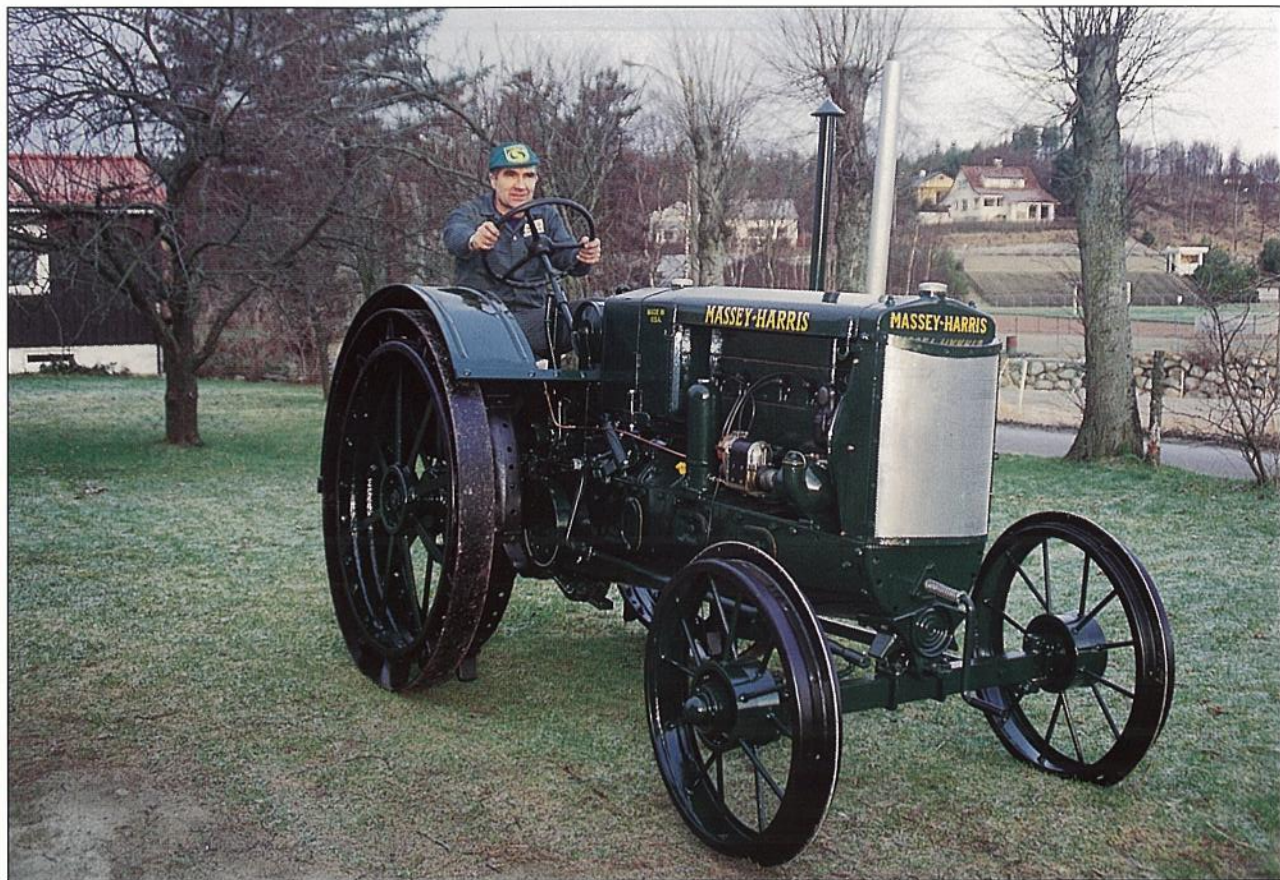


Frå Jærmuseet sine samlingar

MASSEY HARRIS MOD. 25

TRAKTOREN ER PRODUSENTERT AV MASSEY HARRIS CO., RACINE, WISC. U.S.A.
PRODUKSJONSÅR: 1933
PRODUKSJONSNUMMER: 107170



Denne modellen blei produsert i perioden 1931–1935. Jærmuseet sin traktor er den eldste kjende Massey Harris i Norge og truleg den nest-eldste i Europa.

Traktoren har ei trekk-kraft på 24 HK og utviklar 41 HK som stasjonærmotor.

