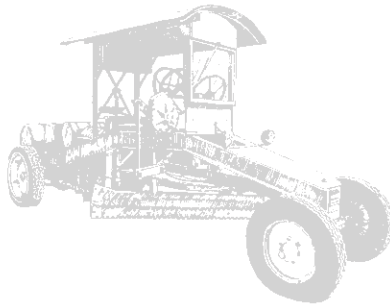




Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2024

Restaurerte første Viking- dumper fra Øveraasen

AV MAGNE HAGBERG



Produksjonssjef Kåre Mæhlum og Vikingdumperen ved presentasjonen på Norsk vegmuseum sommeren 2024. Han har ledet arbeidet hos Øveraasen. (Foto: Håkon Aurlien)

Restaurerte første Viking-dumper fra Øveraasen

AV MAGNE HAGBERG

Den aller første dumperen Statens vegvesen kjøpte inn, ble bygd hos Øveraasen på Gjøvik i 1972 og tatt i bruk av Vegvesenet Vestfold. Med hjelp av gode originaltegninger er den nå restaurert på fabrikken, og sommeren 2024 var den tilbake på Norsk vegmuseum. Dumperen er den aller første av 16 produserte Viking-dumpere i et utviklingsprosjekt hos Øveraasen. Dette var starten på dumper-eventyret på Elnesvågen utenfor Molde som ble til Moxy, og har blitt til Doosan/Develon.

Kåre Mæhlum er produksjons-sjef hos Øveraasen og en av dem som har et ekstra godt øye til den gamle dumperen. Han forteller at Statens vegvesen ønsket seg en spesialdumper for veianlegg med sekshjulsdrift, minimum 200 hk motor og godkjenning for kjøring på offentlig vei. Dumperen ble utprøvd i grustak på Biri nord for Gjøvik og tatt i bruk på E18 i Larvik av Statens vegvesen Vestfold i mars 1972. Maskinen ble etter endt bruk i Vestfold istandsatt av Statens vegvesen Vestfold og gitt til Norsk vegmuseum.

Åtte av de 16 maskinene ble kjøpt av Statens vegvesen i perioden 1972–74. Med unntak av rammeproduksjonen, ble prosjektet i 1973 overdratt til Birger Hatlebakk hos Glamox. Kort tid etter tok firmaet over all videreutvikling og endret navnet til Moxy-dumperen.

NUMMER ÉN

– Er dette faktisk den første dumperen som Statens vegvesen noensinne har kjøpt inn her i Norge?

Magne Hagberg er journalist i Nordiske Fagmedier, er fra Otta i Gudbrandsdalen og skriver på portalene transport, anlegg, bygg og plastforum. I tillegg kan man rett som det er finne artikler i en og annen lokalavis. Her er hans artikkel om Viking-dumperen slik den ble publisert på Tungt.no mens restaureringen pågikk.



– Akkurat denne ble laget her hos Øveraasen. Og dette er maskin nummer én av totalt 16 dumpere som ble solgt fra Øveraasen, sier Mæhlum.

Dumperen kostet 240.000 kroner, ekskl. mva. I denne perioden fikk også andre i oppdrag å lage dumpere for Statens vegvesen, og Øveraasen var i konkurranse med Volvo. I tillegg har det blitt laget flere dumpere fra flere fabrikanter tidligere, så Øveraasen var ikke først ute..



Tredje generasjon Mille Øveraasen er marked- og kommunikasjonsansvarlig i Øveraasen AS, den samme bedriften som i sin tid laget den første norske dumperen, så her viser hun frem et stykke norsk anleggsmaskinhistorie. (Foto: Magne Hagberg)

VURDERTE EGEN FABRIKK

Å satse på dumpere eller ikke satse, det var spørsmålet. På 70-tallet vurderte Øveraasen å anlegge en helt ny fabrikk for serieproduksjon av dumpere. De skjønte fort at det kom til å bli både plasskrevende og krevende generelt å drive med dumpere. Hvis det skulle satses i tillegg til produksjon av snøryddingsutstyr, kunne det ikke gjøres uten mer kapasitet.

– Den gangen turte de ikke helt å satse, så rettighetene ble isteden solgt til forløperen til det som ble Moxy og i dag er Doosan/ Develon, forklarer Mæhlum. Avgjørende var det også at man kunne bruke DU-midler i Molde, men ikke på Gjøvik.

