

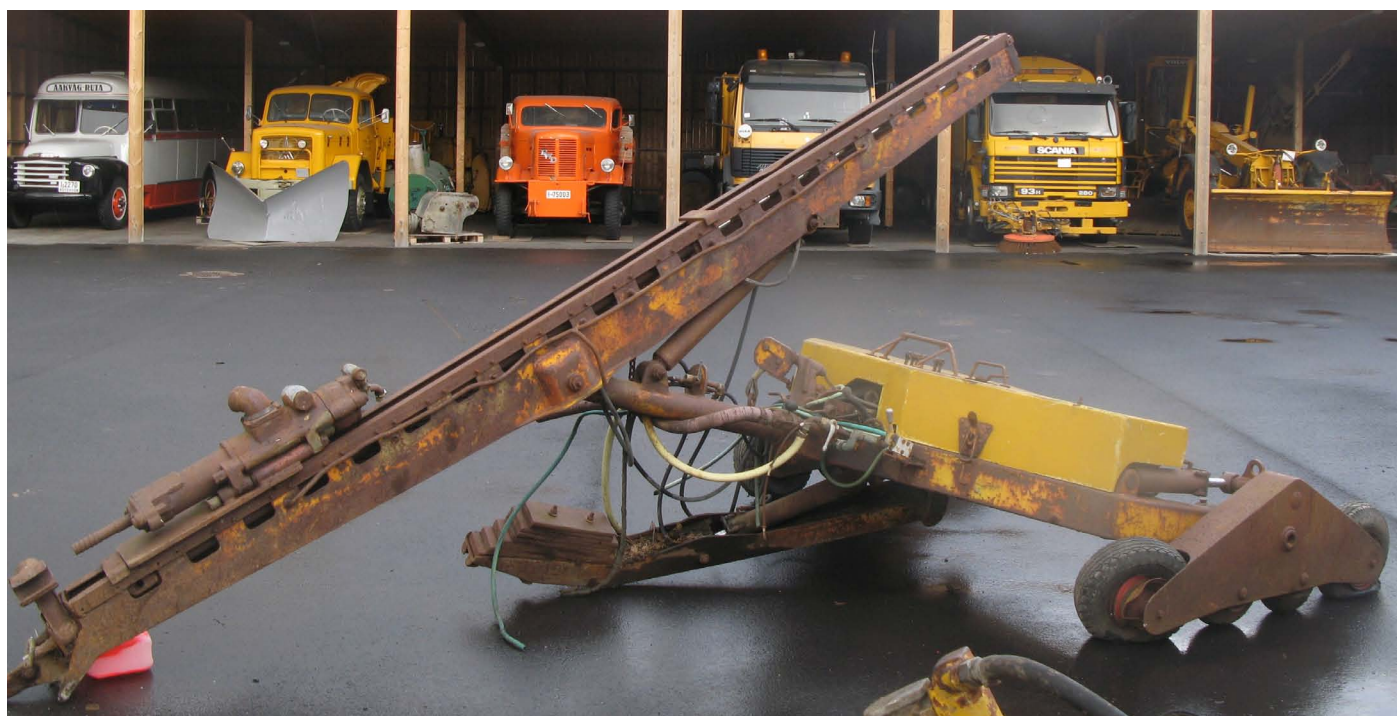
Da den norske geita sprengte fjell

Håkon Aurlien, Norsk vegmuseum

-Det var noe til velstand da vi fikk Geita, sier Sigvar Moen, 85, fra Elnesvågen. I 1971 var han en av de første som prøvde ut den norskproduserte borevogna Geita fra Kvinesdal som revolusjonerte fjellboringen. Sønnen Frode Moen brukte senere en videreutviklet Super Geita på Atlanterhavsveien i 1988. Denne ble så gitt til Norsk vegmuseum der den nå pusses opp og skal stilles ut.