Denne traktoren kjøpte Andreas A. Kolnes i Sola ny hos Erlands Maskin på Bryne i 1933 eller 1934. Om vårane drog han rundt på gardane og pløgde og harva. Om haustane gjekk han rundt med trøskjeverk og hakkmaskin og brukte då traktoren som stasjonærmotor. Kring 1948/49 blei traktoren seld til Kristian Sola og i 1953 til Lars Vølstad, Sandnes. Begge desse dreiv maskinstasjon. Traktoren skifta eigar fleire gonger i dei følgjande åra. Olaf Egeland, Sandnes gav traktoren til Jærmuseet i 1985.

Restaurering av Massey Harris mod. 25

Då Jærmuseet fekk hand om traktoren var han sterkt forfallen. Tilliks med fleire andre av dei traktorane Sverre Skjæveland har sett i stand trongst det ei omfattande restaurering.

På dette eksemplaret var det nokså mange delar som måtte lagast nye: skjermar, panser, eksosanlegg, nytt luftinntaksrøyr, deksel over manifoild, lokk på bensintank/vasstank, parafintank og radiator, gitter i fronten, diverse avtappingskranar, plate for regulering av strupen (choke), dørkaplate, styresnekke, reimskive, drag, nye sider på høgre bakhjul, nye framhjul og transportringar.

I ein del tilfelle måtte handverkaren først produsera verktøyet som skulle brukast til å laga dei nye delane.

Elles har museet svært gode hjelparar på fleire av reiskapsbedriftene i regionen – først og fremst Serigstad AS på Bryne og Kverneland Klepp.

T.d. er støypearbeidet utført av Serigstad, medan Sverre har fått lov å nytta mange av maskinane på Kverneland Klepp til ulike arbeidsoperasjonar i restaureringsprosessen.

Me skal her presentera hovudtrekka i restaureringsarbeidet, men og visa døme på detaljar som illustrerer kor møysommeleg dette arbeidet kan vera.

Heile traktoren blei først demontert og kvar minste del blir skrudd frå kvarande. Alle brukbare originale delar vart reinska for rust. Vanlegvis er mange av delane fastrusta, og den første tida etter at traktorvirket har komme i gardsrommet til Sverre må det sprayast på rustløysar både tidt og ofte slik at rustet får løyst seg opp. Så tar ein til med å plukka av smådelane. Deretter må ein få laus sjølve traktorkroppen.

Massey Harris traktoren var litt spesiell fordi motorblokka og girkassen var skrudde saman. Dette måtte så løysast frå bannpanna og heisast opp i eit stykke. Før det blei traktoren stima hos naboen, Jonas B. Auestad, for å reingjerast for gammal olje, skit etc.

Massey Harrisen mangla som nemnt ein god del originale delar. Me er difor glade for at handverkaren fekk ta ein del mål og kopiera deler frå ein tilsvarende modell hos Sivert Aune i Klæbu.

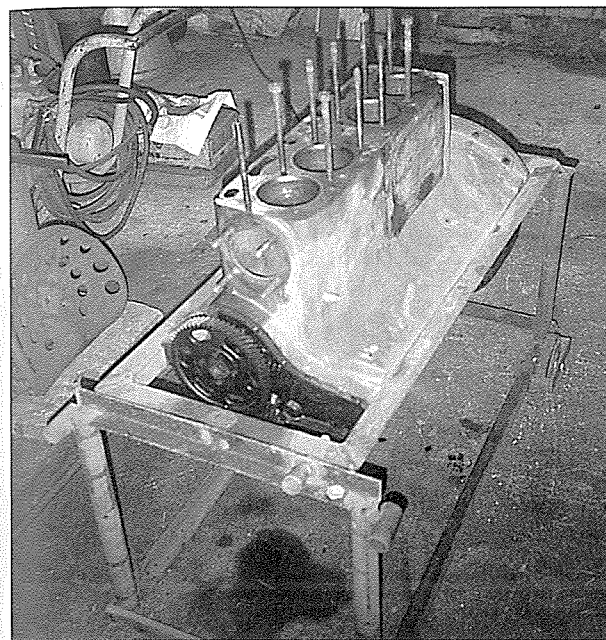
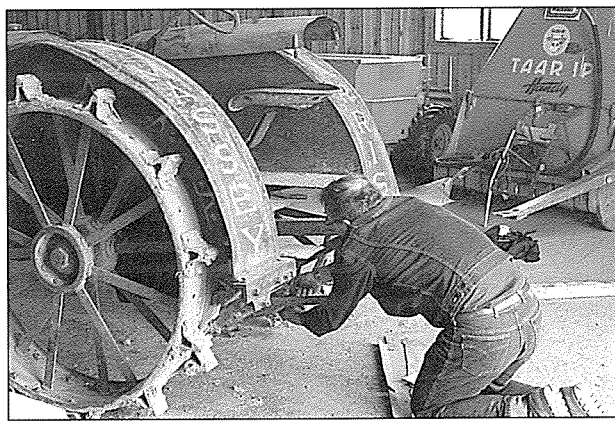


Traktoren blir henta på Lutsi for å transporterast til verkstaden til Sverre Skjæveland på Kvernaland. Traktoren var då svært forfallen. Han var delvis «modernisert» med gummihjul framme, nye heimelaga skjermar og ei avfeldig styresnekke for bil.