I 2008 ble Moxy kjøpt opp av koreanske Doosan som nå heter Develon, men produksjonen foregår fortsatt på

den samme fabrikk utenfor Molde. Develon feiret faktisk nylig salget av dumper nummer 10.000.

– Dette her er oldefaren deres, sier Mæhlum og klapper den kameratslig på panseret.

– Men hva tenker produksjonssjefen om salget av rettigheter?

– Dette var en vurdering de gjorde da. Vi hadde kunnet bygget dumpere i dag også, i tillegg til snøryddingsutstyr, men det ble slik det ble, sier Mæhlum.

Han presiserer at produksjonen mest sannsynlig måtte ha skilt lag på et eller annet tidspunkt uansett, med tanke på lokalisering og tilgang på arbeidskraft.

– Det har også vært en del problemer opp gjennom. Moxy har blant annet vært gjennom både konkurser og restruktureringer, forteller Mæhlum.



På døra kan man finne en del info: Statens vegvesen sto for innkjøpet, «Z» betyr Vestfold, «513» er utstyrskode som betyr dumper og «01» er maskinnummer 1. (Foto: Magne Hagberg)

Kåre Mæhlum er produksjonssjef hos Øveraasen og har et ekstra øye for den gamle Viking-dumperen. (Foto: Magne Hagberg)

ENTEN ELLER

– Tanken til faren min John, var at Øveraasen kunne lage dumper på vår og sommer når det ikke var behov for vinterutstyr, sier Thor Arve Øveraasen, adm.dir. i Øveraasen AS.

Det viste seg imidlertid at det var vel ambisiøst å få til.

– Han måtte enten velge å satse på dumperproduksjon i helt ny fabrikk eller la være. Siden han ikke var villig til å investere i ny fabrikk, solgte han isteden rettighetene til Hatlebakk, sier Øveraasen.

Og resten er jo egentlig en humpete historie. Mæhlum nevner Volvo CE og deres mangeårige dumperproduksjon, men Viking-dumperen var på den tiden



helt overlegen på å ta seg frem. Volvo hadde trekk på fire hjul på sin dumper. Øveraasen hadde sekshjulstrekk.

– Situasjonen var en helt annen i 1950 enn den er i 2023. Det har blitt mindre og mindre mekaniske bedrifter i Norge som sammenstiller kjøretøy. Det er for lengst flagget ut til lavkostland, sier Mæhlum.

IMPONERENDE ARKIV

– Den gamle dumperen mangler noen deksler, sier Mæhlum og peker på panse-



Bak førerhuset måtte det nytt stål til. Dumperen har en Scania D58-motor med 202 hk og vekta er 12.300 kg. (Foto: Magne Hagberg)

ret. Men Øveraasen har et svært rikholdig arkiv. Det var faktisk mulig å finne byggedetaljer, tegninger og dokumentasjon på den opprinnelige dumperen. Det er imponerende nok tatt vare på, helt siden starten av 1900-tallet.

– Det er artig at vi har eiere som er interessert i å ta på seg en sånn jobb, som egentlig er forstyrrende for hovedproduksjonen, sier Mæhlum. Han synes dette er moro å holde på med, når bedriften vil være med å restaurere.

– Det er kult at vi har all dokumentasjonen. I teorien kunne vi faktisk ha produsert disse i dag. Vi har nok tegningsunderlag. Alt er håndtegna, sier Mæhlum.

Han synes det er ekstra artig med slike gamle tegninger, lenge før det var noen form for EDB.

ORIGINALT, MEN IKKE BEDRE

Når det gjelder restaurering av dumperen, har Øveraasen avtale med Norsk vegmuseum om hva de skal gjøre. Det er museet som eier dumperen.

– Vi har satt i gang arbeidet for å unngå forfall. Statens vegvesen har gjort en del vedlikehold selv på bremsen og det tekniske. Dumperen er i bra stand nå og fullt operativ, sier Mæhlum.

– Når det gjelder lakkeringen, finner vi originalfargen på et sted som er lite utsatt for sol, vær og vind. Det er også viktig at det ikke blir for fint. Utgangspunktet skal være originalt, altså ikke for fint, sier Mæhlum.

Siden kvaliteten på lakk har forandret seg mye på 53 år, må dermed lakkleverandøren få ned glansen til kvalitet slik den var i 1970.



