYKTENE.
MEKANIKERNE KARL H. ERKE OG JNGBE FRED DERVO
SER FORNØYD UT.



FORD CANADA - BRØYT 4K.

DENNE MASKINKOMBINASJONEN ER ENESTÅENDE, DET FINNES IKKE NOEN ANNEN FORD CANADA FÅMONTERT EN BRØYT 4K GRAVEMASKIN MED FORGRAVER I LANDET.

BILEN ER EN FORD CANADA TYPE 60 1942-43 mod. OG ER EN AV DE 20 BILENE SOM KOM TIL STATENS BILER I SØR-VARANGER 1 JANUAR 1945. I DAGLIGTALE BLE DISSE BILENE BARE OMTALT SOM „CANADA FORD“.

GRAVEMASKINEN ER EN BRØYT 4K, chmp 3.84. I PERIODEN 1950-1957 BLE DET BYGGET TOTALT 76 STK. AV DENNE TYPEN OG ET SVÆRT LITE ANTALL AV DISSE VAR FORGRAVERE LIK VÅR MASKIN.

BIRGER HJELM FRA SKOGFOSS I PASVIKDALEN KJØPTE DENNE BRØYT GRAVEMASKINEN I 1954. DEN VAR BYGD PÅ EN „TRAKTOR-TILHENSER“ RAMME MED HJUL SOM SKULLE TREKES AV EN TRAKTOR. GRAVEREN SKULLE DRIVES AV KRAFTUTTAKET PÅ TRAKTOREN.

BIRGER HJELM HADDE IKKE TRAKTOR, HAN HADDE HELLER IKKE RÅD TIL Å KJØPE EN, FOR HAN HADDE BETALT 23000 KRONER FOR GRAVEREN. MEN HAN HADDE EN FORD CANADA SOM HAN HADDE KJØPT AV STATENS JEGVESEN ÅRET FØR. SOM DEN MEGET KRETIVE PERSONEN HAN VAR, FIKK HAN STRAKS IDEEN TIL EN FIREHJULSDREVEN GRAVEMASKIN.

HAN FJERNET LASTEPLANET PÅ FORD CANADEN, TOK BORT FJERPAKKENE BAK, FORSTERKET BILENS RAMME OG SKRUDDE BAKAKSELEN FAST DIREKTE TIL RAMMA.

SÅ FLYTTET HAN BRØYTEN OVER FRA TILHENSER-UNDERSTELLET OG SKRUDDE GRAVEREN FAST PÅ BILEN. SOM DRIVKRAFT TIL GRAVEREN MONTERTE HAN EN 2-SYL. DIESELMOTOR (ETTERLADENSKAP ETTER TYSKERNE) RETT BAK HYTTA PÅ BILEN. NÅ HADDE HAN EN GRAVEMASKIN MED MEGET STOR FRAMKOMMELIGHET.

DENNE MASKINEN GIKK I MANGE, MANGE ÅR I JEGVESENETS TJENESTE.

KORT "BRØYT" HISTORIKK.

BRØDRENE SØYLAND I KOLHEIA PÅ BRYNE,
JNGEBRET f. 1916 OG KRISTIAN f. 1921
DREV SOM ALTMULIGMENN I HØNSEHUSET TIL
MORA. DET VAR KOMBINASJON TRE OG JERN.
-ET SNEKKERVERKSTED MED SVEISEAPPARAT-
DE REPARERTE ALT, OG BYGDE ALT FRA
SYMASKIN KASSER FOR MASKINHUSET I STAVANGER,
SKYVEDØRS HENGSLER, STRØAPPARATER
OG POTETOPPTAKERE.

SÅ EN DAG PÅ SLUTTEN PÅ 40 Tallet KOM
EN NÆRBU VED NAVN JOSTEIN SALTE OG
VILLE HA EN GRAVEMASKIN TIL TRAKTOREN
SIN, DEN SKULLE VÆRE LETT OG SKULLE
HELST KUNNE SVING 360°.

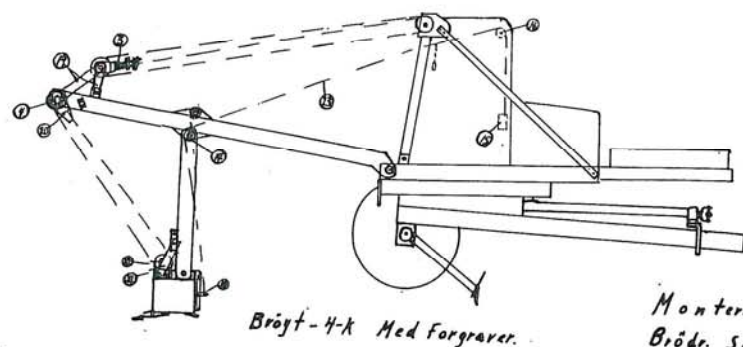
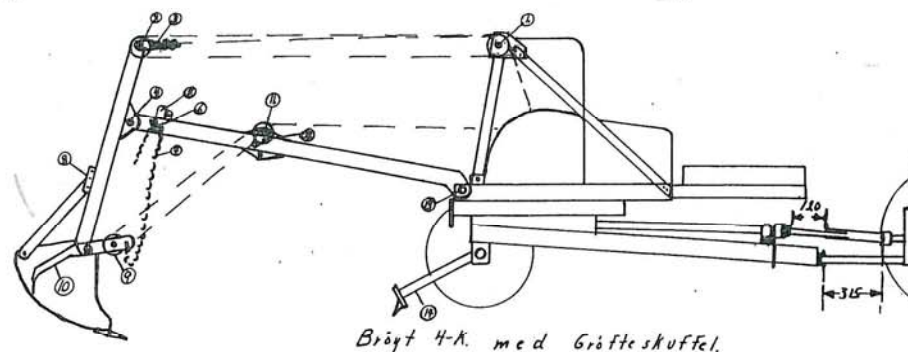
BRØDRENE SOM ALDRI SA NEI TIL ET OPPDRAG,
HEV SEG RUNDT OG ETTER ET LITE ÅR STO
GRAVEREN KLAR, OG DET STORE EVENTYRET
VAR IGANG.

JNGEBRET OG KRISTIAN GLEDET SEG OVER DEN
STORE INTERESSEN FOR DEN VAIERDREVNE
TRAKTOR GRAVEREN, MEN HVA SKULLE DEN
NYE KONSTRUKSJONEN HETE?

BRØDRENE ØNSKET ET KORT. OG ENKELT NAVN
SOM SA NOE OM BÅDE KOMPANISKAPET OG
BRUKSOMRÅDET.

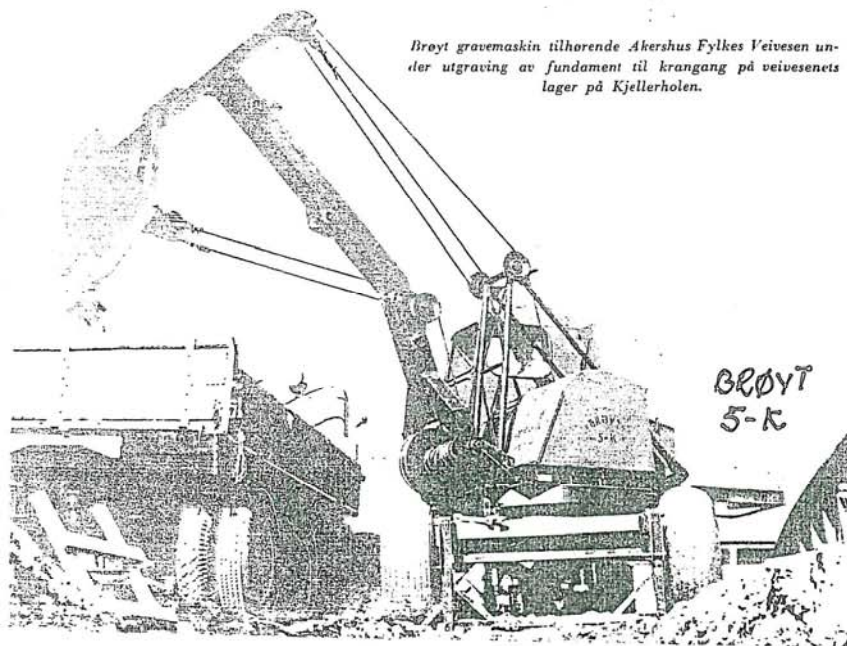
ETTER DISSE KRITERIER FØLTE BEGGE AT
"BRØYT" VAR MIDT I BLINKEN.

