

**Bergmann 3009 med sviveltipp:**

# Lillebror som klarar 9 ton

**Att vara anläggningsentreprenör på Donsö i Göteborgs skärgård har sina egna förutsättningar. Lastbilar är inte att tänka på, snarare lastmopeder. För att ta sig fram använder man sig därför av små och smidiga maskiner. Entreprenadfirman Steens Transport & Entreprenads nyförvärv är en Bergmann-dumper modell 3009.**

Av Bengt Carlén (text)  
Curt Warås (foto)

**D**et är speciella förhållanden ute på öarna. Och det ställer också särskilda krav på maskinparken.

– Vägarna här ute är inte bredare än normala gångvägar, förklarar Bjarne Steen som driver Steens T & E, ett företag med ett brett tjänsteutbud med allt från gravskötsel till stora entreprenader.

För en entreprenör är kreativitet en förutsättning i synnerhet på en ö som

inte har fler än någonstans mellan 1.400 och 1.500 invånare.

Går man tillbaka 40-50 år i tiden var det fisket och rederiverksamhet som dominerade på Donsö. Att vara fiskare var något av det finaste man kunde tänka sig. Visserligen behövdes det kanske folk även till andra sysslor men varför skulle ungdomen sätta sig bakom ett skrivbord när det fanns viktigare sysslor? Det fick andra göra i stället. I dag är bilden en helt annan beträffande fisket medan rederiverksamheten hävdats sig väl.

## Växte med V/A

I början av 60-talet började Kaj Steen köra sopor med traktor och kärra på ön och han var väl ursäktad, dansk till bördan som han är. Något senare kom kraven på bättre ordning när det gällde vatten och avlopp, dvs en samlad lösning som krävde kunnigt folk. Kaj Steens rörelse växte som en direkt följd av de nya tiderna och för sonen Bjarne

var det aldrig tal om att börja fiska, i stället var det entreprenadmaskiner som gällde för honom.

– På 70-talet byggdes det bro mellan Donsö och grannön Styrso, berättar Bjarne. Då växte marknaden för oss men till slut var även den för liten så då etablerade vi oss även på fastlandet och idag står den delen för 65 procent av verksamheten.

## Allt måste hämtas

Att verka som entreprenör ute i skärgården handlar som sagt om lite speciella förutsättningar. Allt som behövs för verksamheten – grus, sand, jord, bergkross osv – det måste transporteras från fastlandet med färja.

Materialet kommer till Styrso Bratten där det lastas om och sedan körs till Donsö. Visst finns det gott om berg på Donsö men naturen är känslig där ute, det är mycket tätt mellan husen och det skulle nog vara svårt att få acceptans för en →



*På en ö som Donsö är det uteslutet med lastbil. Då kommer en smidig dumper väl till pass.*



*Två små maskiner i samspel. Bergmann 3009 klarar dock en last på 9 ton.*



*Bjarne Steen driver Steens T & E, ett företag som arbetar utifrån mycket speciella förutsättningar.*

→ bergtäkt på ön. Det går inte att bortse från att på Donsö råder ett behagligt lugn som många stadsbor skulle må bra av att anamma och en bergtäkt, nej.....

De speciella förutsättningarna ställer också särskilda krav på fordonen som kan och får användas på ön. Vanliga lastbilar och grävmaskiner av vanlig storlek kan vi glömma, de skulle fastna i första kurvan eller helt enkelt kila in sig mellan husen. Snöröjningen, som Steens T & E också har hand om, ställer speciella krav. Ibland är det inte alltid så lätt att få plats med snön.

### Maskinen passar in

– Vi har en Brodway redskapsbärare som vi har haft mycket nytta av, berättar Bjarne, dessutom har vi några Hydremadumprar också. Men nu har vi köpt en Bergmann-dumper som vi hoppas mycket på.

Bergmann-dumpern är något mindre än Hydremadumprarna, den lastar nio ton, och passar därför bra på ön där vanliga personbilar är förbjudna. I stället förekommer det fortfarande flakmopederna även om de trängts undan till förmån för golfbilarna, dvs elbilar med ett litet flak.

– Elbilarna fick ett lyft efter att polisen hade varit här och bötfällt alla som körde flakmoped utan hjälm, minns Bjarne.