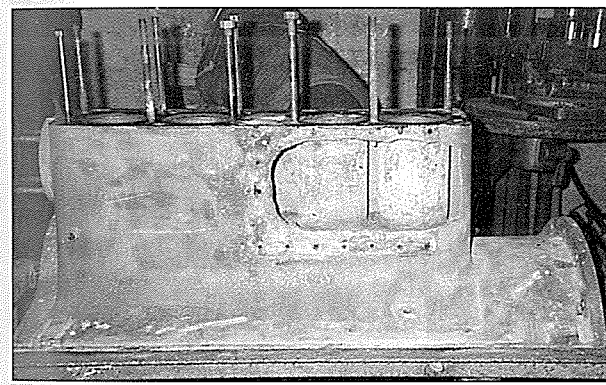
Motorblokka med girkasse blir løyst frå bånnpanna.



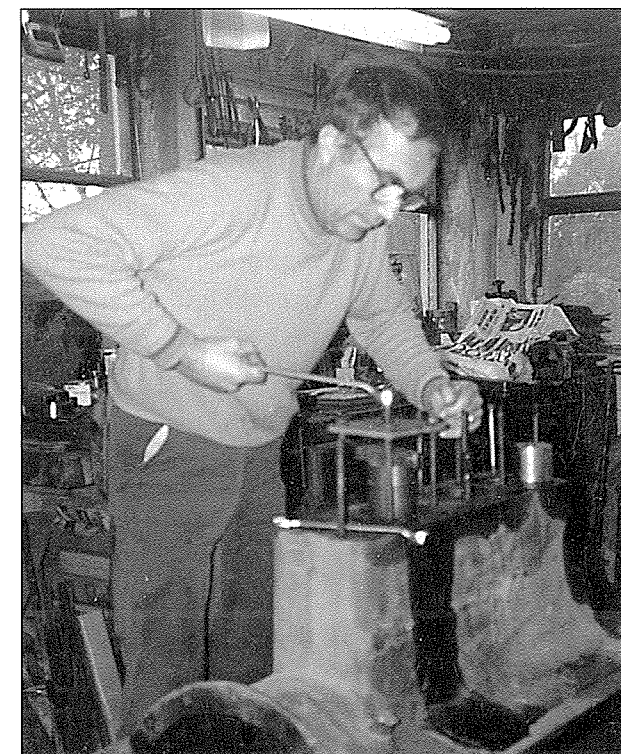
Sverre Skjæveland fekk ta ein del mål på ein tilsvarande traktor hos Sivert Aune i Klæbu. Denne traktoren hadde produktjonsnummer 109015. Her tar Sverre mål av draget.