OVERASKENDE KOM DET KLARER PÅ NAVNET
FRA PATENTBYRÅENE, MEN NÅR DE HENGTE
PÅ ET 4 TALL OG EN K SOM GAU
BRØYT 4-K, STILNA ALLE PROTESTER



Monterings skisser
Brødr. Søyland

DETTE ER ORIGINALE SKISSER FRA
"DELEKATALOGEN" 1954



Brøyt gravemaskin tilhørende Akershus Fylkes Veivesen under utgraving av fundament til krangang på veivesenets lager på Kjellerholen.

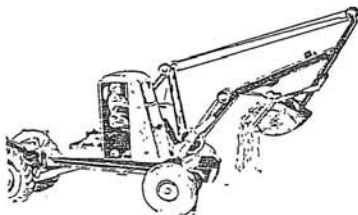
Eik & Klausens
MASKINFORRETNING

HERSGT. 4 - OSLO - TELEFON 424975 - TELEGRAMADRESSE: EIKHAUSMASKIN - POSTBOKS 414

Priser på
BRØYT gravemaskin og utstyr (standard).

1. Standard maskin modell 5 K uten skuff	kr. 28.750.-
2. 37 cm 100 liters bakgraverskuffe	" 1.265.-
3. 30 cm bakgraverskuffe	" 1.265.-
4. 60 cm bakgraverskuffe	" 1.265.-
5. Forgraverutstyr til forgraverskuffe	" 550.-
6. Kombinasjonsskuffe 60 cm for- og bakgraver uten forgraverutstyr	" 1.760.-
7. Spesialdrag for tilkobling til hydraulikk for JORDSON MAJOR traktor	" 396.-
8. Tvingingjul, brukte flydekk 15,50x20-22"	" 1.375.-

Demonstrasjon



BRØYT grave/grøftmaskin

for maskinholdere, entreprenører, kommuner, industri og liknende, demonstreres
onsdag 27. d. m. kl. 13.00-17.00
i Schancheholen krysset Ullandhaugvegen-Tjensvollvegen.

Eik & Klausens Maskinforretning
SANDNES TELEFON 61 606

Viktig med god marknadssføring. Her ein framstøyt i Stavanger Aftenblad 26. juni 1956.

PS/BA.
15/7-56
St.nr. 7870.

Gruppe nr. I - Traktorer, utstyr og redskaper.

Brøyt International a/s

Address: P.O. Box 340
N-2341 BRØYT
Norway
Telephone: (47) 51 48 16 00
Telex: (47) 51 48 11 35
(47) 51 48 36 39
E-mail: info@brøyt.no

Statens Vegvesen - Tana Vegstasjon
Skiippagurra
9845 TANA

Att.: Herr Ingt Fred Dervo

Dens ref.: Vår ref.: TS/B1

Bryne, 12. juni 1997

Vedr.: BRØYT 4K montert på Canada-Ford

Takk for brev med foto. Jeg må innrømme at denne maskinen hadde jeg aldri hørt om før. Som det vil fremgå av vedlagte materiell, så er det likevel ikke tvil om at det dreier seg om en BRØYT 4K. Hvorvidt det er snakk om seriell nr. 3 totalt sett eller maskin nr. 3 produsert i 1954, skal være usagt. Normalt ville jeg sagt det første, m.a.o. at dette er maskin nr. 3 av totalt 76 maskiner produsert i tidsrommet ca. 1950 - 1957.

Det er ikke mye materiell vi har om BRØYT 4K, men jeg har og lagt med noe om BRØYT 5K som er noe mer omfattende. Som nevnt over telefonen skal det finnes en maskin på Teknisk Museum i Oslo, samt en på Jærmuseet her i nabolaget. Jeg vedlegger utdrag fra et par av Jærmuseets årbøker som forteller litt om BRØYT-historien.

I dag fikk jeg og hørt at Blåskstad Videregående Skole, 4820 Froland, og er i ferd med å restaurere en gammel BRØYT 5K.

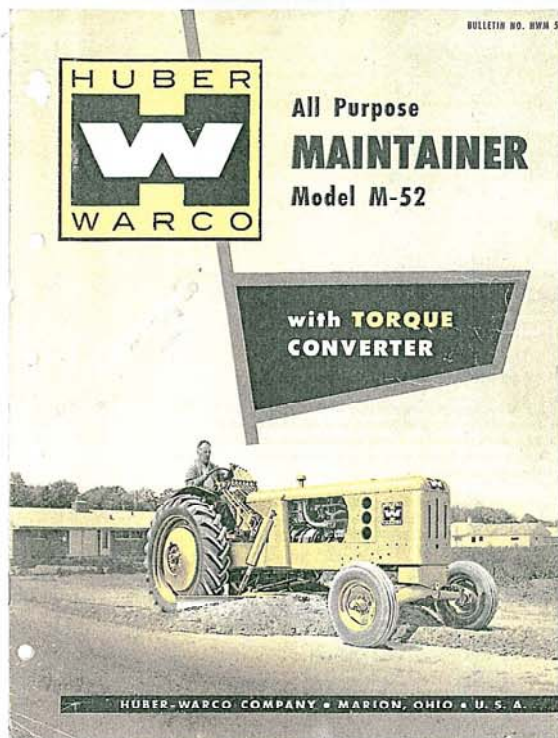
Jeg takker så mye for foto, og ønsker Dem lykke til med restaureringen. For den interesse det måtte ha, legger jeg og ved ett sett brosjyrer over dagens BRØYT-maskiner.

Med vennlig hilsen
Brøyt International as

Torje Søyland
Torje Søyland
Salgsjef

ETTER Å HA LEST 1991 UTGAVEN AV ÅRBOKA TIL JÆRMUSEET, KAN DET TYDE PÅ AT BRØYT 4-K GIKK OVER TIL Å HETE 5-K ALLEREDE ETTER ET PAR ÅR, OG DERMED INNGÅR I DE 76 STK. TOTALT. DETTE BLIR TO OGSÅ BEKREFTET AV KRISTIAN SØYLAND SOM SIER AT DE BYGGET EN GRAVER I SNITT PR. MNØ.

✓ 1956 BEGYNTE MARKEDET Å BLI DÅRLIGERE FOR JÆTER MASKINER, NÅ SATSET BRØDRENE SØYLAND PÅ HYDRAULIKK OG I 1958/59 STO DEN FØRSTE HYDRAULISKE BRØYT KUR. BRØYT-X2



HUBER-WARCO M-52 UNIVERSALTRAKTOR

STANDARD SPESIFIKASJONER.

LENGDE/BREDE/AKSELAVSTAND - 4.0/1.8/2.85 m.

SVINGRADIUS 5.25 m. VEKT 3000 kg.

HØVELSKJÆR 2.75 m.

40 HK. CONTINENTAL DIESELMOTOR, CD 157.

TORQUE CONVERTER, 5 GEAR + REVERS.

KJØREHASTIGHET 3-37 km/t.

HYDRAULISK MANØVRERING AV ARBEIDSPREDSKAP.

IMPORTØR OG FORHANDLER

A/S AUTO SUPPLY Co. OSLO.



