

Skogsmaskinen Timmerkalle lång

Inledning

I byn Lökaryd ett par mil söder om Vetlanda i centrala Småland står en ovanlig skogsmaskin av typen skotare, vilken jag har sett åtskilliga gånger när jag kört igenom byn. Vid första anblicken ser maskinen ut som en skotare SM 665/667 Timmerkalle, vilken byggdes hos Livab i Braås några mil sydväst om Lökaryd. Tittar man noggrannare ser man att den har en förlängd lastenhet försedd med boggie, vilket de serietillverkade maskinerna inte hade.

Många gånger har jag spekulerat i om denna skotare är en utsåld prototyp som inte kom i produktion. Vid närmare efterforskningar har jag kommit fram till att så inte är fallet. Istället rör det sig om en modifiering. Här kommer berättelsen om denna ovanliga skogsmaskin.

Den lastbärande hjulskotaren

För att kunna förstå bakgrunden till SM 665/667 Timmerkalle och sätta in den i sitt sammanhang kommer jag här att kort berätta historien bakom den ramstyrda lastbärande hjulskotaren.

De första lastbärande skotarna med hydraulisk ramstyrning togs fram under 1950-talet i Nordamerika. Dessa var försedda med en enkel drivaxel på lastenheten och var avsedda för masaved i en kort standardlängd, ca 2 m, vilken lastades på tvåren.

Fördelen med ramstyrningen är att last- och motorenhet spårar, vilket gör maskinen följsam och tar mindre plats i terrängen än de dragande band- och hjultraktorerna. Då det också är drivning på såväl last- som motorenhet blir dragkraften hög.

Den första hjulskotaren var den Kandensiska Bonnard Logger Mark II, vilken kom 1954. Denna baserade sig på en traktor utan framhjul med en ihopbyggd lastenhet. I USA kom skotarna Harrison Pulpwood Harvester och Go Gettern.

Vid den här tiden höll man också på i Sverige med att experimentera med mindre fyrhjulsdrivna ledade lastbäran-



Porsche-traktor utan framvagn med tillkopplad driven skogskärra.

de maskiner för gallringsavverkningar. Dessa kom att kallas rekade lasttruckar.

Initiativtagare var Stig Karlberg, redaktör för tidningen Traktorjournalen, som spådde att hästen skulle försvinna från skogsbruket. Därför måste en maskin som kunde ersätta hästen tas fram med samma framkomlighet som denna. Skogsbolaget Mo och Domsjö blev inkopplade i försöken och ställde upp som markvärd. Först gjordes experiment med en enaxlad trädgårdstraktor och bakkdelen från redskapsbäraren Lanz Alldog, vilka kopplades ihop med en ledad lunningskälke. Emellertid övergick man snart till en förkortad Porschetraktor utan framvagn förbunden med den drivna lastenheten med en hydrauliskt styrd midja. Traktorekipaget var också försett med Vajerkrans och vinsch. Orsaken till att man valde Porschetraktorn för experimenten var för att den var försedd med drivhjulsberoende kraftuttag, vilket gjorde den lämplig för drivna påhängsvagnar.

I slutet på 1950-talet kom den hydrauliska vikarmskranen, vilken kom att revolutionera rundvirkeslastningen. Först monterades den på lastbilar. Samtidigt tog skogsbolaget Bergslaget (i dag Stora) och ÖSA fram en större ramstyrd vikarmkrans försedd lastbärande skotare, vilken påminde om en terränggående militärlastbil. Denna kallades

Lotta och stannade på prototypstadiet, eftersom den blev tung och klumpig.

Under 1960-talets första hälft då skogsmekaniseringen var intensiv pågick en febril aktivitet hos maskintillverkarna. Fyra tillverkare kom ungefär samtidigt ut med var sin ramstyrd vikarmkransförsedd lastbärande skotare. Först ut var Bruun i Filipstad med VSA-Brunett. Sedan kom Livab i Braås med SM 665 Timmerkalle, Bolinder-Munktell Eskilstuna/Arvika med Lisa och Bröderna Sandberg i Stensele med Drivax. I Finland tog också Valmet fram en ramstyrd skotare baserad på traktorkomponenter. BM:s Lisa baserade sig inte på någon befintlig traktor utan var en i grunden framtagen specialmaskin.

