

## Sveriges Försvarsfordonsmuseum, Arsenalen, den 15 september 2012

Lördagen den 15 september arrangerade MCHK Gävleborg en bussresa till Arsenalen i Strängnäs, lika med Sveriges Försvarsfordonsmuseum. Initiativtagare och ordnare till denna resa var Rolf Markström, och trots att detta nog mest var intressant för den manliga delen av den fullsatta bussen, hade Rolf inte glömt den kvinnliga delen heller. Dessa fick nämligen, om de ville, gå en stadsvandring i Strängnäs under guidning av stadssonen Jan Fridström. Detta blev mycket uppskattad i det fina vädret, och vad kunde gå fel med magarna fulla av god mat efter en laxlunchbuffé direkt vid ankomst till staden.

Vi som skulle till Arsenalen åkte vidare efter lunchen, för att bli guidad av Gunnar Östlund genom alla de fordon som fanns på museet.

Hur kunde han veta alla fakta till varje fordon, helt utan papper?

Här fanns bland annat Sveriges första stridsvagn, som hade fått benämningen M/21.

Sverige hade köpt in tio stycken stridsvagnar från

Tyskland 1921, som i Tyskland hade namnet LK 11, där LK står för Leichter

Kampfwagen och var tillverkade 1918. Detta var ett köp

i fullaste hemlighet. De importerades som traktordelar och bleckslageriarbeten och monterade sedan ihop vid Stockholms Tygstation, I

augusti börjades dock försöksverksamheten vid Svea Livgarde under ledning av Bertil Burén av dessa vagnar, som inte var några riktiga

raketer. De drevs nämligen av en 4-cylindrig Benzmotor på 55 hästar som vevstartades och hade en vikt på 9,7 ton. Toppfarten blev

därför svindlande 16 km/tim, och det kanske var tur att det inte gick så fort, för vid mörkerkörning var enda lampan en acetylenlykta.

C:a 1930 byggdes fem av dessa stridsvagnar om och fick en Scaniamotor på 85 hästar, svensk växellåda och hör och häpna, även ett elsystem. Dessa vagnar var i tjänst till 1939.

Som motsatts till ovanstående stridsvagnar fanns även en Stridsvagn 122 på plats, en vagn som fortfarande produceras och därmed

också är i tjänst i svenska försvaret. Även denna stridsvagn kommer från Tyskland och heter då Leopard 2 S som har en tolvcyldrig

dieselmotor på hela 48 liter och 1.500 hästar - drivning genom en fyrväxlad automatlåda.

Trots att vikten är hela 62,5 ton kommer den

upp i en fart av 68 km/timmen, men kör man i terräng, drar den c:a 45 liter/mil, så det blir nog lite svettigt med bränsleräkningarna, om

man nu skulle komma på idén att köpa en egen. Kanonen som sitter på kan skjuta igenom hela åtta decimeter pansarplåt. Det enda som

dessa två maskiner har gemensamt, är att bägge har/hade fyra mans besättning.

Mellan dessa båda maskiner, fanns hela raddan av olika stridsvagnar och andra terränggående maskiner från, Tyskland, USA, England

och Ryssland, förutom alla dessa maskiner som skapats i Sverige, många blev dock bara prototyper.

Tur att de aldrig har använts på allvar i Sverige, vilket vi kan vara mycket lyckliga för.

Trots allt intressant teknik, går dagen mot sitt slut och vi tågar åter in i "Busspojken" Knut "Knutte" Tallbos fina buss för hemfärd, fast

ett fikastopp var givetvis inlagd på hemfärden, där de jättestora bullarna smakade mycket bra till kaffet.



T v Rolf Markström som ordnade och arrangerade denna intressanta bussresa till Arsenalen i Strängnäs - Sveriges Försvarsfordonsmuseum  
T h Gunnar Österlund, kunnig och medryckande guide på Arsenalen



T v Sveriges första stridsvagn, M/21, Årsmodell 1918, köpt till Sverige 1921 från Tyskland, där den hette LK 11 - Leichter Kampfwagen.

T h och nedan. Stridsvagn 122, en Tysk vagn som där går under namnet Leopard 2 S. Denna stridsvagn tillverkas fortfarande och är i tjänst i Svenska försvaret.



T h Vårt stolta försvar när 2:a världskriget bröt ut 1939. Nog var det tur att vi inte fick någon påhälsning





T v en översiktsbild över en liten del av detta intressanta museum. T h Knut "Knutte" Tallbo, körde oss lugnt och säkert, både fram och tillbaka, som han gjort de senaste MCHK:s bussresorna

Text och foto: Caj Abrahamsson