BIRGER HJELM VEDSIDEN AV SIN HUBER-WARCO
SOM HAN KJØPTE AV AUTO SUPPLY I 1984.
HAN BRUKTE DENNE SOM TIPPMASKIN PÅ
ANLEGG OG HØULET DET MESTE AV VEGENE
I PASVIKDALEN, OG VAR GODT FORNØYD.
BIRGER FORTELLER AT DA HAN BESTILTE DENNE,
VAR DET VELDIG LANG LEVERINGSTID, MASKINEN
MÅTTE KOMME FRA MARION, OHIO, USA.

FOR NOEN ÅR SIDEN VAR JEG I KONTAKT MED
KNUT FREDRIKSEN PÅ JNGIERSTRAND, HAN
VAR SALGSJEF HOS AUTO SUPPLY PÅ DEN
TIDEN. ETTER DET HAN KUNNE HUSKE
ER DETTE DEN ENESTE MASKINEN SOM
KOM TIL LANDET AV DENNE TYPEN.

SOM HAN SA VIDERE:

- DET BLE INGEN SUKSESS! -



MUSEUMSADELINGENS EGEN BIL I FINNMARK
ZP-28179 , 1987
MERCEDES BENZ 409D, (310000 km)
BILEN HAR AUTOMATGEAR OG HYDRAULISK
OG ER I GOD STAND.

BILEN ER UTSTYRT MED DEN FØRSTE
SIDEMONTERTE BRØYTESTIKKEMASKIN
AV „FINNMARKS MODELLEN“



STIKKEMASKINEN ER PRO-
DUSERT PÅ TANA VEGST.
FRA BEGYNNELSEN AV
1980 TALLET OG FORDALT
OVER HELE FYLKET I ET
STORT ANTALL.
NÅR DENNE MASKINEN
KOM PÅ UT I OMRÅDENE
VAR DET SLUTT PÅ VONDE
SKULDER OG LANGE
SYKEMELDINGER.

STEINKNUSEREN.

DRAVN 400 R.
DRAVN GRUSSORTERER
TRYGG SEMIDIESEL

STEINKNUSEREN VAR VEGVESENET
I FINNMARK SITT BIDRAG TIL
KULTURMINNEÅRET 1997.

SOM VI SER AV LEVERANSSEPROTOKOLLEN TIL
ØVERHAASEN MOTORFABRIKK PÅ ØYVICK, SÅ BLE
DET DEN 4. januar 1946 LEVERT EN 35 HK
TRYGG MOTOR MED LUFTSTART TIL STATENS
VEGVESEN. OSLO. JAREADR. FINNMARK VEGVESEN,
HAMNBOKT.

SAMTIDIG BLE DET OGSÅ FRA DRAMMENS JERN-
STØPERI LEVERT EN DRAVN 400 R KNUSER
OG ET GRUSSORTERINGS VERK.

KNUSEREN BLE FØRSTEGANG SATT I DRIFT
I SKOGANVARRE VED LUOSTEJØK BRU I 1946
DEN FØRSTE ARBEIDSGJENEN KOM FRA
SKOGANVARRE OG BESTO AV KARL GRØTTE
(FORMANN), SOREN STØRGERSEN, SVERRE OPDAHL,
ANDREAS OPDAHL OG ODD GRØTTE.

KNUSEREN HAR SENERE VÆRT STASJONERT
FLERE STEDER I FYLKE, OG SISTE
OPPSTILLINGS Plass VAR HONNINGSVÅG.



Slik sto knuseriggen utenfor Honningsvåg,
like ved vegen til Nordkapp med utsikt
mot Nordishavet.
Foto: Inge Fred Dervo

KNUSEREN OG GRUSSØTERERN ER BEGGE
BYGGT HOS DRAMMEN JERNSTØBERI OG
MEKANISK VERKSTED.
RESTAURERINGS ARBEIDET ER UTFØRT AV BRØDRENE
JNGVAR OG KNUF TAUTRA PÅ TANA VEGSTASJON.



SERIE NR 413. BYGGEÅR 1946.

KNUSEREN VAR I MEGET GOD STAND
NÅR JEIV OG LABER VAR RENGJORT
OG SMURT OPP I 197EN VAR DET
MESTE GJORT.

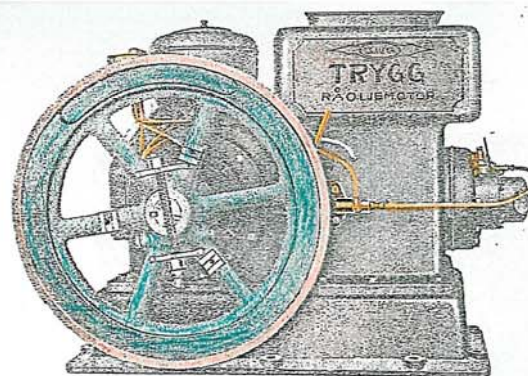




GRUSSORTEREREN VAR DET DERIMOT MYE
VERRE MED. BORTSETT FRA RAMMEN OG
DRIVVERKET VAR ALT BYGD OPP AV
STÅLPLATER. DISSE VAR SÅ RUSTET
OG TÆRET AV TIDENS TANN, AT DET
VAR SOM Å TA I FLATBRØD.
ALLE PLATER MÅTTE LAGES NYE,
TIL OG MED ELEVATOR TROMMELEN ER NY.



DETTE BLE EN TIDKREVENDE OPPGAVE,
MEN BRØDRENE TAUTRA UTFØRTE DEN
MEGET TILFREDSTILLENDE.



Økonomisk!
Driftsikker!
Lett start!

MOTOREN SOM DREV KNUSERVERKET
VAR EN 35 HK. TRYGG RÅOLJEMOTOR
MED GLØDEHODE, 2-TAKTER OGSA KALT
SEMIDIESEL, LEVERT AV ØVERAASEN
MOTORFABRIKK OG MEKANISKE VERKSTED.

15445 55R	HM 55- 5590	Stalus Vigman Oslo Varede: Fimmark Vigman Hamnabukt	4/1-46 31	Luftstart
600 ml/m fr. rulleverk	afagamar	Sædd: Fr. Sæbo Høeg & Co. Høeg pump nr. 906167. Dyseholder: vandig. Sædd nr. 906167.		

DETTE ER EN KOPPI AV ØVERAASENS LEVERINGS-
PROTOKOLL, SOM VI SER SÅ ER VÅR MOTOR
LEVERT MED LUFTSTART, DET VIL SI AT DEN
HADDE EN LUFTBEHOLDER SOM BLE LADET
OPP MED LUFT MENS MOTOREN VAR I DRIFT,
FOR SÅ Å BLI BRUKT SOM DRIVKRAFT VED
NESTE START. TRYKKET I BEHOLDEREN
VAR VANLIGVIS 10-12 BAR. VÅR MOTOR
MANGLER I DAG DENNE BEHOLDEREN,
SÅ FOR Å STARTE DENNE MÅ, MÅ MAN
TY TIL EN MASSE RÅ KRAFT, OG MANGE
UTSPEKULERTE 'TJYVTRIKS'.



HER STÅR TRYGG MOTOREN I HONNINGSVÅG
OG HER HAR DEN STÅTT UVERKSDOM I
MER ENN 30 ÅR DA DEN BLE HENTET TIL
TANA VERSTASJON 1 AUGUST 1996.

SMØREAPPARATET, DIESELPUMPA OG ØYSA
HAR BLITT BORTE MED ÅRA, MEN MOTOREN
SATT HELDIGVIS IKKE FAST, DET GIKK
FORTSATT AN Å TØRNE SVINGHJULET.

DET ER STORE DIMENSJONER OVER EN
SLIK MOTOR.

STØRSTE LENGDE 1800 mm

— BREDDE 1050 "

SVINGHJULS DIAMETER 1060 "

VEKT 2510 kg.