### Bara nyttofordon

Men visst förekommer det bilar på Donsö men då måste det vara nyttofordon som pickuper, taxibilar och diverse andra firmabilar. Hastigheten är begränsad till 30 kilometer i timman vilket passar Bergmann-dumpern bra eftersom den ändå inte kommer upp i mer 28-29 kilometer i timman.

Steens T & E driver också taxiverksamhet och är anslutna till Flexlinjen och färdtjänsten. Taxi-verksamheten startade år 2000 som ett komplement och det kan man väl också kalla skötseln av kyrkogårdarna på öarna. Förutom det tar

man också på sig diverse snickeriarbeten och nybyggnader.

### Tassar fram

Tillbaka till Bergmann-dumpern som marknadsförs som modell 3009. I stort är den standard som den lämnade fabriken med mittmonterad motor, hydrostatisk transmission och sviveltipp (vridbart flak eller lastkorg) men vissa modifieringar har gjorts.

Backspeglarna har flyttats in för att inte vara i vägen och den roterbara förarstolen har ersatts med en fast för att samtidigt få plats med ytterligare ett säte för eventuella passagerare. Exempelvis vill kanske grävmaskinisten åka med till Steens kontor och verkstad för att äta lunch. På fälgarna har monterats de bredare 600-däcken för bättre bärighet i stället för 500.

### Fullt upp

– Trots att det är mycket berg här ute finns det även mjukare partier mellan bergen, förklarar Bjarne. Så det handlar om ytterligheter; antingen fast eller mycket löst underlag.

När marknaden på öarna till slut kändes för begränsad för en entreprenör med framtidstro etablerade man sig även på fastlandet. Nu finns man representerade i Göteborg med tolv larvmaskiner från 2 till 35 ton samt fyra hjulgrävare på mellan 14-17 ton.

Tre hjullastare rullar också för Steens T & E och sedan något år tillbaka tillhandhåller man service för Manitou teleskoplastare med två servicebilar som utgår från Göteborg.

– Vi har ganska mycket att göra med både utbyggnaden av järnvägen mellan Göteborg och Trollhättan till dubbelspår, berättar Bjarne, och ombyggnaden av Riksväg 45 till motorväg på samma sträcka. Men när det gäller jobb på Donsö har vi våra begränsningar; vi kör inte gärna utanför kajkanten ... □

Den svängbara kassen, 180 grader, kommer verkligen till sin rätt på trånga utrymmen.



### Fakta Bergmann 3009

**Motor:** Deutzdiesel  
**Cylindrar:** 4  
**Max effekt:** 102 hk vid 2.600 varv/min  
**Tjänstevikt:** 6.460 kg  
**Lastkapacitet:** 9.000 kg  
**Kapacitet rågad:** 5,4 m<sup>3</sup>  
**Styrning:** hydraulisk midjestyrring, +/- 35 grader  
**Axlar:** Framaxel, pendlande 12 grader, fast bakaxel

**Bromsar:** Underhållsfria självjusterande "våta" bromsar. Elmanövrerad fjäderansatt parkeringsbroms  
**Transmission:** Hydrostatisk, hög och lågväxel, max fart 30 km/h  
**Längd:** 5.350 mm  
**Frigång:** 363 mm  
**Bredd:** 2.420 mm  
**Höjd:** 2.999 mm

**Däck:** 600/60-22,5 (500/60-22,5 standard)  
**Tillverkare:** Bergmann, Tyskland  
**Pris:** 1.195.000 kr ex moms inklusive A/C, centralsmörjning, backkamera, elvärmad/manövrerade speglar, sviveltipp, 600-däck mm.  
**Återförsäljare:** Cordestam

## ”På fälgarna har monterats de bredare 600-däcken för bättre bärighet.”



Kaj Steen grundade Steens T & E för snart 50 år sedan.

Företagets nya dumper är den första i sitt slag i Sverige och konkurrerar med danska Hydrema.



Bjarne Steen, i dörröppningen, driver företaget tillsammans med sonen Marcus.



Ett avsteg från standardutförandet är att det finns plats även för en passagerare, men därmed har den roterande förarstolen fått ersättas av en fast.



Bergmann-dumpern är naturligtvis midjestyrd.



Linus Johansson har fått förtroendet att ratta Bergmann-dumpern på de bitvis mycket smala vägarna. Längst bort närmar sig en flakmoped. Vem skall backa?