De övriga tillverkarna baserade sin driv- och motorenhet på traktorn BM T 350 Boxer, då denna, likt Porschetraktorn, också hade drivhjulsberoende kraftuttag lämplig för vagnsdrift. När det gäller utförandet på lastenheten och drivningen av denna skilde sig maskinerna åt. Livabs Timmerkalle hade mekanisk drivning, vilket BM:s Lisa också hade. VSA Brunetten hade hydraulisk drivning av lastenheten, som gjorde den lågbyggd jämfört med övriga maskiner. Drivaxen hade en förlängd lastenhet med boggie och mekanisk tryckrulleddrivning av bakhjulen.

Mer information och broschyrer på SM 665/667 finns på historiesajten.



SM 667 B Timmerkalle med boggie.

Skotaren SM 665/667 Timmer-Kalle

1958 kom den första drivna dumperkär-
ran från Livab i Braås, till vilken man
kunde ha en valfri passande traktor. I
skarven mellan 1950- och 1960-talen
började kärrorna säljas tillsammans
med industriversionerna av BM:s trak-
torer som en enhet. Först 55:an senare
470/473 Bison och 350 Boxer. Detta
resulterade i att Livab blev en av BM:s
medleverantörer. Tidigare fanns Br
Lundberg i Skellefteå och ÖSA i Alfta.
I början av 1960-talet bestämde BM att
ÖSA skulle leverera skogsmaskiner, Br
Lundberg hjullastare och Livab dumper-
fordon. Då ÖSA vid en här tiden syss-
lade med band- och halvbandstraktorer
för skogen, kunde såväl BM som Livab
kringå uppdelningen och utveckla egna
hjulburna skogsmaskiner.

Livabmedarbetaren Viking Björn,
som hade erfarenhet av skogstranspor-
ter med traktor från föräldragården
i Nottebäcks socken öster om Braås,
insåg problemen med hjultraktorn i
skogen beträffande framkomlighet och
förarkomfort. Han hakade då på den
rådande mekaniseringstrenden inom
skogsbruket och ansåg, att Livab skulle
ta fram en egen ramstyrd skogsmaskin
med allhjulsdraft. Viking tog då i sam-
arbete med Elis Karlsson, också verk-
sam vid Livab, fram den lastbärande
skotaren SM 665 Timmerkalle med

BM-traktorn 350 Boxer som drivenhet,
vilket har omnämnts tidigare.

SM 665 var en ramstyrd allhjulsdri-
ven skotare försedd med vikarmskran.
Såväl fram- och bakaxel hade differen-
tialspärr och den hade också navreduk-
tion, vilket innebar att den slutgiltiga
dragkraftsökningen skedde ute i hju-
lens slutdrev. Bromsarna manövreras
med tryckluft. Maskinen hade full
drivningen oavsett vinklingen mellan
motor- och lastenhet. Hytten, som
från början avsedd för en traktorgrä-
vare, hade värme, plant golv, svängbar
sits och samtliga hydrauloljeledning-
ar under golvet. På de samtida hel- och
halvbandstraktorerna, t ex Skogsboxer
och SM 660 StorNalle, gick hydraul-
oljeledningarna bredvid förarplatsen,
vilket kunde orsaka livsfara vid slang-
och rörbrott. Som tidigare antytts har
maskinen en mekanisk växellåda med
5 arbetsväxlar, 5 transportväxlar och 2
backväxlar. Motorn var den välbeprö-
vade, trecylindriga, 1113 från BM på
ca 65 hk. Vikarmskranen var av Hiabs
fabrikat och benämndes 77 A. Denna
fungerade inte tillfredsställande, då hy-
drauloljeslangarna satt oskyddade på
kranen, vilket kunde orsaka slangbrott
och oljeläckage ifall grenar trasslade in
sig bland slangarna. Därför vände sig
Viking Björn till Hiab i Hudiksvall
med 22 punkter om modifiering av
kranen, men fick inget gehör för detta.
Istället vände han sig till ÖSA och bad

dem göra en lämplig kran till Timmer-
kalle. De hade redan kranen 69 T, som
var avsedd för takmontage. Denna mo-
difierades till 69 P (pelarmontage) och
Timmerkallarna försågs fortsättningen
med denna kran. SM 665:an var också
försedd med styva anläggningsmaskin-
däck, som gav en hyfsad stabilitet.
BM som sålde skogsmaskinen ansåg att
däcken blev en fördyring. Istället mon-
terades mjukare traktordäck, som gav
en sämre stabilitet.

ÖSA-kranen, andra däck, ändrad
front och utökad lastförmåga medförde
att maskinbenämningen ändrades till
SM 667 Timmerkalle. I övrigt var det
samma maskin som tidigare.