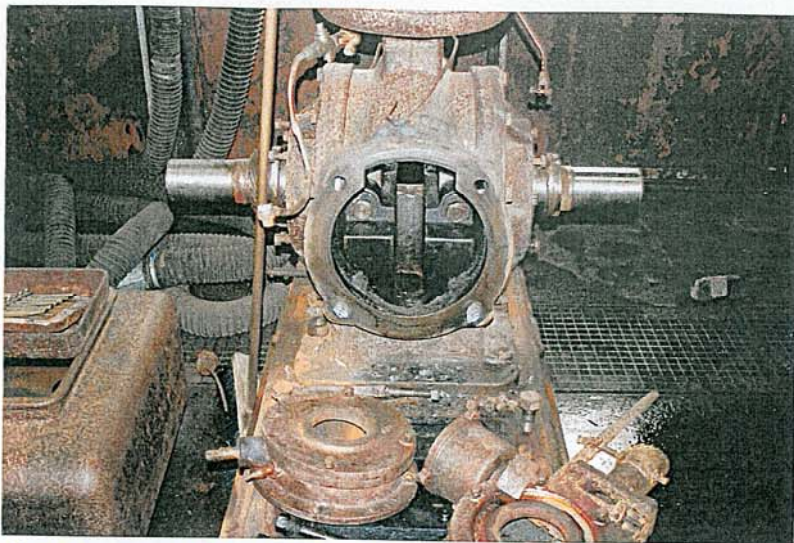
YTELSE 35 HK $\frac{1}{400}$ omkr. min.



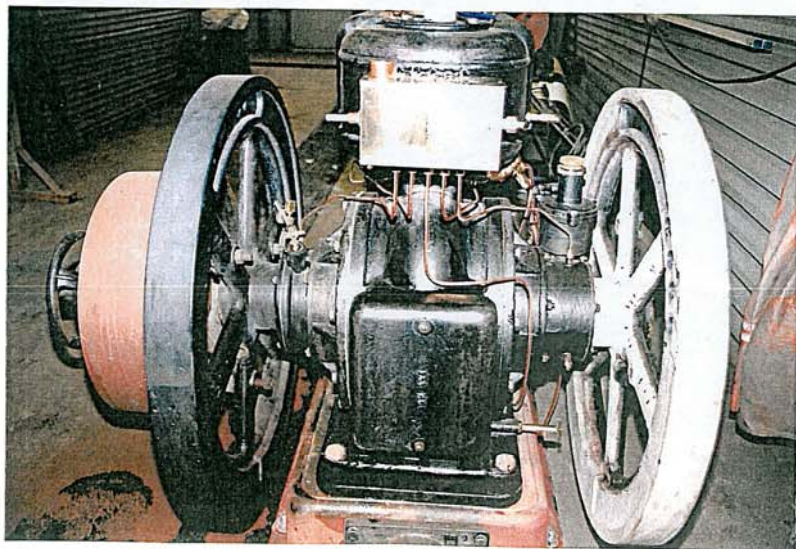
DET ER IKKE BARE DE YTRE DIMENSJONENE
SOM ER STORE, MEN OGSÅ DE INDE,
SYLINDER/STEMPEL DIAMETER PÅ 250 mm
OG MED EN SLAGLENGDE PÅ 300 "
BLIR DET ET VOLUM PÅ 14.7 LITER.
DETTE GIR 35 HK. $\frac{1}{400}$ %/m.



JØGVAR TAUTRA PUSSE PÅ STEMPELET.



RESTAURERINGS ARBEIDE GIKK MEGET BRA, DET MESTE PÅ DENNE MOTOREN ER STØPETERN SÅ DIREKTE RUSTPROBLEMER VAR DET IKKE. VEIVAKSELEN ER OPPLAGRET MED SFÆRISKE ROLLELAGER SOM GÅR I OLJEFYLTE LUKKESE HUS. MEKANISMEN I REGULATOREN VOLTE ENDEL PROBLEM PÅ GRUN AV RUST OG FROSTSPRENGNING. SMØREAPPARATET OG „DIESELPUMPA“ ER FRA EN 40 HK.



UNDER RESTAURERINGSARBEIDET MED SMØRESYSTEMET, SOM ER EN MEKANISK DREVET SMØREANORDNING, STOD VI OVERFOR ET PROBLEM VI EGENTLIG IKKE FANT NOEN LØSNING PÅ.

— PROBLEMET VAR AT VI IKKE SKJØNTE HVORDAN VI SKULLE FÅ SMØRT RÅDEN — JEG TOK DA KONTAKT MED ØVERAASEN, MEN DER VAR DET INGEN SOM KUNNE HJELPE OSS. JEG BLE IMIDLERTID ANBEFALT Å TA KONTAKT MED EN PENSJONIST (CA 85 ÅR) SOM I SIN TID HADDE VÆRT MED PÅ Å BYGGE DENNE MOTOREN. JEG MENER Å HUSKE AT HAN HET FJELLMANN.

JEG FIKK TAK I HERR FJELLMANN, PRESENTERT MEG OG FORTALTE AT VI HADDE EN 35 HK. TRYGG RÅOLTEMOTOR SOM VI DREV OG RESTAURERTE.

FØR JEG I DET HELETATT FIKK PRESENTERT PROBLEMET VÅRT, VAR HANS UMIDDELBAKE KOMENTAR „VOI - VOI EN FEMOGTREDVE HESTING, VOI - VOI, 7A DET VAR DEN DET.“

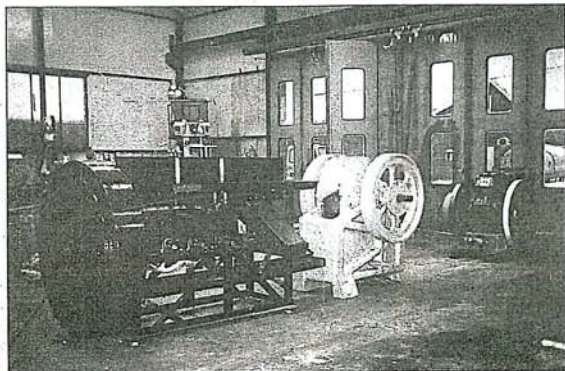
NÅR JEG SÅ PRØVDE Å FÅ VITE HVA SOM VAR SÅ VOI - VOI, SVACTE HAN;

— JO DU SKJØNNER, DET VAR PROBLEMER MED Å FÅ SMØRT RÅDEN! —

Vegvesenets bidrag til kulturminneåret:

«Dravn» restaurert

Helt siden sommeren har brødrene Ingvar og Knut Tautra arbeidet på heltid med å restaurere steinknuseren «Dravn» ved Statens Vegvesen sin stasjon i Skippagurra i Tana. Inge Fred Dervø som har organisert arbeidet, forklarer at kun en dieselspiss mangler for å få knuseren i drift. Til sommeren skal «Dravn» flyttes til Langvasselid i Sør-Varanger der den blir en naturlig del av en museumssamling bygget opp rundt den eneste gjenværende vegmesterboligen.



Det nyrestaurerte knuserverket «Dravn» på Tana vegstasjon der restaureringsarbeidet er gjennomført siden sommeren. Fra venstre: Sortererverket, knuseren og motoren. Foto: Magne Skjånes.

SågatREPORTASJE



Tekst og foto:

TOM HARDY

Steinknuseren «Dravn» kom til Finnmark i 1946 og har vært brukt ved flere masseuttak i fylket. De siste 20 - 30 årene har den stått uivirksom i Honningsvåg, og har på en eller annen måte overlevd å havne hos skraphandlerne, der skjeppen kunne blitt heller usikler.

Restaurert

I sommer kom steinknuseren til Tana og vegstasjonen i Skippagurra. Det etter at det ble bestemt at den skulle være vegvesenets bidrag til kulturminneåret 1997.

Der har brødrene Ingvar og Knut Tautra vært engasjert på heltid med å restaurere maskinen. Pr i dag er knuserverket restaurert og befinner seg i topp stand.

Inge Fred Dervø som har organisert restaureringsarbeidet, forteller at det som nå mangler er å få prøvekjørt «Dravn».

— Til det mangler vi en dieselspiss, forklarer han, men regner med at man snart skal få startet den uten store problemer.

