

BM-bladet

Munktell's • Bolinder's • Bolinder-Munktell • Volvo • BM-Volvo • Volvo BM

Årgång 10

Nr 1

Mars 2019



Svenska BM-klubben

BM-bladet
årgång 10



BM-klubben & SWECON Var byggdes maskinerna
Kallelse årsmöte Folkfest 1978
Sevalla Mästerskap ...och mycket mer!



Ansvarig utgivare

Guy Larsson 070-344 48 92, guy.larsson@bmklubben.se

Redaktion

Lennart Öknegård, redaktör, bm-bladet@bmklubben.se

Per-Arne Pettersson, grafisk form

Jörgen Forsrup, research

Medlemsavgifter

Enskild person 250 kr Hel familj 400 kr

Org. nummer: 802449-7169

Bankgiro: 482-0759

E-mail: kontakt@bmklubben.se

Hemsida: <http://www.bmklubben.se>

Telefon: 070-977 99 90. Må-Fr 10-16

Framsida: Den 1979 lanserade dumpern 5350, kallad "Terrängexpressen".

Våra BM-expert

Anläggnings- och skogsmaskiner:

Curt Axelsson 070-886 44 95

Traktorer: Yngve Hammarlund 0157-601 77, 0730-59 78 78,

Guy Larsson 070-344 48 92,

Leif Andersson 070-223 91 18

Allmänt: Janne Jonsson 070-294 96 00

Reservdelar: Leif Andersson 070-223 91 18

Våra regionombud

Skåne: Anders Johansson 070-603 41 60

Bohuslän: Björn Cagner 073-817 16 17

Västergötland: Håkan Albertsson 0511-520 97

Jönköpings län: Kjell Rehnström 070-585 00 44

Gotland: Kent Karlsson 070-517 11 92

Stockholm: Andreas Redlund 070-555 01 30

Uppland: Tomas Sandberg 070-603 56 07

Dalsland: Morgan Lundqvist 070-533 35 33

Norrand: Leif Andersson 070-223 91 18,

Per Rignér 064-27 00 61, Anders Boström 070-515 02 31

MUNKTELLMUSEET

ESKILSTUNA



BM 350 fyller 60 år 2019

I Munktelstaden där tillverkning påbörjades 1839 hittar Du Munktellmuseet där besökarna kan se ett stort urval av maskiner varav vissa är unika.

Sveriges första traktor från 1913, loket Förstlingen från 1853, företags första hjullastare från 1954 och världens första serietillverkade dumper med allhjulsdraft "Gruskalle" 1966 är några exempel. Allt är i körbart skick och **naturligtvis är det tillåtet att klättra upp i maskinerna, men förbjudet att ramla ner!**

Öppet: mån-fre kl 10-16, lör-sön kl 11-15

Välkommen!

MUNKTELLMUSEET

Besöksadress: Prämksjulstorget, 633 43 Eskilstuna

Tel: 016-13 15 23 E-mail: munktellmuseet@volvo.com

Hemsida: www.munktellmuseet.com

Från redaktionen

BM-bladet
årgång 10

Kära läsare. Tidningen går nu in i sitt tionde år. Vi började i liten skala med ett litet blad på 12 sidor som växt till 24, ibland t o m 28 sidor. Vi vill tacka Viktoria Karlsson som tog initiativet och som utgav de första fyra numren 2009. Nuvarande redaktion utökade både format och antal sidor 2011 och sedan dess har vi ständigt expanderat både i volym och innehålls bredd. I förra årets nummer 3 gjorde vi ett efterlängtat genombrott då vi för första gången hade reportage som täckte hela landet och som skrivits av våra medlemmar från landets alla hörn. Vi är ju trots allt en riksomfattande klubb.

Jag vet inte vad det är för krafter som verkar men inför utgivningen av det här numret så har allt som kan gå fel inträffat. Det började med att redaktionen råkat ut för alla sorters datastrul. På en dator la skärmen av, kontakten med vårt mail försvann och har ännu inte återfunnits och vi har samtidigt bytt till fiberanslutning. Ovanpå detta har redaktören råkat ut för personliga problem med hälsan.

Vi skall som klubb vara rädda om vår tidning och tack samma för att vi, mycket tack vare tidningen, lyckats värva så många nya medlemmar till klubben.

