

2023-10-24

Tunga lumparminnen...

[peowallin@email.com](mailto:peowallin@email.com)

070-781 43 55

## TUNGA LUMPARMINNEN...

**Tärnsjö i norra Uppland är riksbekant för sitt garveri, Tärnsjö Garveri AB, som sedan 1873 specialiserat sig på vegetabiliskt garvat läder av mycket hög kvalitet. Myggplågan för traktens invånare fick också spridning vitt och brett för några år sedan, både i eter- pappersmedia. Men sedan besprutningen inleddes har plågan minskat avsevärt i intensitet, och vid besöket där i månadsskiftet maj-juni var närvaron av myggor näst intill obefintlig.**

Men i Tärnsjö finns också person som har börjat sadla om från att vara brunnsborrhare till att bland annat vara ägare och vårdare av ett mindre antal myrslokar, dock inte av den fyrbenta arten.

Här handlar det om Kenneth Erikssons tre varianter av dåvarande Krigsmaktens, nu Försvarsmaktens, sexhjulsdrevna lastterrängbil med beteckningen 957, eller Scania-Vabis LA82-61 i en något mer civil beteckning. I folkmun döptes den snabbt till Myrsloken och är fortfarande mest känd under det "smeknamnet".

440 Myrslokar tillverkades under åren 1960 – 1962, och oräknat de raka 8-cylindriga prototyperna, blev det under åren fem versioner, de flesta med 6-cylindriga DS10R02 turbomotorer på 220 hk (161 kW) och beteckningen 957F. Några med sugsexan benämndes bara 957.

Versionerna blev lastterrängbil 957F med personalhytt på flaket (Haubits- och lv-kanon dragare), broterrängbil 9572 MT (som 1983 ramförlängdes och försågs med HIAB lastväxlarkrok), bärgningsterrängbil 970, kranterrängbil 202 samt LA82B med vändskiva. Kenneth har tre av dem; bärgningsbilen 970 med HIAB bärgningsaggregat och dolly, kranbilen 202 med LEBO-kran och broläggaren 9572 MT med HIAB lastväxlarkrok, alla tre i körbart bruksskick.

- Men man skulle gärna vilja ha de andra två varianterna också, antyder Kennet när vi sitter vid kaffebordet bland instruktionsböcker och sambon Monias nybakade goda kanelsnäckor. I sammanhanget luftar han också sin önskan om att importera en Peterbilt-bärgare, gärna en COE, med minst (!) fyra axlar...

Kenneths intresse för tunga lastbilar började tidigt. Hans pappa arbetade i traktens grustag, och på skollov och andra lediga stunder hjälpte han pappan att tömma grusfickorna genom att köra en Scania LS110.

1994 övertog han företaget Tärnsjö Brunnsborrning AB utan att för den skull förlora intresset för lastbilar. Under åren blev det många besök på lastbilsträffar och -evenemang som genererade ett brett nätverk. Han var bland de första som importerade en Peterbilt till Sverige.

2023-10-24

Tunga lumparminnen...

[peowallin@email.com](mailto:peowallin@email.com)

070-781 43 55

Det var en 359:a av årsmodell 1975 som han förvärvade när han var i USA år 2005, och året efter rullade den på svensk mark. Med åren blev det ytterligare en Pete samt en hemsida kring bilarna.

Bärgningsbilen 970 köpte han 2017 då kostnaderna för bärgning av borrhilarna började raka i höjden efter upprepade avåkningar på små och delvis oländiga vägar.

- Det var lika så gott att skaffa en egen bärgare, säger han. Att det blev en Myrslok 970 var mer av en tillfällighet, men den visade sig ju vara helt suverän att ta sig fram överallt med. Precis vad jag behövde. Nu har den rullat 1800 mil,,,

Intresset för Myrslokar hade vaknat och bärgaren skulle snart få sällskap av kranterrängbilen 202 och broläggaren 9572 MT, "krokbilen".

Men gamla fordon har ju en benägenhet att gå sönder då och då, och för att "mota Olle i grind" började Kenneth leta efter reservdelar till Myrslokarna. Letandet gav utdelning över förväntan, och från Motala kunde han införskaffa 160 ton (ja, etthundrasextio!) av både möjliga och omöjliga reservdelar, både för eget bruk och för försäljning till andra Myrsloks-entusiaster.

Två bil- och släpekipage från Uppsala Expressservice hyrdes in för hämtning av reservdelslagret, jämte Kenneths eget. Det senare var endast en treaxlig bil till en början, men blev också det ett fullstort ekipage sedan han på vägen ner till Motala passade på att köpa ett rullklart treaxligt släp i Linköping. I dagsläget är lagret fördelat på flera olika byggnader.

Han funderar allvarigt på att rusta 970:an till toppskick...till att börja med...nu när han har flera uppsättningar delar hemma på hyllorna.

När lastbilsfolk träffas över några koppar kaffe och goda bullar behöver det inte nödvändigtvis vara i Tärnsjö för att det ska luftas munläder och garvas kring bordet, men det var inget undantag hemma hos Erikssons. Tiden rann iväg och efter att ha studerat broläggaren 9572MT med endast 1200 mil på mätaren och med de fascinerande gamla däckmönstren, blev det dags att äntra 970:an för en åktur till ett kombinerat garage och lager för att ta en titt på Kenneths kranterrängbil 202.