Til Langvasselid

Vegvesenet stresser imidlertid



Slik så steinknuseren ut før den ble restaurert. Foto: Inge Fred Dervø.

ikke med prøvekjøring. Ennå vil det gå et halvt år før knuseren skal flyttes. Til sommeren går nemlig ferden videre til Langvasselid i Sør-Varanger.

Tidligere museumsansvarlig Magne Skjånes på Statens vegvesen, Finnmark i Vadsø, pensjonist fra nyåret, forklarer at man er i ferd med å opparbeide en museal samling ved Langvasselid.

— Stedet ble valgt på bakgrunn av at den eneste gjenværende vegmesterboligen som ble etablert i 1931, ligger der, forklarer han. Skjånes legger til at man også har restaurert en del vegvesenbrakker som inngår i samlingen. En eldre brakke skal også huse en del mindre gjenstander.

35 hestekrefter

«Dravn» består i tillegg til selve knuseren av et sorterwerk og en rørløsmotor av typen Trygg 35 R

(35 hestekrefter) levert av Øveraa- sen motorfabrikk den 4. januar 1946.

Steinknuseren ble i sin tid levert Oslo veivesen med vareadresse Finnmark veivesen, Hamnbukt, som ligger i Porsanger kommune. Med restaureringen har vegvesenet i Finnmark tatt vare på en god strekning i fylkets veghistorie.



Også navneplata er satt i stand.

Vegvesenets kulturminne, steinknuseren «Dravn» fra 1946:

Pilotprosjektet var et blodslit!

— Det første drifts- året til vegvesenets steinknuser «Dravn» var et blodslit. Den første vinteren sto knuseren i Skoganvarre, og vi var fem mann som skulle jobbe på akkord. Men arbeidet med trillebår, krafse og brett var så tungt at vi ikke klarte å holde akkorden. Det ble med grunnlønnen på rundt 2 kroner timen, og vi ble etterhvert eksperter på å finne grunnlag for pauser. Dette forteller Odd Grøtte fra Skoganvarre, en av pionerene fra midten av 40-tallet.

SONJA E. ANDERSEN

Vegvesenets bidrag til kulturminneåret, steinknuseren «Dravn», som ble omtalt i Sågat torsdag, ble landsatt i Hamnbukt i 1946 og senere samme år montert for drift i Skoganvarre. Knuserverket ble stasjonert i området ved nåværende Luostejok bru, cirka 2-300 meter nordvest for brua. Dette var et pionerprosjekt i vegvesenet på den tiden, og ga arbeid til fem mann den første vinteren. Odd Grøtte fra Skoganvarre var en av de fem pionerene, og han forteller at pionerprosjektet var et blodslit.

Pionerene

Den første arbeidsgjengen på knuserverket «Dravn» kom i sin helhet fra Skoganvarre. Den besto av Karl Grøtte (formann), Søren Stærkensen, Sverre Opdahl senior, Andreas Opdahl og Odd Grøtte.

Av den første arbeidsgjengen er det tre som lever i dag. Det er Søren (73) som bor i Båtsfjord, Andreas (72) i Lakselv og Odd (70) i Skoganvarre.

Et blodslit

— Så vidt jeg husker, var «Dravn» faktisk den første steinknuseren i sitt slag i hele landet. Jeg er ikke helt sikker, men jeg mener det var vinteren 1946/47 den ble satt i drift. I alle fall var det fem mann som fikk arbeid på knuserverket, og jeg var en av dem. Vi var modt helt fra grunnen av, bokstavelig talt. Vi startet med å stepe fundamentene til knuseren og motorhuset, deretter monterte vi anlegget før vi satte i

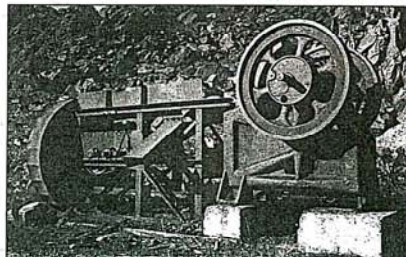
gang selve produksjonen. Men det var et skikkelig blodslit. På den tiden foregikk det meste med handkraft, så vi måtte mate knuseren med hjelp av trillebår, krafse og brett. Fire av oss sto i sandtaket og fylte trillebårene, mens formannen sto og matet knuseren. Vi sto jo bøyde stopparten av tiden, og arbeidet var på akkord. Det betydde at vi også måtte jobbe fortest mulig. Men arbeidet var så tungt at vi ikke klarte akkorden, vi måtte gå tilbake på grunnlønnen. Og den var på knappe to kroner per time. Men det er artig i dag å se tilbake på den tiden, minner 70-årige Odd Grøtte.

«Spekulanta»

— Det skulle være en viss prosent stein i grustaket, og grustaket i Skoganvarre var bra. Men der var en del kuppelstein, som bare lå og hoppa når de kom i knuseren. Knuseren besto av to kjører som var laget av tunge jernplater. Men kjørerne fikk ikke tak i kuppelsteinene, slik at maskinen ofte måtte stanses for å fjerne disse. Vi kalte disse steinene for spekulanter, for de førte til at vi fikk kjørerne ekstrapaus- er. Vi satte virkelig pris på spekulantene, humrer pioneren Odd Grøtte.

Gjorde alt selv

— Vi drov jo på om vinteren, hvor det i Skoganvarre kan være temmelig kaldt. Kulda skapte en del problemer. Dieselen stivnet,



Steinknuseren «Dravn» er vegvesenets bidrag til kulturminneåret. Slik så knuserverket ut før det ble restaurert i 1997.



— Omtrent der hvor nåværende bakke er nærmest veien (E6), sto steinknuseren «Dravn» den første drifts- vinteren. Men landskapet har et helt forandret siden den tid, forteller Odd Grøtte og peker ut stedet der han og fire sambydinger prøvde ut vegvesenets nyanskaffelse vinteren 1946/47.



— Det var et blodslit å jobbe på knuserverket. Eneste hjelpemidler var trillebår, krafse og brett. Akkorden var umulig å holde, så vi falt tilbake på grunnlønnen på 2 kroner i timen, forteller Odd Grøtte.

slik at vi først måtte varme opp med fyrilampe før vi kunne starte arbeidet om morgenen. Et annet problem var bladfjærene til sorteringsverket. De røk stadig når det var frost, slik at det ble et voldsomt forbruk av fjærer. Skifting av fjærer og annet vedlikehold var en like selvfallig del av jobben som å mate knuseren, forteller Odd mens han peker og forklarer hvor knuserverket ble satt i drift for 51 år siden.

Sjefen på besøk

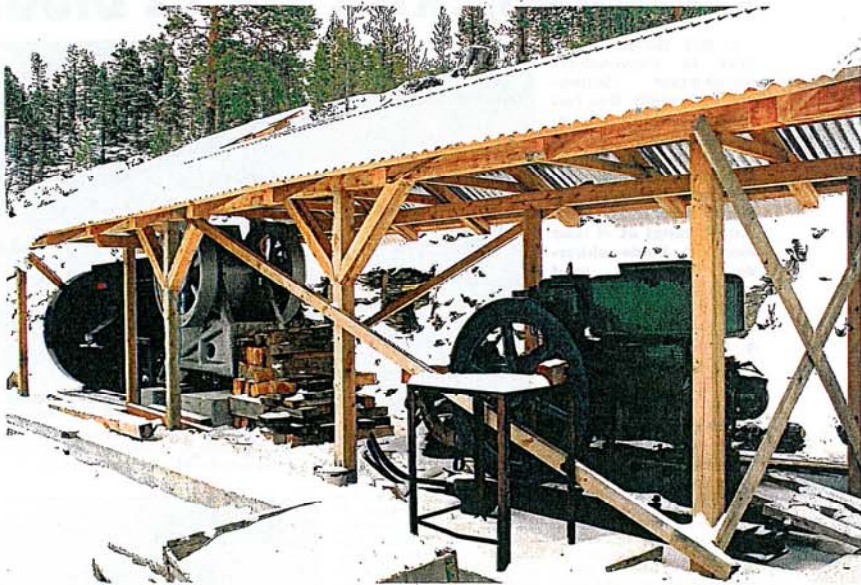
Jeg husker spesielt én morsom episode fra denne vinteren. Det valfartet jo folk fra ledelsen til anlegget siden dette var noe nytt. Vi som jobbet på anlegget, hadde planlagt at ved anledning skulle vi illustrere overfor de høye herrer at vi syntes arbeidspresset var for hardt. Anledningen bod seg en gang overingenier Hofseth skulle komme fra Vadsø og det var 22 minusgrader ute. Han var godt kledd med skaller og beilinger på beina, mens min onkel, Sverre Opdahl senior, sto i grustaket i bare skjorta med ermene brettet opp og liksom tørket svetten. Vel førte det ikke fram til noe bedring

i arbeidssituasjonen, men vi hadde det moro, sier Odd og ler hjertelig selv om det er over 50 år siden situasjonen utspant seg.