Låt oss blicka framåt. För att lyckas bibehålla och utveckla tidningen är det nödvändigt att få in fler intressanta artiklar med bra bilder från er läsare. Redaktionen behöver såväl förnyelse som assistans för att kunna säkra tidningens framtid. Hör av dig om du känner dig kallad eller har någon vän som du tycker borde vara med och berätta. 🚗

Lennart

Redaktör

I detta nummer

| | |
|--|----|
| Från redaktionen | 2 |
| Ordförande har ordet..... | 3 |
| BM-Klubben i samarbete med SWECON | 3 |
| Kallelse årsmöte | 4 |
| Verksamhetsberättelse | 4 |
| Ralph Angestam till minne..... | 5 |
| Hälsningar från Västerfärnebo..... | 5 |
| Bakom BM-bladet | 6 |
| Baklastarna, en 30-årig lastmaskinsepok från Skellefteå... 7 | |
| Sevalla Mästerskap | 8 |
| Tack från Rubens..... | 10 |
| Hälsningar från Grästorps | 10 |
| Var byggdes maskinerna? | |
| Del 11 – Kockum-Landsverk, Landskrona..... | 12 |
| BM-maskiner till försvar | 15 |
| Cigarrautomaten och Joh. Thermenius i Hallsberg | 16 |
| Udda fordon 4 | 17 |
| Ett ramstyrt hemmabygges öde | 17 |
| Slanzi Amico SD53, en robust italienare | 17 |
| Folkfest för maskinintresserade anno 1978 | 18 |
| Från BM 320 till Grus-Kalle | 19 |
| Per Erik med väghyvel typ 22 | 20 |
| Start med förhinder | 21 |
| Nedslag i historien – För 40 år sedan – 1979..... | 22 |
| Julknap – lösning..... | 24 |

Ordförande har ordet

Så har vi ännu ett nytt år framför oss med alla möjligheter som det kan erbjuda.

I december förra året hade vi ett möte med Fredrik Rigö på Swecon Anläggningsmaskiner. Vi var överens om att inleda ett samarbete. BM-klubben får närvara på Swecon-dagarna som anordnas på flera platser runt om i Sverige. Den första som vi ska vara med på, är i Karlstad i mars.

Klubben skall för övrigt vara med i Borgeby, Målilla och Trädet m fl. ställen. Regionombuden medverkar dessutom på flera platser inom sina områden. I Kalendern på hemsidan står vilka platser vi ska medverka på. Titta efter vårt röda tält när du besöker sommarens veterandagar.

Josefin, som ansvarat för vår hemsida och Facebook har gått över till annan verksamhet. Vi tackar Josefin för bra utfört arbete. Vi har anlitat Sörmlands Webbyrå som ska sköta hemsidan och Facebook. Lars-Erik Björkström är som tidigare vår kontaktman till Webbyrån.

Regionmötet blir den 17:e maj i Hallsberg. Det är bra att kunna samla regionrepresentanterna och BM-experterna en gång om året och bestämma hur vårt samarbete ska fungera och hur vi ska agera mot er medlemmar.



Lastmaskinen på bilden tillhör Robert Larsson, medlem nr 1399. 🇳🇵

Vårhälsningar
Guy Larsson. Ordförande.

BM-Klubben i samarbete med SWECON

Trots att medlemsutvecklingen i klubben varit mycket god under dess första år så är det viktigt att vi fortsätter att växa. Vi provar hela tiden nya grepp och idéer där vår närvaro ute i regionerna på olika arrangemang fortfarande är central. Det är helt enkelt viktigt att vi visar upp oss och glädjande nog så ser vi många exempel på att klubben börjar bli känd i veterankretsar och efterfrågas av arrangörer.

Vi har i en tid diskuterat ett samarbete med Swecon i Eskilstuna som är agent och distributör av Volvos maskiner i Sverige. Vid ett möte i december med Fredrik Rigö, kommunikations-

chef, enades vi om att vi har ett ömsidigt intresse av att utveckla ett nära samarbete. Vi talar om samma produkter där klubben fokuserar på att bevara de äldre maskinerna medan Swecon kan få hjälp med att sprida kunskaper om Volvo och BMs industri- och maskinhistoria.

Det innebär att BM-klubben kommer att ha en möjlighet att sprida information om vår verksamhet i Swecons kundtidning samt möjlighet att närvara vid olika tillställningar hos Svecons distrikt runt om i landet. Vi kommer att lägga ut tider mm om dessa evenemang på vår hemsida.



Annons i Swecon Magazine 2019-1
– läs kundtidningen med hela 28
sidor – den finns på webben.