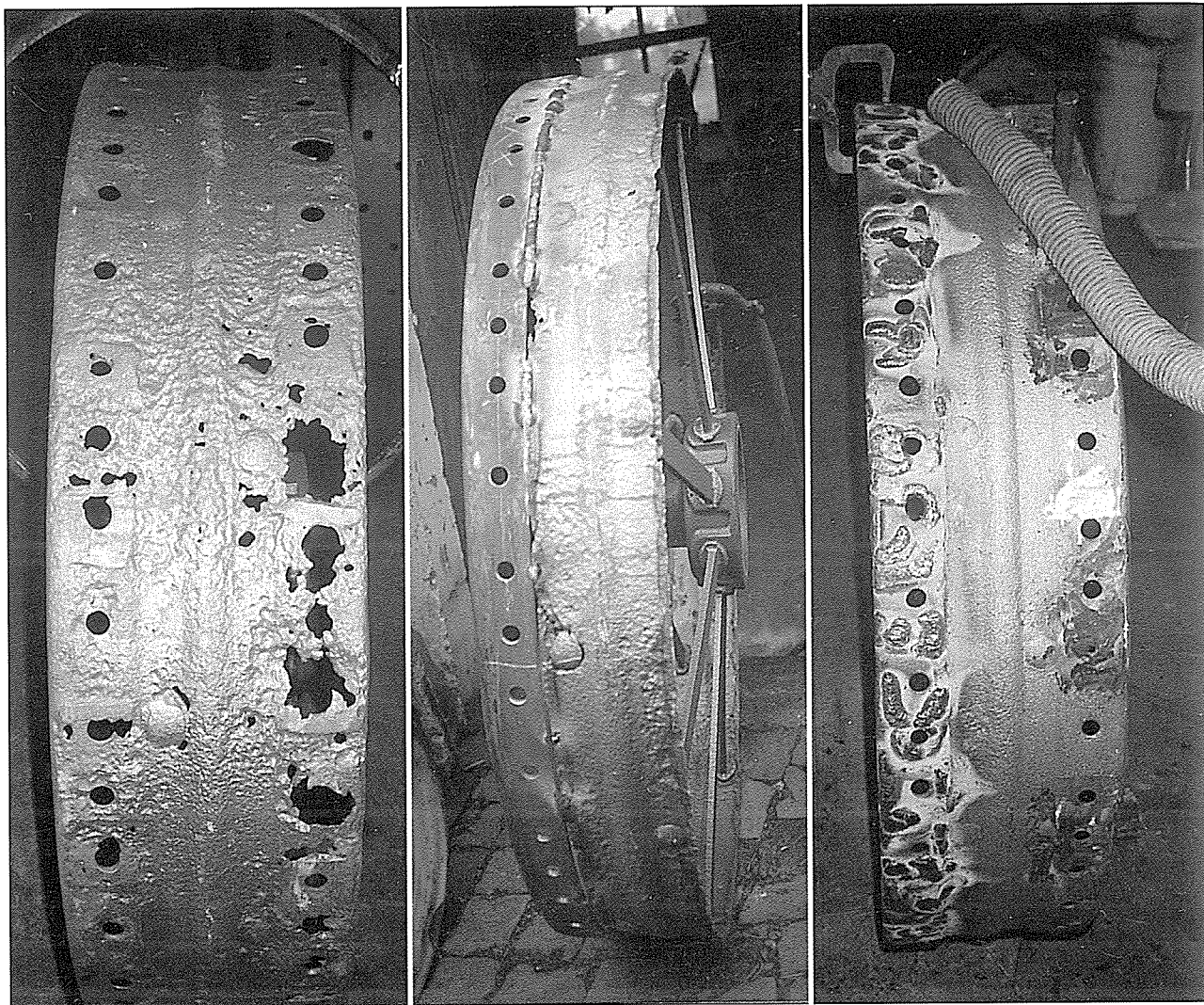
Blokka var sundfrosen. Tidlegare brukarar hadde sett ein jernlapp utanpå. Denne lappen, saman med beten som hadde frose ut, blei tatt av. Sverre tilpassa då ei 5 mm kryssfinerplate til holet. Etter denne modellen blei det støypt ei plate hos Serigstad som så blei sveisa inn i holet.



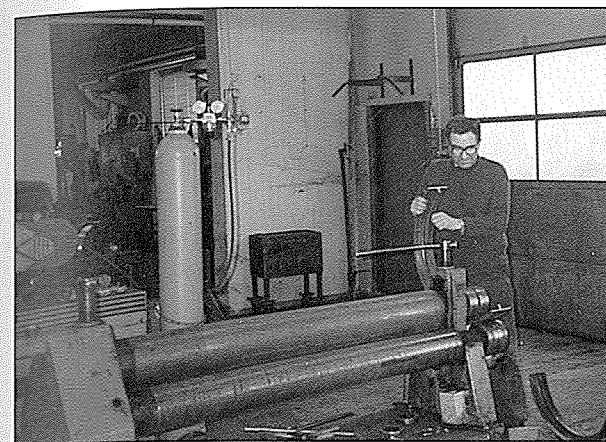
Til motorblokka laga Sverre ei «spesialvogge» med hjul som motoren blei plassert i medan restaureringa av motoren heldt på. Dermed kunne motoren snuast rundt når ein trong det.



For at stempla skulle løysast utan å ta skade måtte det lagast spesialverktøy. Sverre laga først ei spesiell plate som blei festa på pinnboltane. På denne plata blei det laga til ein fingjenga skruebolt som ein skulle trykka stempla ut med. I tillegg var det dreia ein kompakt stålsylinder som var forma slik at den trykte mot ytterkantane av stempelet – slik at det ikkje blei trykt hol i stempelet når ein skulle løysa det av.