Avsluttet som formann

Etter den første driftsvinteren ble «Dravn» stansende utrustet en tid. Hvor den senere tok veien, kjenner ikke Odd til. Selv arbeidet han enda en sesong på knuser- verk, og det var i Karasjok i 1951.

— Dette var noen år senere og på et annet knuseverk, men produksjonen foregikk på samme måte som i Skoganvarre, med trillebår, krafse og brett. Heldigvis var det en annen sort masse med mindre stein. Arbeidet ble derfor ikke like hardt som på «Dravn». Som en kuriositet må jeg nevne at i 1951 tjente vi litt over 4 kroner i timen. Det var en voldsomt bra lønn, syntes vi. Året før, i 1950, var jeg med da vegvesenet startet arbeidene med brua over Luostejohka. Da fikk vi - etter forhandlinger - hele 3 kroner i timen. Det høres nok lite ut for dagens arbeidstakere, men for oss var det mye penger, sier Odd Grøtte, en av de mange slitterne som har bygd opp landet.



HER STÅR KNUSERVERKET OPPSATT
PÅ LANGVASSEID, MED TAK OVER.
DET GJENSTÅR ENNÅ NOEN ARBEIDER
PÅ OVERBYGGET OG TRILLEBANEN
INN TIL SOLLEVERKET.



FW THE FOUR WHEEL DRIVE AUTO CO.
CLINTONVILLE, WISCONSIN

1956 FWD

Bokstavkombinasjonen står kort og godt for Four Wheel Drive, og skriver seg helt fra 1912. Da den første verdenskrig brøt ut to år etter strømmet ordrene inn til den nystartede fabrikken, som leverte ca. 15.000 4x4 lastebiler til krigsbruk.

På våre breddegrader fikk FWD prøve seg både som brannbil og brøytebil. Snakk med gamle brøytesjåfører og de kan fortelle om en ustoppelig fremkommelighet med kjettinger på hvert av de fire enkle hjulene.

Finn Henriksen i Kirkenes har eid denne bilen siden 1972, men kjørte den også tidligere da Statens Vegvesen var eier. Første eier var A/S Sydvaranger Gruver. Den originale bensinsekseren ble erstattet av en Cummins diesel med kompressor da Statens Vegvesen overtok bilen på 1960-tallet. Under kraftutbyggingen i Pasvikdalen gikk FWD'en som trekkvogn for 100-tonns transformatorer.

Bilen har 11.00x20 dekk, vakuum-hydrauliske bremses og en egenvekt på 7.080 kg.

Foto: Ronny Lund

I 1990 ELLER 91 FIKK
VEGVESENET TILBUD
OM Å OVERTA FWD' AV
FINN HENRIKSEN, MOT
ET BYTTE MED EN EGNET
REDSKAP TIL BRØYTING
AV GARASJEEN HANS.

LITT SOMMEL OG KANSJE
LITT MANGLENDE INTERESSE
FRA VEGVESENETS SIDE
GJORDE AT DET TRAKK UT
I TID.

✓ MELLOMTIDEN SKJER

DET FATALE, FINN HENRIKSENS GARASJE BRENNER,
OG FWD' SOM STÅR UTENFOR BLIR DESSVERRE
BRANNSKADET. FØRERHUSET BLIR TOTALT
UTBRENNT, BARE SKALLET STÅR IÅJENN.
VI HAR LIKEVEL TATT VARE PÅ FWD', MOTOR,
DRIVVERK, RAMME, AKSLER OG HJUL ER USTADD.
BILEN KAN BYGGES OPP IÅJEN, ELLER KANSJE
TRENGER NOEN DELER TIL ANDRE PROSJEKT.

STATENS VEGVESEN FIKK HØSTEN 1947 7 NVE
FWD LASTEBILER TIL FINNMARK.

Y-2566	1946 mod. TYPE	SU	Reg. 24.6.46	Chrp.	71.473
Y-2567	1946 " "	SU	15.10.46	"	71.477
Y-2568	1946 " "	SU	"	"	"
Y-2569	1946 " "	HR	"	"	112.52-
Y-2570	1946 " "	HR	25.6.47	"	112.515
Y-2571	1946 " "	HR	25.6.47	"	112.521
Y-2572	1946 " "	HR	23.5.47	"	112.520

J VEGG DIREKTØRENS RUNDSEEN 76/51-5.12.1951
OG 15/52 16.2.1952, PÅLEGGES ALLE ANDELINGER
I VEGVESENET Å KATALOGISERE ALLE STØRRE MASKINER
OG MATERIELL. FOR FINNMARKS VENSKOMMENDE FÆRELA
DENNE OVERSIKT PÅ 1. JULI 1953.

AV DENNE OVERSIKT FINNER VI IAGEN 6 AV VÅRE FWD',
MEN NÅ MED NYE REGISTRERINGS NR. FRA Y-2020 TIL Y-2025.



BJØRN TREBENSEN FIKK I 1987 LÅNE DETTE BILDE AV
IMPORTØREN COLBJØRNSSEN & CO. OSLO
OG VISER ALLE FWD'ene OPPSTILT FØR FORSENDELSE
NORDOVER SOMMEREN/HØSTEN 1947.

HVEM SOM FÅKK DE TO SISTE BILENE VITES IKKE.

VEGVESENETS BILPART PÅ 1.7.1953.