Kåre Mæhlum og dumperen nesten ferdig.
(Foto: Ola-Per Lotten)

I sommer var Vikingdumperen tilbake på Norsk vegmuseum etter restaurering i Gjøvik. Mange kom for å høre den unike historien. (Foto: Håkon Aurlien)

– Når det gjelder holdbarhet, kan det gjerne være bedre, bare utseende stemmer, sier Mahlum.

Arbeidet er utført i samarbeid med verkstedformann Ola-Per Lotten ved Norsk vegmuseum. Arbeid med bremses, lager og tetninger på hjulnav samt motorservice er utført ved museets mekaniker Amund Rusten og formann Ola-Per Lotten.

Sigrun Hauge har sydd opp førersete og trekk i førerhytte. Volden Racing har laget nytt eksosanlegg. Øveraasen har brukt 502 arbeidstimer på arbeidet.



Vikingdumperen, støtte til norsk industri

-For noen tiår siden var det en klar målsetting for Vegdirektoratet, med dekning i de såkalte innkjøpspolitiske retningslinjer, å støtte norsk industri i å utvikle nye produkter, skrev Arnulf Ingulstad i en artikkel i Norsk vegmuseums årbok i 2011. Han ledet i sin tid Vegdirektoratets maskin- og materiellkontor, og betegnet utviklingen av Vikingsdumperen nettopp som et prosjekt hvor en norsk bedrift og Vegdirektoratet gikk sammen om å utvikle et nytt produkt Vegvesenet hadde behov for. Her er fortellingen.

I midten av 1960-årene opprettet Vegvesenet egne maskinavdelinger i samtlige fylker, og alle maskiner som tidligere hadde tilhørt anlegg og vedlikeholdsavdelingene ble registrert og overført til maskinavdelingene. Maskinavdelingene fikk ansvar for vedlikehold og regnskapsføring av maskinene, som ble leid ut til anlegg og vedlikeholdsavdelingene i fylkene etter fastsatte timepriser, som ble utarbeidet hvert år i Vegdirektoratet. Timeprisene ble fastsatt ut fra vedlikeholdskostnader og driftsresultater.

I begynnelsen av 1970-årene hadde Vegvesenets maskinpark en gjenanskaffelsesverdi på ca. 700 millioner kroner, og et antall sjåfører og maskinførere på ca. 2000 mann. Av større maskiner hadde Vegvesenet 450 veghøvler, 300 hjullastere, 600 store lastebiler, 40 dumpere, 70 gravemaskiner, 180 snøfresere og ca. 4000 snøploger. Vegvesenet var på det tidspunkt landets klart største maskinentreprenør.

De årlige anskaffelser av alle biler og større maskiner ble foretatt av Vegdirektoratets Innkjøpskontor, og beløp seg på det tidspunkt til ca. 100 millioner hvert

år. Det var et klart mål for Innkjøpskontoret, i samarbeid med maskinavdelingene i fylkene, å anskaffe maskiner som var effektive og økonomiske i drift, med minst mulig vedlikehold og driftsstans.

På grunn av de relativt store innkjøpene var det mulig å påvirke selv de største maskinprodusentene til forbedringer og justeringer av sine produkter basert på erfaringer og krav fra Vegvesenet. Spesielt på ett område var kontakten og samarbeidet mellom Vegdirektoratets Innkjøpskontor og maskinleverandørene stor. Dette gjaldt utstyr til vintervedlikeholdet, som snøfresere, snøploger, sand- og saltspredere og brøytebiler.

Spesielt hyppig var kontakten knyttet til forbedringer av snøfresere og snøploger, som i det alt vesentligste ble produsert av firmaer i Norge. Den største av disse var firmaet Øveraasen Motorfabrikk og Mekanisk Verksted a/s på Gjøvik, som gjennom generasjoner hadde arbeidet med utvikling av snøploger og større snøfresere.

I begynnelsen av 1970 ba John Øveraasen, eieren av Øveraasen Motorfabrikk, om et møte i Vegdirektoratet. Han hadde



Viking D15 med 6-hjulsdrift viste seg meget effektiv i bløtt og vanskelig terreng, og svarte til forventningene. (Leverandørfoto fra Øveraasen)

de senere årene hatt problemer med sys-settingen av folkene på verkstedet i sommerhalvåret, da produksjonen av snøploger og snøfresere var for liten. Han ønsket derfor å lufte tanken om å starte produksjon av en norsk veghøvel, og ville ha min reaksjon på et såpass dramatisk forslag før han gikk videre med saken.