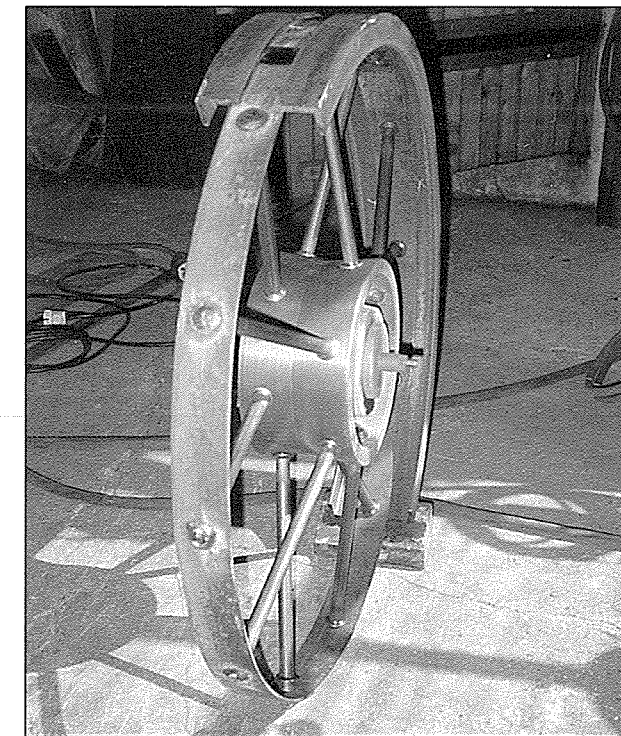
Det eine bakhjulet var i så dårleg stand at ytterkantane måtte brennast vekk med autogen slik at berre den midtre delen av hjulet (der eikene var festa) stod att. Så måtte det lagast ein sjablong/skant i 4 delar som blei bøygd for hand (med varme) og sveist på midtdelen. Det vanskelegaste og mest omfattande arbeidet var å bøya hjulkantane til, få måla til å passa og få holene til «å gå opp.» Det andre bakhjulet var i noko betre forfatning, men enkelte stader var det svært tynnslite og «holete». Hjulet måtte difor sveisast opp til rett materialtjukkileik med sveiseelektrodar og kopparunderslag.

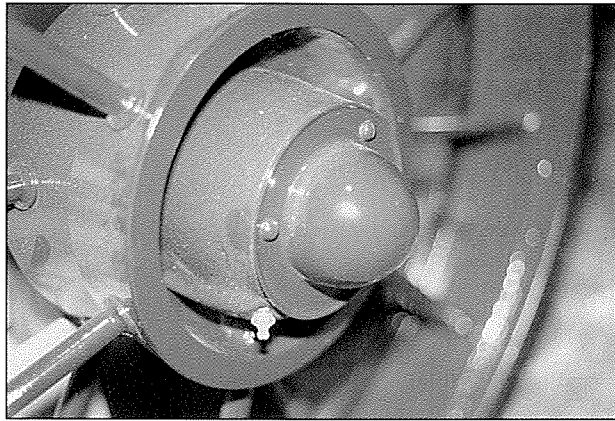


Framhjula laut lagast nye. Hjulbanda blei valsa i «gamle-fabrikken» hos Kverneland.

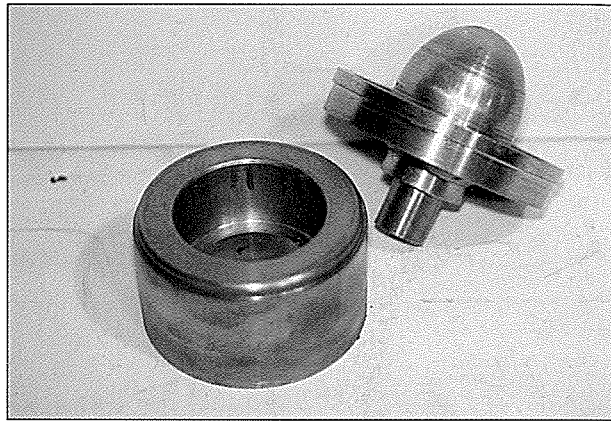
Under til venstre:
På utviklingsavdelinga fekk Sverre låna ein radial boremaskin og delehovud for å bora hol for spilene (eikene) i navet.

Framhjulet blir montert.