Y-2000	FORD DE LUX	PERSONBIL	1946	VÅGSD
1	PEUGEOT 203	"	1949	LAKSELU
3	FORD (FRANSK)	"	1950	ALTA
8	PEUGEOT	VAREBIL	1948	VÅGSD
Y-2020	FWD SU	LAST 4000	1946	LAKSELU
21	FWD "	" 4300	1946	VÅGSD
22	FWD HR	" 4000	1947	SANDNES
23	FWD "	" "	1947	VÅGSD
24	FWD "	" "	1947	TALVIK
25	FWD "	" "	1947	ALTA
26	M.A.N. DIESEL	" "	1942-43	SANDNES
27	MERCEDES BENZ DIESEL	" 2500	1941	VÅGSD
28	UNION DIESEL	" "	"	NYELV
29	PEUGEOT	PERSONBIL	"	LAKSELU
Y-2030	CHEVROLET	LAST 3000	1942	NYELV
31	CHEVROLET	" "	"	KARASJOK
32	CHEVROLET	" "	1941	SANDNES
33	CHEVROLET	" "	1941	"
34	CHEVROLET	" "	1942	SKJELLBÆKKEN
35	CHEVROLET	" "	1942	NEIDEN
36	CHEVROLET	VAREBIL 500	1939	LAKSELU
37	CHEVROLET	" "	1939	"
38	CHEVROLET	" "	1939	ALTA
39	CHEVROLET	" "	1946	BODALSVAND
Y-2040	CHEVROLET	" "	1938	VÅGSD
41	CHEVROLET	" "	1947	SKIPHAGRA
42	CHEVROLET	" "	1947	LAKSELU
43	CHEVROLET	" "	1938	SANDNES
44	BEDFORD	LAST 2500	1941	VÅGSD
45	KLÖCKNER	" 3000	1941	"
46	FWD SU - COE	" 5000	1950	KARASJOK
47	M.A.N. NL 4500	" 5150	1941	TALVIK
48	M.A.N. " "	" "	1941	SKIPHAGRA
49	KLÖCKNER	" 3600	1941	SKAIDI
Y-2050	M.A.N. m/BODGE MOTOR	" "	1941	LAKSELU
51	SCANIA VABIS	" 4000	1941	LAKSELU
52	SCANIA VABIS 403/1	" 5000	1941	TALVIK
53	MERCEDES BENZ	" "	1945	SKAIDI
54	GMC	" 2500	1942	LAKSELU
55	"	"	"	"
56	OPEL BLITZ	LAST 2500	1942	LAKSELU
57	OPEL BLITZ	" "	1942	ALTA
58	OPEL BLITZ	" 1400	1940	"
59	OPEL OLYMPIA	VAREBIL	1951	BODALSVAND
Y-2060	BEDFORD	"	1938	SKIPHAGRA
61	"	"	"	"
62	BEDFORD	"	1950	ALTA
63	"	"	"	"
64	FORD CANADA	LAST 3000	1943	VÅGSD
65	MERCEDES BENZ	" 5000	1953	SKAIDI
66	MERCEDES BENZ	" 3500	1952	SKIPHAGRA
67	MERCEDES BENZ	" "	1951	VÅGSD
68	FORD CANADA	" 3000	1943	NEIDEN
69	"	"	"	"
Y-2070	FORD CANADA	LAST 3000	1943	NEIDEN
71	FWD SU-COE	" 5000	1950	"
72	"	"	"	"
73	"	"	"	"
74	FORD CANADA	LAST 3000	1943	VÅGSD
75	FORD V-8	VAREBIL 750	1947	"
76	FORD "	" 500	1929	"
77	FORD "	" 750	1947	SKIPHAGRA
78	FORD "	" "	1947	ALTA
79	FORD "	" "	1947	SANDNES
Y-2080	FORDSON	" 500	1939	SKAIDI

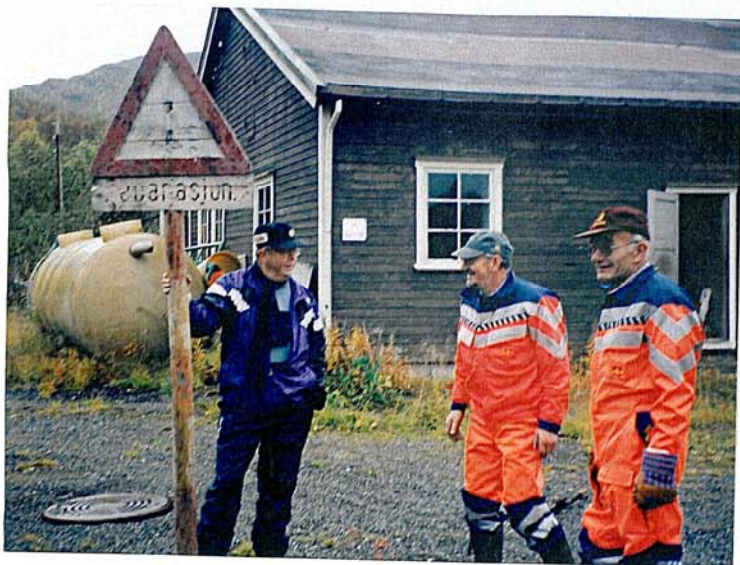


Foto: REIDAR DERVOLA.

MUSEUMSUTVALGET HAR REIST ENDEL RUNDT I FYLKET FOR Å SAMLE GJENSTANDER OG REDSKAPER. REGISTRERING OG IDENTIFIKASJON ER VIKTIG OG IKKE MINST DET Å TA VARE PÅ HISTORIEN BAK DET ENKELTE OBJEKT.

HER ER UTVALGET PÅ TALVIK VEGSTASJON OG MAGNE SKJÅNES VISER FRAM ET HJEMME-LAGET FARESKILT. 156-ANNEN FARE.

MEN HVA STÅR DET PÅ UNDERSKILTET?

TALVIK VEGSTASJON STÅR FR. I DAG SLIK DEN GJØRDE DA DEN BLE BYGD LIKE ETTER KRIGEN - NESTEN HELT UØRT. ETTER AT DEN BLE NEDLAGT ENGANG PÅ 1960 TALLET, HAR DEN STORT SETT BARE VÆRT GARASJE FOR LAGSBILEN I OMRÅDET.

TALVIK VEGSTASJON ER NÅ KOMMET MED PÅ NORSK VÆRNEPLAN.



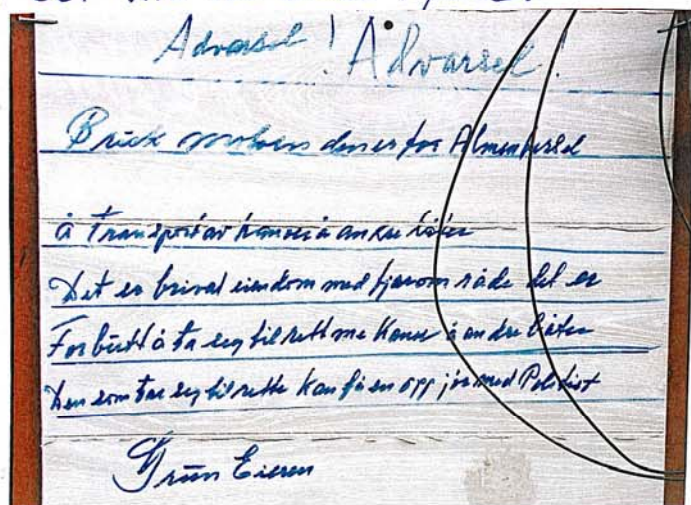
HER ER KARENE PÅ EN SKROTPLASS I SKAIDI. F.V. REIDAR DERVOLA, KARL S. FOSLUND OG MAGNE SKJÅNES

DET ER ALLTID EN VURDERINGS SAK OM HVA OG HUOR MYE EN SKAL TA VARE PÅ. TAR DU VARE PÅ FOR MYE, FÅ DU LAGRINGSPROBLEM, TAR DU VARE PÅ FOR LITE, KAN DU MISTE NOE VIKTIG FOR ETTER TIDEN.





MUSEUMSUTVALGET BESØKER HER DEN UNIKE BÅTVORREN
I ØKSEFJORBOTN SOM STOD FERDIG I 1910.
HER KUNNE BÅTENE LEGGE TIL "KAI" VANSATT
OM DET VAR FLO ELLER FJÆRE.



DETTE OPPSLAGET PÅ NAUSTVEGGEN VED
BÅTVORREN TALER SITT EGET SPRÅK.
-DU SKAL IKKE KOMME HER, Å KOMME HER-

DISSE PENSJONISTENE, DE FLESTE MED OVER
40 ÅRS FARTSTID I VEIVESNET, HAR VÆRT
VIKTIGE BIDRAGSYTERE NÅR GJENSTANDER
SKULLE IDENTIFISERES OG HISTORIEN BAK
SKULLE DOKUMENTERES.



F.V. TOR KLUG, RICHARD INGERØYEN, VILHELM ANDERSEN,
REIDAR DERVOLA, MAGNE SKJÅNES OG ARNE
NIKOLAISEN, KARL S. FOSLUND ER DESSVERRRE IKKE
MED PÅ BILDET.

ARNE NIKOLAISEN HAR I MANGE ÅR REIST RUNDT I
FYLKET SOM PENSJONIST OG REGISTRERT HUS,
GJENSTANDER OG REDSKAPER FOR MUSEALE
FORMÅL. HAN HAR REGISTRERT OVER
700 GJENSTANDER, VEL 600 AV DISSE
BEFINNER SEG I MAGASIN I VADSØ.