Vegvesenet hadde før krigen fått levert norskproduserte veghøvler fra Drammens Jern. Muligheten for å starte opp ny norsk produksjon var fullt til stede, ut fra den erfaring Øveraasen hadde med store selvgående snøfresere, og det utstyr fabrikken på Gjøvik hadde til disposisjon.

Vegvesenet var en stor kjøper av veghøvler, med anskaffelser av 20 til 40 høvler pr. år. Men vi hadde hele fire produsenter som leverandører. Dette var Volvo, Aveling Barford, Nordverk og Caterpillar, som konkurrerte om leveransene til Vegvesenet. Det var ikke noe

behov for å få inn enda en leverandør ut fra en teknisk og bruksmessig vurdering, eller av konkurransehensyn. Vegdirektoratets Innkjøpskontor var snarere opptatt av det motsatte, nemlig å begrense antall fabrikat, for å kunne få til en begrenset standardisering med større antall til den enkelte leverandør, og dermed oppnå vesentlig bedre priser. Jeg måtte derfor si at dette forslaget neppe ville få støtte i Vegdirektoratet.

Under samtalens gang ble søkelyset satt på andre maskingrupper det kunne være aktuelt å vurdere produksjon av. Jeg trakk da frem dumpere som en interessant gruppe. Vegvesenet anskaffet en del slike hvert år. Vi hadde kjøpt dumpere med betegnelse DR 631, også kjent under navnet Gruskalle, fra Volvo. Denne dumperen kom på markedet i 1966, og var basert på en BM-Volvo Boxertraktor hvor forakselen var fjernet og leddet til en enakslet tilhenger. I 1968 kom en

videreutvikling av denne dumperen med betegnelsen DR860. Denne dumperen hadde drift på forhjulene, med mulighet for innkopling av en av boggiakslene ved hjelp av trekkvognens kraftuttak. Den hadde en relativt svak motor. Det fantes også en Nordverk-dumper på markedet. Men dette var en stor anleggsdumper med to aksler, som ga for stort akseltrykk på veien. Massetransport på kortere eller lengre veistrekninger var noe Vegvesenet var avhengig av. Så her var det et behov for maskiner med større motorstyrke og boggiløsning. Vi ønsket flere produkter og større konkurranse.

I begynnelsen av september 1970 fikk Vegdirektoratet en formell henvendelse fra Øveraasen om mulighetene for å få støtte til utvikling av en norskprodusert dumper. Jon Øveraasen hadde tatt kontakt med det svenske firmaet Fordonskonsult ledet av sivilingeniør Nils-Erik Påhlson. Han hadde vært ansatt hos Volvo og spilt en viktig rolle i konstruksjonen av deres veghøvel. Han hadde deretter gått over til Nordverk, og konstruerte deres Nordverk veghøvel og antakelig også deres store anleggsdumper. Han hadde sluttet hos Nordverk, og jobbet som selvstendig konsulent sammen med en dyktig tegner. Han var interessert i å gå inn i et prosjekt for å konstruere en norskprodusert dumper. Øveraasen spurte Vegdirektoratet om det var mulig å få en bestilling på tre dumpere av den første prøveserien på fem maskiner, og lovet levering av disse i siste halvår av 1971. Prisen for disse var kr 240 000 pr. stk. pluss MVA.

Øveraasen hadde innledet et samarbeid med firmaet Hesselberg, som skulle ta seg av markedsføring og salg.

Innkjøpskontoret så positivt på dette forslaget, og det ble rettet en forespørsel

til Samferdselsdepartementet om adgang til å inngå en utviklingskontrakt på kjøp av norskproduserte dumpere. Departementet så positivt på vår søknad om å støtte norsk industri, og et nærmere samarbeid om leveringsbetingelser og spesifikasjoner ble startet. Jeg representerte Statens vegvesen i prosjektet.

Det ble fra Vegdirektoratets side stilt følgende krav til dumperen:

- 1. Den skulle være midjestyrt og utstyrt med boggi.**
- 2. Den skulle ha trekk på seks like store hjul, og med aksel/boggitrykk på 10/16.**
- 3. Den skulle ha en motor på ca. 200 hk.**

Påhlson tegnet dumperen på utrolig kort tid med de ønskede spesifikasjoner. Basert på sine erfaringer la Påhlson også inn i konstruksjonen to viktige elementer: et ramme/styreledd hvor vekten på trekkvognen alltid ble likt fordelt på forhjulene, og en vippe-boggi aksel hentet fra Nordverks veghøvel, som reduserte heving av lastekassen ved kjøring i kupert terreng. Disse elementene går igjen i alle Viking- og senere Moxy-dumpere, og har gitt et viktig bidrag til deres konkurranseevne i forhold til konkurrenter.

