

Da gigantmaskinen skulle på museum

Håkon Aurlien, Norsk vegmuseum

Transporten tok tre dager, og fem lastebiler måtte til da «Varangertrucken», en av Nord-Europas største dumpere, i august 1999 ble fraktet fra Sydvaranger AS ved Kirkenes til Norsk Fjellsprenngningsmuseum nord for Lillehammer. Der er den nå en sentral del av utendørsutstillingen og sees av mange på den årlige familiedagen i august.

Dumperen var i ein tid en av fem som kom til Kirkenes for å transportere jernmalm ved Norges største gruveforetak, Sydvaranger AS ved Bjørnevatn. Der ble den brukt i 13 sammenhengende år for transport av jernmalm fra dagbruddet til grovknuseverket ved gruveanlegget.

Trucken tilhører det aller største som noen gang er produsert av transportutstyr beregnet for bruk i åpen gruveindustri. Egenvekten er 120 tonn. Bare de tre meter høye hjulene veier 24 tonn. Lastekapasiteten er 120 kubikmeter jernmalm, tilsvarende 190-200 tonn. Det betyr at totalvekten avhengig av fyllingsgraden i lastekassen tidvis kunne komme opp i over 320 tonn.



Varangertrucken og forgraveren fra Titania er store attraksjoner ved Norsk fjellsprenngningsmuseum. (Foto: Håkon Aurlien)



Trucken ferdig montert sommeren 2000 (Foto fra Norsk vegmuseum)

Navnet Lectra Haul MK36 er klart inspirert av den dieselektriske drivlinjen, der motoren driver en generator som gir strøm til elektriske navmotorer ved de doble bakhjulene. Dieselmotoren er en Cummins V16-motor på 1600 hestekrefter og dumperen er god for 45 kilometer i timen.

Dumperen er produsert av Unit Rig & Equipment Co ved Niagara Falls i Canada rundt 1982, som modell 36 og serienr 624. Dumperens seks hjul har en diameter på 3,10 meter og hvert hjul veier altså fire tonn. Føreren satt svært høyt oppe men sjåføren hadde TV-monitører som hjalp til ved manøvreringen.

I 1996 ble malbrytingen ved Bjørnevatn innstilt, og etter en tid ble produksjonsmidlene solgt. Tre av dumperne ble solgt til Russland. En var for mange år siden utrangert og var brukt som delemaskin.

Den femte hadde en ulyd i motoren og var ikke så attraktiv for salg. Maskinen hadde allerede fått motor, styrehus og lastekasse fra delemaskinen etter at den i august 1992 ble rygget utfor tippkanten og gikk to ganger rundt bakover, heldigvis uten at føreren kom alvorlig til skade. Men det var reell fare for at denne maskinen kunne ende som delemaskin.

Det ville ikke ildjeler som mente at Norge trengte et fjellsprenngningsmuseum og at et slikt museum trengte en stor dumper. Konkrete skritt var da tatt for å få etablert et nasjonalt fjellsprenngningsmuseum rett inntil Norsk vegmuseum som var åpnet like nord for Lillehammer i 1992. Mens den politiske prosessen gikk sin gang, begynte engasjerte bransjefolk å se seg om etter gode objekter til museet.

Det ble etter hvert enighet mellom initiativtakerne og Sydvaranger AS om at maskinen skulle overdras til museet for en symbolsk sum, 27.000 kroner.

Entusiastene hadde først prøvd seg på en dumper fra Titania, men den gikk tilbake til USA. Så satset de på Bjørnevattn-dumperen, som var et nummer større, og var veldig fornøyde da de fikk tilslaget til tilnærmet sprapverdi. Det var bare et stort men. Mottakerne måtte selv sørge for transport til Hunderfossen. Det ble ingen lett oppgave.

-Først tenkte vi oss å få den skipet til Drammen, og at den kunne kjøres på egne hjul til Hunderfossen. Men da vi kontaktet politiet fikk vi klar beskjed om at det ikke kom på tale, forteller Anton Dahl, en av ildsjelene bak prosjektet. En syv meter bred dumper med en egenvekt på 120 tonn i 45 km/t, var uaktuell på det offentlige vegnettet.

I stedet fikk de kontakt med en lokal transportør som hadde en god løsning. For å få dumperen fra Kirkenes til Hunderfossen, skulle den deles opp i mange deler. Dumperens lasteplan ble splittet i to på langs og lastet på to trailere for å fraktes de 190 milene fra Nord-Norge, gjennom Finland og Sverige. Spesialtransporten var den største og lengste som noen gang var foretatt i Norge, og gikk altså over tre dager.



Dumperkassa var delt i to for transporten, og ble sveiset sammen igjen da trucken skulle monteres sammen igjen. (Foto fra Norsk vegmuseum)



Gigantdumperen får mye oppmerksomhet blant de unge (Foto: Ole A.)

Så ble resten av maskinen demontert og fordelt på tre lastebiler. Transportfirmaet A. Wahlberg fra Kirkenes utførte transportene uten uhell av noe slag.

Entreprenørselskapet NCC forskutterte de 600.000 kronene som det kostet å frakte maskinen sydoover. Det ble gitt løfter fra andre entreprenører og politikere om bidrag fra flere etterpå, og løftene ble holdt.

Oppdelingsjobben ble gjort av mekanikere fra Sydvaranger gruver, og de reiste senere ned til Hunderfossen for å sette maskinen sammen igjen. Kamera og monitor for rygging var da blitt borte, og elektromotorene ble ikke koblet igjen slik at dumperen kan kjøres.

Etter sammensetningen var dumperen sliten i lakken, men for et par år siden fikk den ny gulmaling med innsats fra yrkesskolelever i Lillehammer, og den fremstår nå i øyenfallende god stand. Dumperen er altså ikke kjørekklar, men den er en fin bakgrunn når den like gigantiske gravemaskinen ved siden av starter på den årlige familiedagen.

Denne 218 tonn tunge maskinen, 13 meter lang, 7 meter høy og over 6 meter bred kom til ilmenittgruveanlegget til Titania A/S i Rogaland i 1988. Etter 60.000 arbeidstimer ble den pensjonert, delt opp og fraktet til Hunderfossen på ti trailerlass i 2013, og så montert sammen igjen. Maskinene er plassert ved siden av hverandre for å synliggjøre en lastesituasjon i et tenkt dagbrudd. I skuffen er det plass til 12 kubikkmeter stein i slengen.