Veteran Treffpunkt

v/ Per-Erik Carlson

Vi oppfordrer leserne til å ta kontakt med Carlson når det gjelder historiske innspill, bilder, historier og temer.

Per-Erik Carlson,
Postboks 1340, 3001 Drammen,
tlf. 32 881119, fax. 32 881002.



Museal vei



Knut Taura (t.v.) og Inge Fred Dervo foran Canada-Forden med kjennemerke Y-2319 som er gjenskapt til veivesenbil.

Tana vegstasjon er veivesenets hovedverksted i Finmark. Her er de sin egen påbygger, reparerer og restaurerer. I samarbeid med Norsk Vegmuseum i Øyer har de tatt vare på sin historie. Lastebiler, oljemotorer, steinknuser og sorteringsverk er reparert og pusset opp. Oppsynsmann Inge Fred Dervo er medlem av det museale utvalget i Finmark, og er primus motor bak gjennomføringen av prosjektet som gleder flere enn gutta i veivesen.



Firehjulsdrevet Brogt med forgraver representerer den iderikhet og det pågangsmot som var typisk for landsdelen på 50-tallet.

Sist vinter ble jeg invitert til å besøke vegstasjonen. Siden Bodil og jeg i år la ferien til Nord-Norge, kunne besøket på Tana vegstasjon realiseres med stort utbytte.

Mye av utstyret som er samlet på veistasjonen, er gaver fra lokale entreprenører og lastebileiere. Birger Hjelm (85) fra

Skogfoss i Pasvik har bidratt med bl.a. en '57 Huber-Warco M52 med hydrostatisk drift som ble importert av Auto Supply. Motoren er en Continental CD 157 diesel på 45 _ hk. Det sies at Hjelm har hatt mye glede av maskinen, men for importøren ble den visstnok ingen suksess. Fra Hjelm kommer også en '53 Brogt 4K med forgraver montert på en Canada-Ford. Brogten er i følge Dervo nummer tre i en serie på 76. Begge maskinene var jevnlig innleid av Finmark fylkes veivesen.

Anlegg&Transport nr. 12-99

70

stasjon i Skiippagurra



En Huber-Warco med slåmaskinsete, som har gjort tjeneste hos Birger Hjelm i Pasvik, er en virkelig raritet på tomte i Skiippagurra.



Dravn knuser i eldre og nyoppusset utgaver vitner om at det fortsatt er oppgaver som venter.

Ombygginger

Det var vanskelig og dyrt å skaffe seg en passende maskinpark på 50-tallet, så mange maskiner ble ombygget med varierende resultat. På tomte står en Dravn veihevel som på 50-tallet ble påmontert en Fordson Major ved et lokalt verksted. Dervo mener dette er den eneste Dravn modernisert med hydraulikk!

En annen raritet er en '41 Lanz Bulldog traktor som ble brukt i veibygging på Magerøya etter krigen. Motoren er en ensylindret, totakts glødehode-motor på 4,5 liter, omtrent som en sjarmknot. Den har fem radiatorer og én vifte.

Knut Taura er den som hovedsakelig står for det praktiske arbeidet med prosjektene. Han viste oss en glinsende, grønslakkert Trygg oljemotor fra Øveraasen. Den yter ikke mer enn 35 hk til tross for et slagvolum på 14,7 liter! Den drev en Dravn steinknuser (Drammen Jernstøperi) rett etter krigen, så her er en viktig del av veivesenhistorien gjort i stand og lakkert i originale farger.

Veistasjonens stolthet er de to bilene som er ferdig reparert. Den ene er en '43 Canada-Ford registrert på veivesen, som det het i 1945, og brukt som brøytebil til den ble avløst av en FWD i 1953. Etter mange år på private hender, er den nå tilbake hos sin første eier. Volvo LV 111 er en annen bil veivesen hadde mange av rundt om i landet. I Skiippagurra har de sikret seg en slik med chassisnummer 1075. Det er en '41-modell som kom til landet på tyske kjennemerker WH 878569. Norske kjennemerker X-2676 fikk den i Sjøvegan i Troms 15. februar

1946, hvor den ble registrert som brøytebil. Siden har den byttet skilt og eiere mange ganger; W-5806, W-17068, Y-19554 og Y-6233, som den er registrert på i dag.

Bilens historie har tydeligvis vært allsidig til den kom i veivesenets eie for noen år siden. Istandsettingen har tatt tid, men så er den også blitt bra. Innen-dig er hytta trukket med skinn og et plysjaktig stoff så likt det originale som vel mulig. Den er utstyrt med Nyengen maskintipp som virker bra. Rundt på tomte står det innsamlende objekter, dels som resevedelselager, dels som bytteobjekter. Blant utallige vrak av Ford og Chevrolet fant vi også en '37

Volvo LV 76, donert av fiskehandler Tor Ulve i Berlevåg som brukte bilen i 30 år. Hadde bilen vært 20 år nyere, hadde den utvilsomt blitt hugget, men denne modellen er det ikke mange igjen av, så nå står den der som et bytteobjekt.

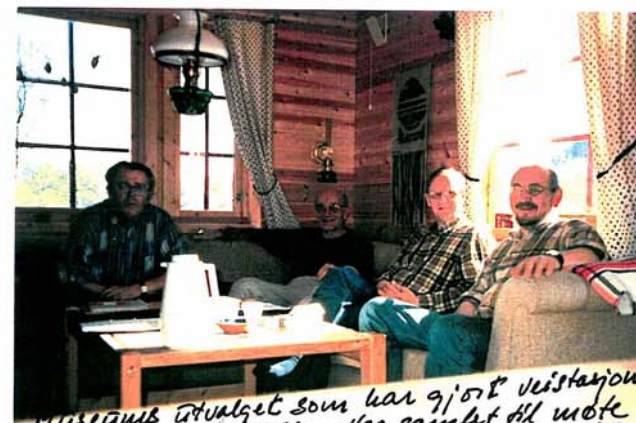
Statens biler

Allerede før tyskerne sprengte Tana bru ved tilbaketrekningen den 6. november 1944, var gjenoppbyggingen av Øst-Finmark i gang. 1. januar 1945 var organisasjonen Statens biler et faktum, og opprettet kontor og verksted med to mann og en læregutt ved siden av veistasjonen på Sandnes utenfor Kirke-

nes. Leif Andersen (70) var læregutten og forteller:

- Vi fikk et overskuddslager med 20 ubrukte militære Canada-Forder som ble likt fordelt mellom Sør-Varanger og Vadsø kommuner. En bil ble reservert til deleplukking. De kom med canvastak, så vi monterte stål-tak på dem. - Disse bilene var utstyrt både for tropiske og arktiske strøk. Av utstyret fantes både grovlenket kjetting og jungelkniv. Knivene forsvant fort, men jeg har ingen! forsikrer Leif.

Varmeapparatet var spesielt: En elektrisk vifte blåste varmen fra manifolden inn i bilen. En enkel kaldstartanordning hadde de også. Det var en liten tank ved frontruten som vi pumpet bensin opp i, før vi stoppet motoren vinterstid, åpnet vi en kran, bensinen rant ned i bunnpanna og tynnet ut oljen. Dette virket fint, og bensinen fordampet fort. Flere fotografier fra gjenoppbyggingen av Kirkenes viser disse firehjulsrekke i drift. Vi fikk også 10-15 brukte sivile '42 Chevrolet og Fordson lastebiler. Disse ble stilt opp på idrettsplassen i Bjørnevæn, hvor de som hadde løyve, kunne ta seg ut den bilen som passet best.



Museal utvalg som har gjort veistasjon i Skiippagurra innlagt. Her samlet til møte 21.6.1996. F.v. Maque Skjånes, Karl S. Fastland, Reidar Sjøvold og Inge Fred Dervo.

Foto: Maque Skjånes.

Anlegg&Transport nr. 12-99

71