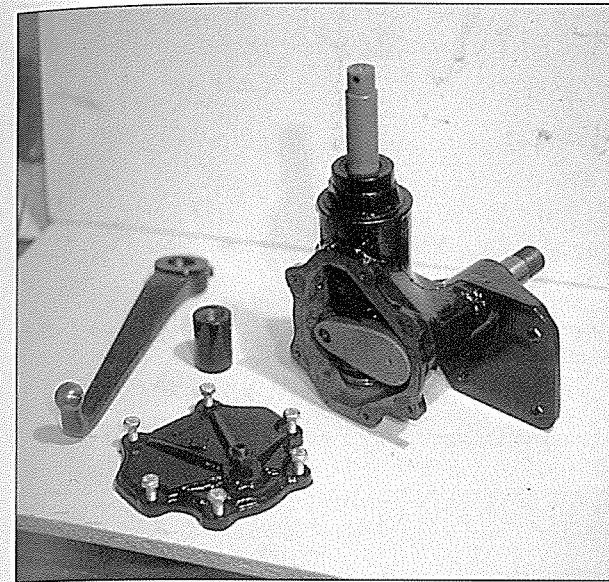
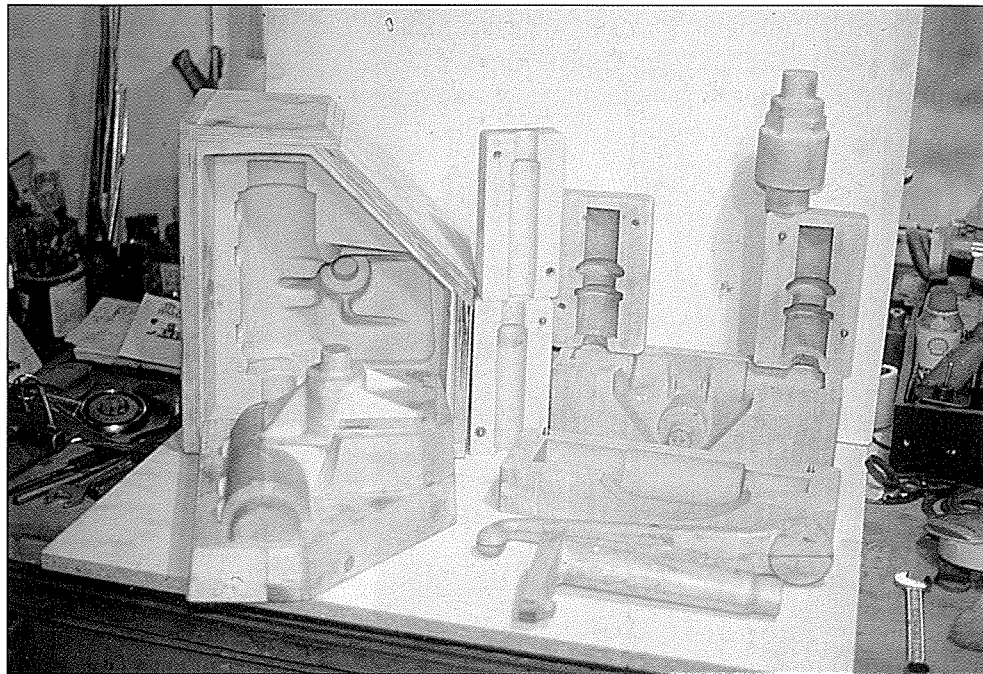


Før Sverre kan laga nye delar, må han ofte først laga verk-
tøyet som skal til for å laga desse delane. Då han t.d. skulle



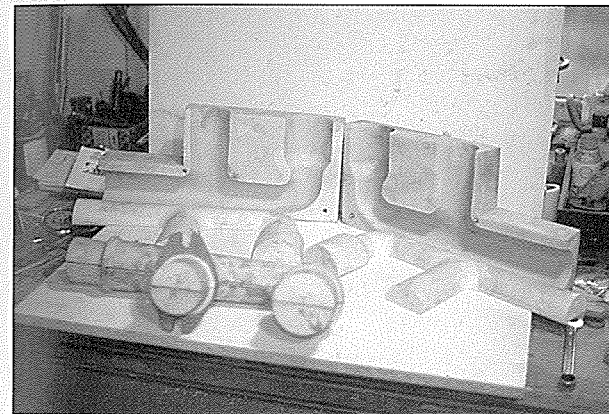
laga denne hjulkapselen, måtte han først dreia formeverktøyet
i stål.

Ein god del av dei nye
delane må støypast. Her
er Serigstad AS på
Bryne til uvurderleg
hjelp for museet. Ofte er
det tidlegare formann
på modellsnekkarverk-
staden her, Ingebret
Særheim, som lagar
modellane. Her er støy-
pemodellane for styre-
snekka.