Våra regionrepresentanter får nu en mycket viktig uppgift i att hålla sig uppdaterade om Swcondagarna för att närvara och informera om klubben och dess verksamhet. 🇳🇵

Text: Lennart Öknegård



Svenska BM-klubben



**KONTAKTA OSS
OCH BLI MEDLEM:**
www.bmklubben.se
Tel: 070-977 99 90
E-post:
kontakt@bmklubben.se

BM-KLUBBEN VÄXER - GÅ MED DU OCKSÅ!

Intresset för gamla traktorer ökar stadigt. Det gör även Svenska BM-klubben, föreningen för alla som har - eller vill ha - en eller flera av de klassiska svenska traktorena som BM 350 Boxer, BM 430 eller T 400 Buster.

BM-klubbens drygt 1 500 medlemmar samlas kring intresset och passionen för traktorer från Munkells och Bolinder-Munkell till Volvo BM. Klubben har nu elva regionombud runt om i landet

som anordnar aktiviteter och träffar i medlemmarnas närhet. Dessutom finns sex BM-expert i klubben som hjälper till med tekniska frågor.

På köpet får du träffa andra traktorfantaster, möjlighet att fixa reservdelar, tidningen BM-bladet fyra gånger om året samt tillgång till vår hemsida och vår gemenskap på Facebook.

Kallelse årsmöte

Alla medlemmar i Svenska BM-klubben kallas till årsmöte den 27 april 2019.

Plats: Munktellmuseet i Eskilstuna

Parkering: se Museets hemsida

Kaffe och kaka serveras 12.00

Årsmötet börjar 12.30

Lunch serveras 13.30

Dagordning enligt stadgarna

Samtliga handlingar för årsmötet finns att tillgå på mötet

För vår planering anmäl deltagande senast 13 april

Tel: 0709-77 99 90 eller bmklubben@gmail.com

Om intresset finns kan vi genomföra en guidad tur i museet efter lunchen.

Påminnelse

Glömt att betala medlemsavgiften?

Avgiften är 250:-/person eller 400:-/familj och kalenderår.

För boende utanför Sverige är avgiften 300 resp. 450 SEK.

Vårt b-g är 482-0759

Kassören

Verksamhetsberättelse

Styrelsen för Svenska BM-klubben med org.nr 802449-7169 får härmed avge sin redovisning för verksamheten under räkenskapsåret 2018-01-01 – 2018-12-31. Föreningens nionde verksamhetsår.

Föreningen är en ideell sammanlutning av likasinnade vars syfte och intresse är att bevara maskiner och redskap äldre än 30 år och som är marknadsförda av Munktells, AB Volvo (traktorer), AB Bolinder-Munktell och Volvo BM AB.

Medlemsantalet den 31 december 2018 var 1 595.

Styrelsen har under året hållit 3 st protokollförda styrelsemöten, 1 regionombudsmöte och årsmötet med konstituerande möte.

Klubben har genom styrelsen varit representerad vid:

- Lista i Eskilstuna,
- Borgeby i Skåne,
- Motorns dag i Målilla,
- BM-dagen vid Volvos demofält utanför Eskilstuna.

Regionombuden har dessutom representerat klubben på flera platser runt om i landet.

Klubben har 5 st BM-expert, som svarar på frågor från medlemmarna.

Styrelse:

- Guy Larsson ordf.
- Lisbeth Larsson sekr.
- Anja Olsson (utomstående) kassör

Ledamöter:

- Curt Axelsson
- Björn Eriksson
- Karl-Erik Svensson
- Lars-Erik Björkström
- Maths Torstensson

Suppleanter:

- Kennet Johansson
- Ola Korsfeldt

Valberedning:

- Tomas Sandberg, sammankallande
- Björn Cagner
- Andreas Redlund

Revisorer:

- Hans Rosenqvist
- Sören Kihlberg, ordinarie
- Björn Jakobsson, suppleant

Regionombud:

- Anders Boström, Norrland
- Anders Johansson, Skåne
- Andreas Redlund, Stockholm
- Björn Cagner, Bohuslän
- Håkan Albertsson, Västergötland
- Kent Karlsson, Gotland
- Kjell Rehnström, Jönköpings län
- Leif Andersson, Norrland
- Morgan Lundqvist, Dalsland
- Per Ringné, Norrland
- Tomas Sandberg, Uppland

BM-expert:

- Curt Axelsson, anläggnings- och skogsmaskiner
- Guy Larsson, traktorer
- Janne Jonsson, allmänt
- Leif Andersson reservdelar och traktorer
- Yngve Hammarlund, traktorer. 🇳🇵

Säljes

Nya hyttklädslar sys upp efter gamla prover.
AB Preska, Helsingborg
Tel: 042-129119 Hemsida www.preska.se
E-mail: preska@telia.com

Ekedalens Maskin AB



Nya och begagnade delar till din maskin.

