



son-traktor 1936, med helbelte konjengitt fra svensk motorblad.



pillar 1934, Vegvesenet i Finnmark. indtæg.

ølog og skrape i veganlegg. Ble gnet som planeringsmaskiner, vegplanering. Denne viktige vikingen er beskrevet i artikler ser fra Veidirektøren fra denne vegarbeider i Finnmark, Hedstfold. F.eks. artikkelen i nr. 8-inplanering ved veianlegg i Finnmeren 1930 til og med 1935, av I. Hofseth. Finnmark har i

Caterpillar beltetraktor type iodel. En prestasjon gjennom omskiftelige og lange tid som te er en maskin med vekt ca. med en 4 syl. bensinmotor på I viser maskinen trygt lagret i

gjør et sprang framover i tid r, til ca. midten av 60-tallet og

med helbelte konvertering som basismas- kin for snøfreser. Et slikt eksempel er vist senere, under avsnittet snøfreser.

Materiellmangel, improviseringer

Gjennom krigstiden oppsto en stor mang- el på utstyr, som ble svært følbar etter fri- gjøringen da gjenoppbyggingen kom i gang. Fredsproduksjon av nye maskiner og lastebiler internasjonalt tok det tid å få opp, behovet var meget stort, og i tillegg var det valutaproblemer og store restriks- sjoner på import til Norge.

Etterlatt tysk krigsmateriell ble tatt i bruk på sivil sektor til transport og anlegg. Et par eksempler fra Nord-Norge er vist her, nemlig en type veg- og fly- plasstraktor med dieselmotor (Hanomag). Ill. 12 viser en slik som trekraft i Vegvesenet i Nordland, på bildet med transport av brubjelker. (3 stk. a 22 m lengde). Ill. 13 viser en slik traktor ombyg- get av entreprenør i Troms med laster og graver, en maskin som har hatt oppgaver for Vegvesenet. Denne finnes nå på Veg- museet.

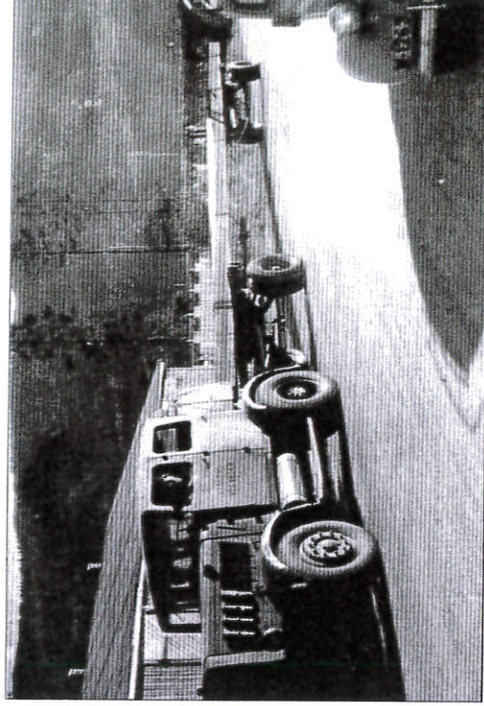
Anleggstraktor

Tidligere er nevnt traktorversjonen som ble betegnet industritraktor, beregnet for forskjellige arbeidsoppgaver som også hadde innslag av vegarbeid. For å gå litt tilbake til traktorenes største arena, land- bruket, ble det på 1930-tallet i England gjort en vesentlig oppfinnelse og utvikling, nemlig 3-punkts redskapsoppheng og bak på traktor. Dette har senk/løft og

påmontert luftkømpressor, beregnet for drift av en håndholdt fjellboremaskin. Dette ble et viktig redskap for et stort antall vegutbedringer utført med mye manuell arbeidsinnsats, i det langstrakte norske vegnettet. Sammenlign det kjente vegvesenuttrykket «driftstiltak» innen vegvedlikeholdet. Kompresoren kunne være bak- eller frontmontert på traktoren. Ved slik stasjonær drift gjennom hele

anleggstraktor tidlig utgave fra 1953 (Deutz), den har en 1 syl. dieselmotor på 15 hk, og bakmontert kompressor. Maski- nen har en vekt av ca. 1300 kg og den er uten førerhus. Vist i ill. 14.

Ved at kompressor var montert bak eller foran på traktoren, var «den andre enden» av traktoren tilgjengelig for redskaps- montering. Her kom frontlaster resp. bak- montert gravemaskin med sterk utvikling



Ill. 12. Krigstids veg- og flyplass- traktor som trekraft i Nord- land etter krigen. Foto: Gunnar Pettersen/arkiv Nordland vegkontor.

Ill. 13. Samme traktortype, denne ombygget til laster og graver. Foto: Magnus Grønås, Troms.

