



# Relløm B1800

1959  
modell

■ HÅKON BJERKE  
hakon@askmedia.no

**F**rontlastere til traktor ble lansert allerede på 1930-tallet. Men de tohjulsdrivne traktorene ble tunge å styre, og bakhjulene bare spant i løse lufta. Brødrene Wigren i Sverige satte i stedet lasteren bak på traktoren slik at belastningen kom over drivhjulene. Dermed var baklasteren «Gigantic» født i 1948. Utover 1950-tallet begynte over 20 svenske firmaer å produsere baklastere, men mange av dem bygde bare noen få maskiner. Den mest kjente produsenten ble Bolinder/Volvo BM. I kompaniskap med Brødrene Lundberg produserte de hele 33 000 baklastere fram til 1984. Da var baklasterne utkonkurrert av midjestyrt maskiner.

Basisen for nesten alle baklastere var en landbrukstraktor, der førerplassen ble snudd bakvendt. For å skåne selve traktorkroppen fra vridninger og brytninger ble det montert kraftige rammebjelker på hver side av traktoren. På grunn av de lange lasterarmene på innsiden av drivhjula ble førerhuset

derfor smalt og trangt, og inngangen var på framveggen. I bakenden av maskinen (som tidligere var traktorens framende) ble det montert hydraulikkvask og et tungt lodd, og ei hydraulikkpumpe drevet direkte fra motorens veivaksel. Hvis ikke traktoren kunne leveres med vendegir ble kronhjulet snudd over til andre sida av pinjongen slik at de fleste girene kom i «riktig» arbeidsretning. Også 4–5 norske verksteder prøvde seg på å produsere baklastere. Den mest kjente av de norske ble Relløm-lasteren, fra Schlösser-Møller i Trondheim. Navnet «Relløm» er faktisk «Møller» bakvendt! Fra 1956 til 1965 produserte de omkring 230 baklastere. De aller fleste ble bygd på Fordson Major. Noen av disse hadde firehjulstrekk fra Roadless (med små styrehjul) eller County (med fire like store hjul.) Lasterkjøring sliter hardt på både kløtsjplatene og på førerens venstre bein. De mest påkostede Fordson-maskinene fikk derfor konverter fra Brockhouse, slik som i Fords industritraktorer. Med konverter og hydraulisk vendegir ble lasteren mer produktiv, og dekkslitasjen ble redusert.

Førerkomforten ble også langt bedre selv om det ikke var hovedpoenget på tidlig 60-tall. Flesteparten av Relløms maskiner ble solgt gjennom Ford-forhandlerne Eik & Hausken, og den største lastermodellen fikk til og med navnet «Ford 4-Loader». Det ble også bygd noen lastere på Deutz, Nuffield og Volvo, men Volvo var gjerne skeptiske til å levere traktor-chassier til konkurrenter. I 1964 gikk Fordson Major ut av produksjon, og Schlösser-Møller utviklet en ny modell bygd på Ford 5000 med konverter. I 1966 kjøpte Øveraaen Motorfabrikk på Gjøvik rettighetene til Relløm-lasteren, men de bygde bare 10–15 maskiner før produksjonen ble lagt ned. Lasteren på bildene ble levert ny til Statens Vegvesens vegstasjon på Høydalsmo i Telemark. Der gikk den i gruslastning og snøbrøyting, til motoren havarerte i 1975. Da ble den solgt til en gårdbruker og butikkeier på Høydalsmo, som fikk overhald motoren og brukte Relløm'en som gårdsmaskin. I 2016 ble den gitt tilbake til Vegvesenet og står nå på Vegmuseet ved Hunderfossen.

□□



Å gå ut og inn av en baklaster krever tilvenning.



Lasteraggregatet har kraftige rammebjelker som fester for armer og sylindere. Skuffa er parallellført.

## Tekniske data

**Modell:**  
Relløm B1800/  
Fordson Power Major

Maks dreiemoment 224 Nm  
ved 1200 o/min

**Årsmødel:**  
1959

**Transmisjon:**  
Vanlig tørrplatekløtsj  
6 gir framover, 2 gir bakover,  
differensialspærre.

**Produksjonstidsrom**  
1956–1965

Kronhjulet er snudd slik at  
de seks girene står i arbeids-  
retningen.  
Toppfart ca. 25 km/t  
hvis sjåføren våger.

**Produsent:**  
K.N. Schlösser-Møller,  
Trondheim, Norge

**Bremser:**  
Mekaniske trommelbremser.

**Motor:**  
Ford 592 E  
Firesylindret, vannavkjølt  
dieselmotor på 3,6 liter med  
direkte innsprøytning og våte  
utskiftbare sylindreforinger  
Effekt 52 hk DIN ved  
2000 o/min

**Løfteevne**  
1800 kg

**Dekkdimensjoner:**  
Foran 16,9 x 30  
Bak 7,50 x 16