Telefon 0502-42348

-Service
-Reparation
-Köper
-Säljer
-Byter



Ralph Angestam till minne

Munktellmuseets förra chef Ralph Angestam har hastigt lämnat oss, traktorvärlden och trädgårdslivet.

Jag hade förmånen att arbeta tillsammans med Ralph under hans år 2000–2009 på Munktellmuseet. Det var säkert mer än vår kärlek till öl som snabbt gjorde oss till goda vänner. Ralphs paradnummer som Theofron Munktell gjorde honom känd och populär inom hela Volvovärlden. Han vurmade för gamla BM-maskiner och företagets historia.

Ralph trivdes på museet och han utvecklade Munktellmuseet med stor drivkraft. Han tredubblade utställningsytan och öppnade samlingarna, av äldre maskiner från Volvos fabriker över hela världen, för allmänheten. När BM-klubben bildades blev det naturligt att förlägga möten och träffar till Munktellmuseet. Ralph bidrog till att Volvos pensionärsförening förlade sina möten till museet och engagerade sig i Museets utveckling. Antalet duktiga

och intresserade volontärarbetare ökade under åren till omkring 70 personer och många deltog i externa veteranträffar över hela landet med olika maskiner och marknadsförde museet.

Spektakulära middagar bland museets maskiner med show och underhållning blev väldigt omtyckta. Eskilstuna Ölkultur bryggde det populära Munktellölet. "Ett grabbigt öl som även tjejer gillar." Ralph var redan från starten starkt engagerad i Föreningen Förstlingen II och i rollen som Munktell invigde han det efterlängtrade järnvägsspåret utanför museet hösten 2018.

Efter pensioneringen fortsatte vi att umgås och samarbeta även i Eskilstuna Trädgårdsförening där han var ordförande.

Det är med stor sorg vi tar emot beskedet om Ralphs hastiga bortgång. Våra tankar går till hustrun Ulla och so-



nen Leif. Ralph sa ibland att han skulle leva till 103 år. Det här kom alltför tidigt.

Nu är nog Ralph redan igång och plöjer med en gammal traktor och bygger en trädgård i Himmelriket. 🍷

Stig-Olof Ohlsson

Hälsningar från Västerfärnebo

Det sägs ju att man ska anpassa farten efter omständigheterna. Jag vet inte om det stämmer i just det här fallet.

Det kan ha varit kring 1950. Det här hände när traktorn en BM 20 var någorlunda ny. En tur till skogen för att hämta timmer för vidare färd till sågverket. Dagen började närma sig sitt slut och föraren kände sig kanske pressad för att komma fram i tid.

Så gasen i botten!

Men snöiga vägar ger inte sommarväglag och så det gick som det gick, som synes.

Med snälla grannars hjälp och några BM 20 kom ekipaget upp på vägen igen. Timret kom till sågen, blev förvandlat till bräddor och inga skador på varken maskin eller människor.

Men mina vänner tänk på: Ta det lugnt och anpassa farten till vad omständigheterna har att bjuda! 🍷

Berättat för den som vill höra på av Bengt Carlbinder, Västerfärnebo.



Så kom BM-bladet

Som säkert de flesta medlemmar lagt märke till så har BM-bladet sedan första numret kom ut i mars 2010 genomgått en otrolig förvandling. Från ett litet häfte till en tidning på 28 sidor! Ända sedan andra årgången av BM-bladet kom ut så har det varit Lennart Öknegård och Per-Arne "Papen" Pettersson som sett till att varje nummer kommit till. Givetvis har de haft flera andra personer till hjälp, inte minst medlemmar som hela tiden skickar in artiklar, tips, bilder och annat.

Regelbundna skribenter är också Arkiv Sörmland och Ola Korsfeldt.

