

RETRO

TUNNELLASTER FRA 1987

HÅKON AURLIEN, NORSK VEGMUSEUM



Preget av et tøft gruveliv

– Maskinen er en tøffing, sier Terje Grøtting hos Tore Løkke AS i Trøndelag. Han har styrt oppussingen av en unik Toro 500CD tunnellaster. Skader er beholdt for å bevare maskinens historie.

Det er nettopp den tøffe historien vi skal ta vare på.



▲ Den 38 tonn tunge Toro tunnellasteren blir nå vist frem ved Norsk Fjellsprengningsmuseum ved Hunderfossen. Foto: Håkon Aurlien

Tunnellasteren fra 1987 ble bygd for hard bruk. Den 38 tonn tunge maskinen ble fjernstyrt inn der det var for farlig å sende inn folk, for å hente ut verdifull kobber- og sinkmalm ved Jåma gruver i Trøndelag. En fra den tiden avansert fjernstyring gjorde at føreren kunne styre den inn i tunnelgangene, noen ganger ut av syne, for å hente ut skuff etter skuff med malm.

UT AV GRUVA

Noen ganger satt den seg fast, og minst en gang raste malm ned over maskinen slik at den



Ola-Per Lotten regner med at mange publikummere vil fatte ekstra interesse for fjernstyringsenheten. Foto: Håkon Aurlien





Verkmester Ola-Per Lotten ved Norsk vegmuseum er imponert over istandsettingen av maskinen før den ble kjørt til fjellsprenningsmuseet.
Foto: Håkon Aurlien

med nød og neppe kunne reddes ut igjen. Den var da blitt betydelig skadd, og måtte få en ny Gjerstadskuffe, for å nevne noe.

Terje Reitan var den som kjørte maskinen ut av gruva da gruvevirksomheten opphørte i 1998, og han forteller at fjernstyringen ikke ble brukt i hans tid. Senere er maskinen blant annet brukt til tunnelbygging ved Folsjødammen i Rindal sør i fylket, men har ikke vært mye i bruk de siste 20 årene.

– Vi lurte på hva vi skulle gjøre med den. Så kom en tanke om å gi den til museet, det ene tok det andre, og flere ville være med på å sette den i stand. Det var veldig hyggelig, sier

Tore Crister Løkke som er daglig leder hos Tore Løkke AS.

SÅ VERDIEN

Et stort miljø så verdien i at den ble satt i stand og vist frem til et interessert publikum ved Norsk Fjellsprenningsmuseum, som er en del av Vegmuseet nord for Lillehammer.

– Maskinen bærer klart preg av å ha vært tøft kjørt, men det er en del av den historien vi skal ta vare på, sier Ola-Per Lotten som er verkstedleder ved Vegmuseet. Han er imponert over den måten miljøet har satt i stand maskinen til slik den var da den ble tatt ut av



Et sjeldent bilde av maskinen ved arbeid uten-dørs, fra driving forbi raset i omløpstunnelen ved Folsjødammen i 2001. Foto: Terje Bratberg



bruk.

Fjernstyringsutstyret følger med, og han håper det blir mulig å demonstrere dette på en av museets aktivitetsdager.

ALLE SPESIALBYGD

Maskinen ble spesialbygd i Finland, og har en 12-sylindret Deutzmotor som er nullstilt tre ganger i maskinens levetid.

– Toro bygde flere maskiner etter samme design, men hver enkelt maskin ble spesialbygd. De største variasjonene er på hydraulikksystem og motor. Det følger med en bok som hører til hver enkelt maskin som forteller hvordan den enkelte maskinen er oppbygd. Maskinens tekniske historikk er godt dokumentert i tilhørende bøker og permer, forteller Tore Crister Løkke.

VANESAK

Maskinføreren sitter sideveis i maskinen under kjøring.

– Det ble en vanesak, og noe vi lærte oss

ganske raskt, forteller Terje Reitan. Bruken er godt dokumentert. Maskinen ble kjørt av 18 førere i Joma gruver og av fem førere etter at Tore Løkke AS overtok.

Arbeid inne i en gruvegang kort tid etter sprengning innebærer dårlig luftkvalitet for både fører og maskin. Derfor ble maskinen utstyrt med et vannbasert filtersystem som rensset luften til førerhuset og til motoren.

– Det fungerte ganske bra. Jeg fikk ren luft inn i førerkabinen, forteller Terje Reitan. ●

Maskinførere på tunnellasteren:

Joma gruver: Dag Østborg, Geir Ove Hjorthaug, Arne Rørvik, Håvard Nerdal, Vidar Tømmermo-Reitan, Arve Vik, Ørjan Fjelde, Roger Ditlöv, Morten Amdal, Jan Ivar Dahl, Bård Ståle Ness, Leif Arild Fjelde, Jan Arild Deviktangen, Kalle Appelvist, Rolf Brekkvassmo, Geir Sten, Gunnar Strøm.

Tore Løkke AS: Terje Grøtting, Terje Reitan, June Grande, Sverre Hammer, Olav Lostuen



Sjåfør Tore Bolkan kjørte tunnellasteren til Norsk vegmuseum. Foto: Ola-Per Lotten

Disse bidro til istandsetting og oppussing:

- * Sandvik Norge (deler, servicedeler)
- * Steinkjer Mekaniske Verksted (sandblåsing og lakkering)
- * Entrack Trondheim (batterier)
- * Overaae Trondheim (sørge for at dekk holder på luft)
- * Bilreklame Trondheim (Skilt/logo av givere)
- * Gjerstad (ny oblat på skuff)