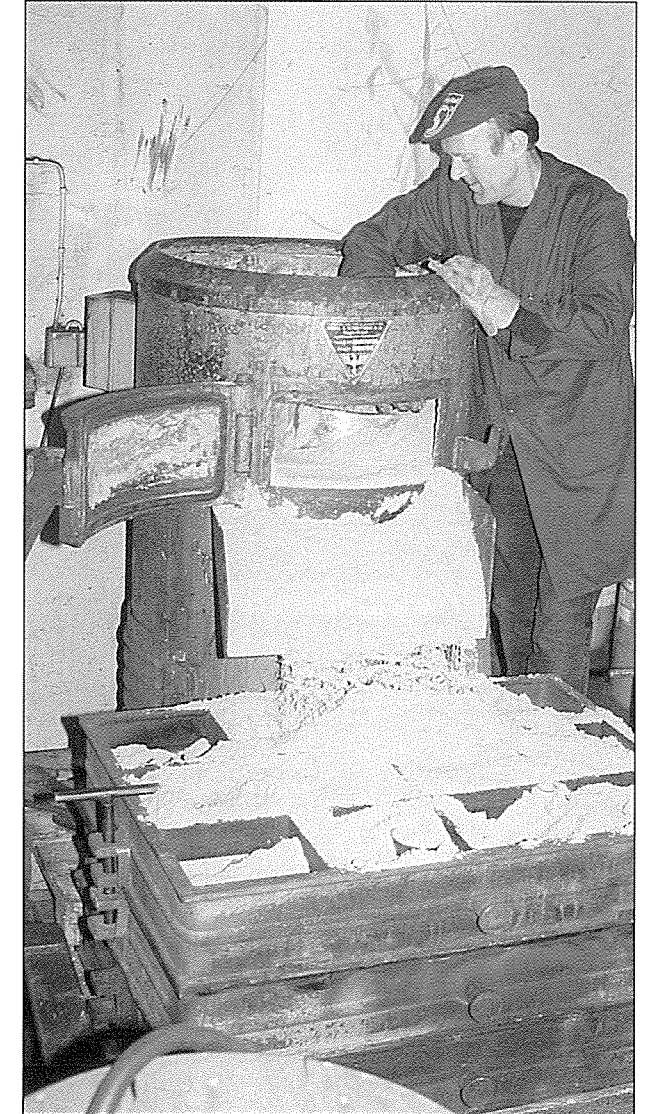


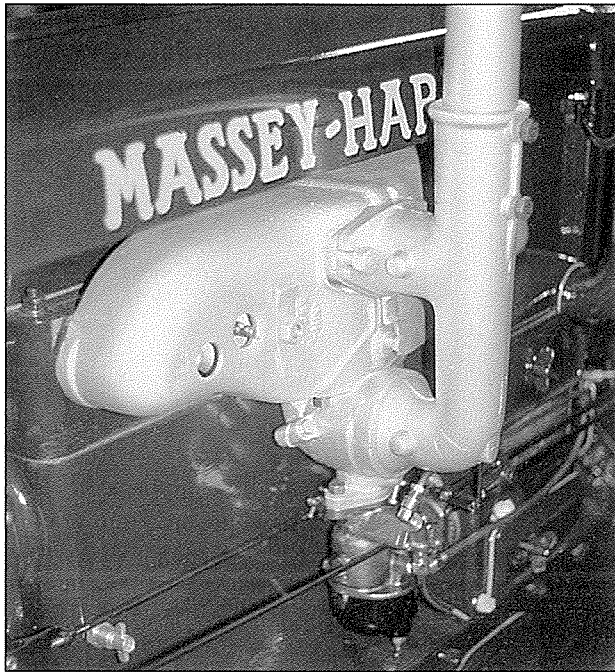
Den ferdige styresnekka blir montert.

Støypemodellar til manifoilen.



Opstad på støyperiet til Serigstad er ein god medhjelpar.
Her formar han inn delane til dekselet over manifoilen før
støyping.