Lennart Öknegård har ett gediget kunnande om Bolinder-Munktells och Volvos produkter. Han anställdes 1962 hos Bolinder-Munktell på inköpsavdelningen med inriktning på produktionsteknisk support. Det innebar att Lennart arbetade tillsammans med flera medleverantörer som Livab, ÖSA och Br Lundbergs. Lennart vidareutbildade sig inom ekonomi och administration vilket ledde till flera chefsbefattningar innan han i samband med bildandet av VME 1985 fick befattning som internationell projektledare med inriktning reservdelslogistik. Det innebar att Lennart hade uppdrag som projektledare i USA, Australien, Brasilien och Göteborg. Efter pensioneringen 2004 började Lennart som guide på Munktellmuseet. Här ansvarade han också för museets deltagande på mässor och veterandagar fram till 2017 då Lennart beslöt sig för att successivt trappa ned på museet. Självklart besitter Lennart en gedigen kunskap som ofta efterfrågas om både Bolinder-Munktell och Volvo. Lennart har också drivit ett antal skivfabrikständer och utgivit böcker i ämnet, nu senast boken "Volvodumprar under ett halvsekel 1966–2016".

Per-Arne "Papen" Pettersson fick efter studierna 1975 anställning på Volvo BM som katalogredaktör för reservdelskataloger. 1978 tog Papen över produktinformation och införde den första datorn, Xerox 860, för text på flera språk. Corporate Identity blev sedan en stor del av arbetet förutom produktion av trycksaker. Papen riskerade inte att bli arbetslös då Volvo BM först ombildades till VME och sedan till

Volvo CE och varje gång fick grafiska formen göras om. I slutet av 1990-talet blev Papen utnämnd till Corporate Identity Manager på fulltid vilket han arbetade som fram till avdelningen flyttade till Bryssel 2004. Nästa uppdrag blev på Customer Support som projektledare för lanseringar av nya produkter och trycksaker. Efter pensioneringen 2010 fortsatte Papen med olika uppgifter för museet som till exempel

Lennart Öknegård i arbete på redaktionen.



Dagens BM-bladet innehåller nästan 5 gånger så mycket material.



Papen i favoritfåtöljen diskuterar med Lennart.

historiesiten och produktion av böcker som t ex Dumperboken som Papen bl a gjorde layouten på. Papen har samlat på sig en mängd historisk information för

Munktellmuseets räkning. Är det någon som undrar hur traktornamn skall skrivas så är det Papen som vet. Han kan med exakthet tala om hur namnet på en



I arbete med råkopian.

maskin skall stavas, med vilket typsnitt det skall skrivas och vilken färg det skall ha. Papen ansvarar idag för BM-bladets grafiska form.

En annan person med gedigen kunskap och otroligt minne är **Jörgen Forsrup**. Jörgen har också jobbat sedan 70-talet inom Volvo BM. Jörgen är idag anställd av Munktellmuseet och är väl förtrogen i arkivet. Jörgen är också en flitig skribent i BM-bladet och svarar för research. Fråga efter en bild så kan Jörgen leta reda på den! Jörgen var också djupt inblandad i Dumperboken.

Att skapa BM-bladet

Men tillbaka till BM-bladet. Som alla vet så utkommer BM-bladet fyra gånger om året. Utgivningstillfällena styrs till viss del av årstiden. Nr. 1 har alltid kallelse till årsmöte, nr. 2 som kommer innan sommaren har en sommarhälsning, nr. 3 som kommer i september handlar mer om veterandagar och nr. 4 blir en julkhälsning. Framtagningstiden

av varje nummer är planerad till 2 månader men ofta flyter de olika numren nästan i varandra. Innehållet i BM-bladet styrs av en prioriteringslista där det viktigaste är information från styrelse som till exempel kallelse till årsmöte. Näst viktigast är insänt material från medlemmar. Sedan följer i tur och ordning serieartiklar som "Tillbakablick i historien" eller "Var tillverkades maskinen" eller liknande. Därefter veterandagar och annonser m fl.

Allt material samlas hos Lennart som går igenom alltsammans och sorterar. Enklarest är färdiga artiklar som bara behöver korrekturläsa. Är det bilder med så kontrolleras de att de är tillräckligt bra för att tryckas. Många gånger kommer det in handskrivna brev som måste renskrivas och kanske kompletteras med bilder. Ofta gör även redaktionen egna reportage som till exempel "Norrlandsresan" eller "Resan till Gotland". Ibland får redaktionen tips som kanske följs upp med en telefonintervju. Viktigast är dock att det finns bra bilder till alla reportage för utan bilder blir det ingen intressant artikel.