Ett antal verkstäder höll också på att
experimentera med ramstyrda dumprar
b la Livab och ASJ, då efterfrågan fanns
orsakad av 1960-talets byggboom. I
och med att dessa var uppbyggda på
samma sätt som de ramstyrda skotarna,
tog Livab även fram en dumper som i
grunden var samma maskin som Tim-
merkalle. Denna fick benämningen DR
631 Gruskalle och kom 1966.

På grund av en kort lastenhet med
en mekaniskt driven axel kom maski-
nens tyngdpunkt att ligga högt, då den
var lastad. Detta medförde att maski-
nen kunde kränga kraftigt i sidled vid
passering av hinder, t ex en sten. Las-
tens levande vikt medförde att lastenhe-
tens understödsyta ändrades och tyngd-
punkten hamnade utanför denna, vilket
medförde att lasset eller hela maskinen
kunde stjälpas.



Grundmaskinen SM 667 Timberkalle.

Detta blev Timberkalles stora nackdel och av den orsaken fick skotaren öknamnet "Tippkalle".

Versionen SM 665 tillverkades 1965–1966 och 35 stycken såldes. Efterföljaren SM 667 tillverkades 1966–1968 och denna såldes i 250 exemplar.

Dumpern DR 860

Under 1967 togs den ramstyrda och fyrhjulsdrevna dumpern DR 860 fram, vilken fick boggie på lastenheten. Istället för en traktor som drivenhet togs denna från hjullastaren LM 840, vilken vändes. Motorn blev Volvos 50 DA med 110 hk. DR 860 ersatte traktordumpern DD 1524 och fick samma lastkapacitet som denna, dvs ca 15 ton.

Efter några haverier med boggieupphängningen under utvecklingsarbetet, vilken var den samma som hos en lastbil, provade man Viking Björns idé, som han fått från bilen T Ford, att montera boggiens axlar i triangelstag, vilket möjliggjorde att hjulparen kunde röra sig oberoende av varandra. Detta skonade också ramen. Då provet slog väl ut fick DR 860 och efterföljande dumpermodeller denna upphängning.

Timmerkalle får boggie

Då SM 665/667 Timberkalle visade sig vara en instabil maskin med sin korta lastenhet med drivande enkelaxel, var det många förare och maskinägare som vände sig till Livab och anmärkte på detta.

Strax efter lanseringen av DR 631 Gruskalle började man att skissa på en större dumper med en boggieförsedd lastenhet. Ingemar Karlsson, säljare vid Livab, kom då på att man kunde returnera Timmerkallarna och montera på boggie på dessa. En boggieupphängning reducerar krängningarna vid hindertagning och gör maskinen stabilare. Därför togs ca 5–25 maskiner tillbaka och byggdes om. Den/de SM 665 som byggdes om fick en med bankar förlängd lastenhet från DR 631 Gruskalle och en boggie försedd med bladfjädring från traktordumpern DD 1524. Den senare ombyggda SM 667 kom att kallas SM 667 B fick dumpern 860:s boggieupphängning med triangelstag.

Efter ombyggnaden gick dessa tillbaka till de förare och maskinägare som haft dem innan. I och med att skotarna nu blivit större och gick tyngre med boggien blev motorn alldeles för klen, vilket man inte insett tidigare. Till de oombyggda skotarna räckte dock 1113-motorn. Av den orsaken byggdes det inte om fler maskiner.

Man ska här komma ihåg, att ÖSA 1968 kom med den ramstyrda boggieförsedda skotaren SM 668, som hade den starkare BM motorn 1113 A. Denna såldes också genom BM. Även Rottne industrier i Rottne, sydväst om Braås, kom vid den här tiden ut med sin skotare Rottne Blondin, vilken hade en liknande uppbyggnad som SM 668:an. Skotaren blev en riktig långkörare p g a sin driftsäkerhet och enkelhet. Det är inte omöjligt att detta också bidrog till att den fortsatta ombyggnaden av Timmerkallarna blev ointressant. Vid den här tiden upphörde också Livab med tillverkningen av SM 667 Timberkalle.

Trots att det inte blev någon succé med de modifierade Timmerkallarna kom de att användas och och några har överlevt, som den i Lökaryd. Denna är en modifierad SM 665 med en eftermonterad kran från Jonsered, vilket gör den till en mycket ovanlig eller unik skogsmaskin. I Hagreda nordost om Braås finns det en patinerad SM 667 B med originalutrustning som överlevt. Det lär finnas ytterligare någon eller några maskiner till av denna version ute i landet.

Reds anm: Vi ser en spännande fortsättning i kommande nummer.

Text och nytagna bilder av:

Ola Korsfeldt



SM 665 med boggie i Lökaryd.