Geita var svært anvendelig i stupbratt terreng som skjæringer og tunnelinnslag. Den har en vinsj der wiren kan forankres i en bolt eller i et tre, og ved hjelp av de hydrauliske bena kunne geita så klatre opp og ned eller bevege seg sidelengs. Operatøren kunne stå bakpå ved boring og ved forflytning om det var så bratt at han ikke kunne stå ved siden.

-Det var noe til overgang å få denne maskinen, for den erstattet håndboringen som var veldig tung. Med gummihjul og vinsj dro den seg frem, og var jo bedre å bruke jo brattere det var, forteller Sigvar Moen.



Geita fra 1974 for oppussing ved vegmuseet. Den ble sist brukt ved byggingen av Atlanterhavsveien i 1988. (Foto: Mass Hagen, Norsk vegmuseum) NFSM-G-00179

Da han var med bygge kloakktunneler under Oslo fra 1967, gikk det på håndboring med trykkluft. Vibrasjonene og flytting av bormaskinene var tungt arbeid fysisk. I 1971 kom den første versjonen av Geita og Moen tok den straks i bruk på arbeid på Sunnmøre. Nå kunne han bore 2,5-3 meter lange sprengningshull på 5-6 minutter.

Geita ble mye brukt ved veganlegg på Møre men også i kalksteinsindustrien. Senere ble maskinen videreutviklet og 1974-modellen som nå pusses opp på vegmuseet er utstyrt med boggihjul i stedet for enkle gummihjul. Denne fikk da betegnelsen Super Geita.

-Den nye utgaven er veldig mye bedre. Utgaven med enkle gummihjul veltet for et godt ord og var vel egentlig ganske farlig, forteller Frode Moen. Faren forteller at han selv aldri hadde alvorlige uhell med maskinen de årene han brukte borevognen. Aldri var han syk heller.

Sønnen Frode brukte Geita siste gang i 1988 da han for Søren Hjelvik A/S i Molde skulle bore til bygging for et brukar for den legendariske Storseisundbrua på Atlanterhavsveien. Firmaet hadde kjøpt maskinen i 1974, men Frode Moen overtok den i 1989 da han startet firmaet Frode Moen Fjellsprenngning. Han forteller at firmaets ansatte senere brukte den på en rekke små oppdrag.

Norsk vegmuseum har også en første generasjon Geita utstilt. Denne står ved regionmuseet i Dirdal i Rogaland og ble kjøpt inn til Statens vegvesen Rogaland i 1971. Riggen ble først brukt på anlegg på Ropeidhalvøya fra 1971 til 1972, og deretter brukt på anlegg ved Suldalsvegen frem til 1979. Etter dette ble den brukt ved på ulike anlegg i fylket, men ca. 1985 tatt ut av drift fordi den ble opplevd som ustødig.

Geita ble produsert av firmaet Reiersdal Maskinindustri som holdt til ved Sandvatn stasjon i Kvinesdal. Maskinen har et bortårn på 4,5 meter. Den har et hydraulisk støttebein midt under mens hjulene er festet på langsgående akslinger tilknyttet hydraulikksylindere. Maskinen har trykkluftdrevet bor og vinsj, med trykkluften levert i slange fra en separat kompressor. Trykkluft driver også en hydraulisk motor som sørger for bevegelse i bortårnet, i støttebeinet, og i akslingene der hjulene sitter. En smøreoljetank til borhammeren og en hydraulisk koljetank er innfelt i ramma, i framkant. Geita har et stort glassfiberdeksel som skjuler og beskytter viktige funksjoner. Dette er hengslet i bakkant og kan vippes opp. Ved bruk kan føreren stå bak geita eller oppe på dekslet.



Geita borevogn i arbeid ved sjøkanten etter ras like ved St. Olavs-spranget på riksvei 715, mellom Trondheim og Flakk i april 1982. (Foto: Ingvær Tøndel)



Ola-Per Lotten ved Norsk vegmuseums restaureringsverksted i gang med hjulboggien, en viktig videreutvikling fra den første utgaven av Geita. (Foto: Mass Haugen, Norsk vegmuseum)