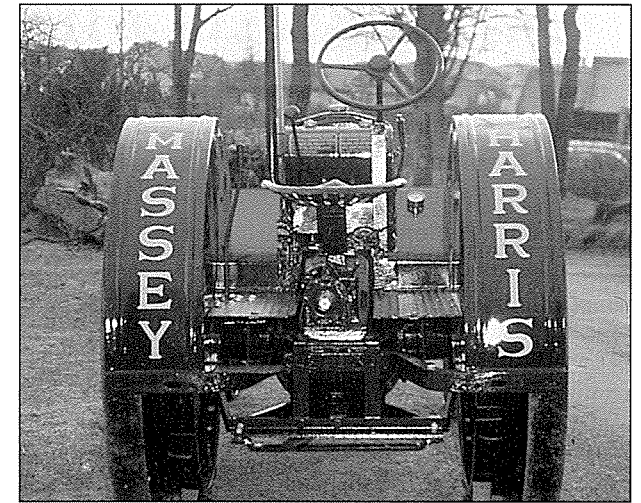
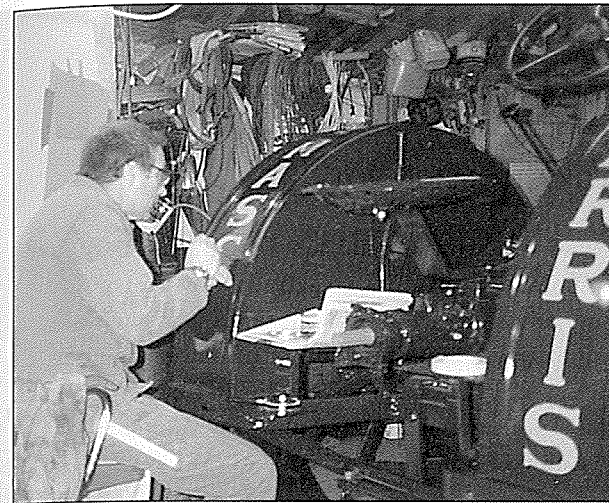
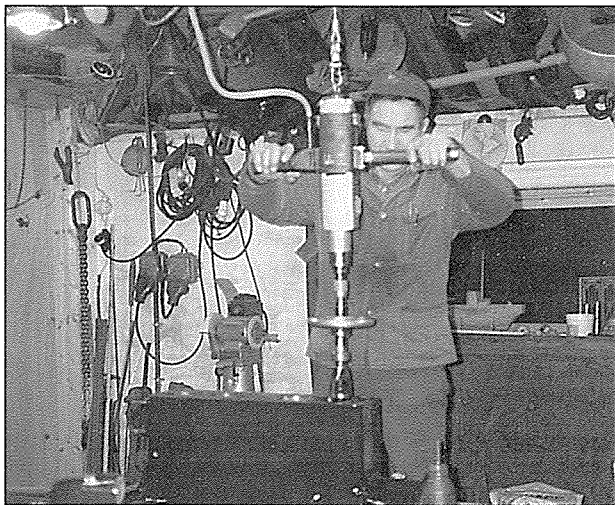
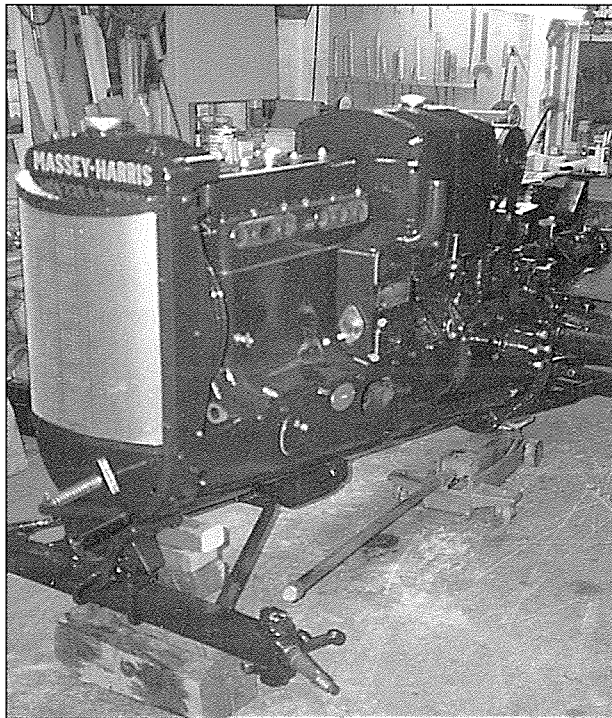




Dekselet over manifoilen er ferdig montert.

*Nederst til venstre:
 Dei fleste delane er nå ferdige, men ein del finpuss av motoren
 står att. Her i verkstaden til Sverre er det honing (d.v.s. sylin-
 derane blir slipte reine) som pågår.*

*Under:
 Endeleg er alle delar grunna, lakka eller pussa og traktoren
 kan monterast i i hop.*



*Bokstavane på skjermene blir malte med stødig hand. Teksten på bensintanken/vassstanken blei derimot sette med letraset.
 Alle lokk til bensin- vass-, parafintank og radiator er og nylaga. Også til denne prosessen måtte det lagast nytt verktøy.*