Vikingdumperen fikk en totalvekt på 26 tonn og nyttelast på 13,5 tonn. Den ble utstyrt med seks like dekk, en Scania motor DS 8 på 202 hk, fire trinns powershift og torque converter. Driften var normalt på boggien, men med mulighet for innkopling av forakselen ved kjøring i bakker og vanskelig terreng. Prosjekteringen foregikk i perioden 1970-71. Produksjonen av dumperen gikk også meget raskt. Den første dumperen, som fikk betegnelsen Viking D15, ble prøvekjørt i et grustak på Biri og levert Vegvesenet i Vestfold i begynnelsen av 1972. Fra spørs-

målet om å produsere en dumper ble forelagt Vegdirektoratet og til maskinen var ferdig og satt i drift, tok det 1,5 år!

Den første maskinen ble satt inn i anlegget Farriseidet på E18, ved Larvik. Det ble bestilt tilsammen åtte dumpere til Statens Vegvesen, og de påfølgende sju maskiner ble levert til forskjellige fylker i -72, -73 og -74. I mars 1972 ble det fra Vegdirektoratets Innkjøpskontor innhentet erfaringer med de først leverte Viking-dumperne i Vestfold, Oppland, Nordland og Møre og Romsdal. Dumperne hadde da fra 230 til 500 timers driftstid. I svarene fra maskinavdelingene i disse fylkene ble det påpekt en del mindre problemer. Av disse var det først og fremst utformingen av dumperkassen som ble kritisert. Dette gjaldt hengslingen av baklemmen og at dumperkassen var for kort fremover, slik at det falt steiner ned mellom trekkvogn og dumperkasse på styresylindere og slangekoplinger, som var for dårlig beskyttet. Men det ble gitt ros fra førerne om at dumperen var god i styring og brems, hadde gode kjøringsegenskaper med bra motorstyrke og god førerkomfort.

Dumper nummer én til Vestfold ble etter endt innsats overhålt og befinner seg i dag på Norsk Vegmuseum. Maskin nummer to ble tatt vare på av Moxy-fabrikken som utstillingsmaskin. Totalt ble det produsert tolv Viking-dumpere hos Øveraasen.

Men salget av Viking dumperen skulle vise seg vanskelig. Kursutviklingen på dette tidspunkt førte til en betydelig reduksjon i prisen på Volvo dumper. I tillegg reduserte antakelig Volvo prisen på sin dumper for å møte konkurransen fra Viking-dumperen. Dette førte til at prisen for Viking-dumperen med 6-hjuls-



Grunnkonseptet med seks hjul og sekshjulsdrift ble beholdt av Moxy, her modellen MT41 fra 2003, (Foto fra Moxy)

drift, stor motor og avansert boggikonstruksjon, ble for høy. Det ville være nødvendig med en betydelig serieproduksjon for å kunne senke prisen og konkurrere med Volvo. Verken Øveraasen eller firmaet Hesselberg var innstilt på en slik satsing, og produksjonen av Viking-dumperen stoppet opp.

Birger Hatlebakk, eieren av Glamox, hadde i 1969 startet arbeidet med å utvikle en 20 tonn's dumper med to aksler, mekanisk drift på forhjulene og hydraulisk drift på bakhjulene. Hatlebakk hadde i dette prosjektet en viss kontakt med Vegvesenets maskinavdeling i Møre og Romsdal, men Vegdirektoratet var lite orientert om prosjektet. Den første prototypen, kalt D20, ble prøvd fra april 1971 og ut året. Det ble deretter bygd en serie på fem dumpere med betegnelsen D20A. Hvem som kjøpte disse vites ikke. Produksjonen av disse stoppet imidlertid da Hatlebakk i 1973 kjøpte Viking-konstruksjonen av Øveraasen, som fortsatt skulle lage rammene. Etter kort tid skar dette samarbeidet seg, og Moxy-fabrikken overtok all produksjon og videreutvikling av Viking D15, som fikk navnet Moxy-dumperen.