Som vanligt smyger det sig på en märklig känsla när jag kliver upp i en tung veteran som står och mullrar på tomgång, och i den modifierade Be-Ge 1080-hytten med tvådelad frontruta, varav den vänstra är öppningsbar i nederkant, centralt placerade instrument och skjutbar taklucka (törs man benämna den "skjutbar" i ett militärfordon?) blev känslan högst påtaglig. När vi rullar iväg och Kenneth varvar upp DS10:an genom växlarna är det öronbedövande ljudet överväldigande vackert i den så gott som oisolerade hytten och framkallar behagliga rysningar.

Det är säkert inte en tillfällighet att det hänger ett par hörselkåpor på hyttens bakvägg!

2023-10-24

Tunga lumparminnen...

[peowallin@email.com](mailto:peowallin@email.com)

070-781 43 55

Terrängkran 202 är en imponerande konstruktion med LEBO-kranens arm pekande framåt över den ombyggda Be-Ge-hytten, som också är kranförarplats. Bakre hyttväggen har stora glasytor för att ge kranföraren, som sitter på en omvänd förarstol på hyttens högra sida, god sikt att manövrera kranen som kan lyfta nio ton.

- Bilen har bara rullat ca 800 mil, så det börjar väl snart bli dags för den första servicen, säger Kenneth med tillgjord allvarsam min.

I lokalen förvarar Kenneth också en liten del av sitt reservdelslager samt en stor mängd andra "bra-att-ha-grejer" till tunga fordon.

Efter en öronbedövande vacker åktur tillbaka till Kenneths bostad, kontor och välfyllda gårdsplan, är det dags att med DS10:ans ljud ännu sjungande i öronen, bocka av en gammal favorit på listan och tacka för en mycket intressant och trevlig dag i den tunga nostalgins anda.

Om Kenneth skaffar en Myrslok med vändskiva vill jag ha en kölapp med lågt nummer...

### **Fakta:**

<b>Bil:</b>	Scania-Vabis LA82-61 bärgningsterrängbil (btgb 970, 15t)
<b>Motor:</b>	DS10R02, rak 6-cyl turbo 220 hk (161 kW), 83 kpm
<b>Växellåda:</b>	5-växlad GT82 + 2-växlad fördelningsvx, 10 fram 2 bak 6X6-hjulsdrift, urkopplingsbar fram, diffspärrar samtliga
<b>Axelavstånd:</b>	340 + 132 cm
<b>Hytt:</b>	Be-Ge 1080 daghytt, modifierad
<b>Påbyggnad:</b>	HIAB bärgningsaggregat 15 ton, komplett med dolly
<b>Tjänstevikt:</b>	19.500 kg

### **BILDTEXTER Kenneth Erikssons Myrslok KEM 01 – KEM 17**

- KEM 01      Drygt 60 år gammal men still going strong med sitt 19,5 ton tunga utseende. Imponerande look!
- KEM 02      DS10R02 turbosexer med 220 hk under huven. 5-växlad GT82 växellåda med fördelningsdito ger 10 växlar framåt och två bakåt. Axelavstånd 340 + 132 cm och 6X6-drift.
- KEM 03      Rejåla doningar på HIAB-aggregatet. När dollyn följer med hänger den där kastblocket nu ses. Det rammonterade STEPSON-spelet kan dra "hur mycket som helst"...

2023-10-24

Tunga lumparminnen...

[peowallin@email.com](mailto:peowallin@email.com)

070-781 43 55

- KEM 04 Bärningsaggregatet från HIAB har egen kraftkälla. Ett eventuellt hjulbyte får nog Hulken ta hand om...
- KEM 05 Soltak medför alltid en hög trivselfaktor, här i dubbel mening. Ryggstödet på passagerarsätet kan fällas fram och blir då en stadig plattform att stå på.
- KEM 06 Centralt placerade instrument med nästan övertydliga instruktioner och anvisningar på panelen ovanför.
- KEM 07 Kenneth Eriksson i trivsel-mood bakom ratten i den modifierade Be-Ge 1080-hytten. Hörselkåporna på bakväggen sitter definitivt inte i vägen vid längre åkturer.
- KEM 08 "Krokbilen" 9572 MT har rullat ca 1200 mil. Däckmönstret är minst sagt grovt, men hur effektivt?
- KEM 09 Transport av den breda pontonbro 105 krävde breddade spegelbågar för säkrare manövrering.
- KEM 10 HIABs lastväxlaraggregat på 9752:ans förlängda ram
- KEM 11 Terrängkranbil 202. Kranen från LEBO Verkstäder i Lessebo lyfter nio ton. 800 mil på mätaren, dags för första servicen?
- KEM 12 Den i stort sett ombyggda Be-Ge 1080-hytten ska också tjäna som kranförräplats...
- KEM 13 ...med en förarstol i omvänt läge mot de stora glasytorna.
- KEM 14 Dollyn som gör utrustningen på 970:an komplett när den får hänga med ut på jobb
- KEM 15 En liten del (mycket liten) av Kenneths 160 tons reservdelslager som införskaffades från Motala
- KEM 16 Här en liten del (mycket liten) av reservdelslagret från Motala som totalt vägde 160 (!) ton
- KEM 17 Kvällslektyr att sluka för en Myrsloksvårdare och alla andra hjulvänner...
-