Lennart skickar regelbundet material till Papen som rå-monterar texterna i BM-bladet så att man får en uppfattning om utrymmet. Samtidigt kontrolleras texterna så att produktbeteckningar, varumärken och sorter är korrekta. Sedan väljs bilderna ut. Bilderna juste-



Varje nummer av BM-bladet kräver rejält med kaffe.

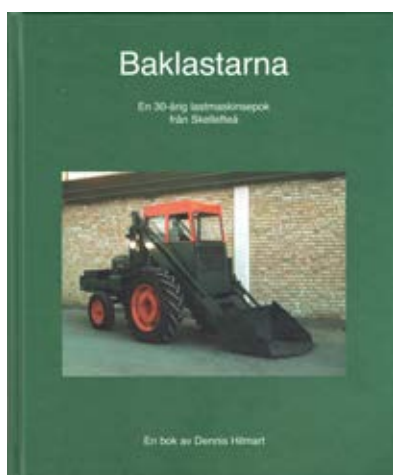
ras i färg, ljus och kontrast. Kanske finns det skavanker som måste fixas eller en datumstämpel som måste tas bort.

När rå-kopian är klar skickas den till Lennart för att visa fyllnadsgraden. Det är också i detta läge som antalet sidor bestäms. Nu börjar också diskussionerna mellan Lennart och Papen. Artiklar flyttas runt beroende på utrymme eller läsbarhet. Uppslagen måste bli intressanta för läsaren. Innan detta är klart så har säkert 10 till 20 versioner testats. När layouten är klar kontrolleras all text grammatiskt och att alla författarnamn och fotografier noterats. Nu görs också fram-sidan och innehållsförteckningen färdig.

Nästa steg är att en kopia sänds för kontroll till ordföranden som också är ansvarig utgivare. Samtidigt vidtas en omfattande korrekturläsning. Först därefter är BM-bladet klart för tryckning och distribution. 📌

Bild o text: Björn Cagner

Baklastarna, en 30-årig lastmaskinsepok från Skellefteå



”Detta är en bok som handlar om historien bakom baklastarna som tillverkades av Bröderna Lundbergs Mekaniska Verkstad och Bolinder-Munktell/Volvo BM i nära samarbete. Hela mitt liv, ända sedan mina första år då jag såg

maskinerna för första gången, har jag fascinerats av dem.”

Så inleder Dennis Hilmart sitt förord till sin nya bok *Baklastarna*. Dennis kommer från Örebrotrakten är 36 år och lastbilschaufför. Hans uppväxt i Sköllersta i Närke strax öster om Örebro med närhet till sin morfars lantbruk och en närliggande vägstation väckte tidigt ett maskinintresse som alltsedan dess hållit i sig. Speciellt intresset för baklastarna alltsedan han som 11-åring fick provköra en LM 218.

Boken presenterar männen bakom företaget Bröderna Lundbergs, Birger och Göran Lundberg. Dessutom verkstäderna i Skellefteåområdet och deras expansion. Vidare relationen med Bolinder-Munktell som ursprungligen levererade traktorchassier och så små-

ningom komponenter till drivlinorna. Modellerna från H-10 serien (1954–1962) till de stela lastmaskinerna (1961–1978) presenteras ingående.

Totalt tillverkades 14 modeller varav 12 gjordes i Skellefteå och två (LM 840/ LM 841) gjordes i Arvika.

Drygt 33 000 maskiner tillverkades totalt under de här åren.

Boken är lättläst och ger en god överblick av en intressant och i många stycken banbrytande produkt i en tid då grunden lades för Volvos framgångsrika anläggningsmaskinsprogram.

Baklastarna, en 30-årig lastmaskinsepok från Skellefteå.

Författare Dennis Hilmart. Utgiven på eget förlag 2019. 📌

Text: Lennart Öknegård

Sevalla Mästerskap



Det började för 20 år sedan. Vi var några bönder, som har våra rötter i Sevalla, och som tyckte det skulle vara trevligt att bruka en åker på 50-talsvis.

Vi letade i våra uthus och fann en del gamla grejer som kom väl till pass.

Första åtgärden var att plöja ett fält, det verkställdes i form av tävlan. Det blev allmänt känt i bygden genom mun till mun-metoden. Det kom ett trettio-tal intresserade, varav åtta plöjare. När tävlingen var slut konstaterade vi att ingen vann. Någon av arrangörerna myntade ordspråket "stort att vinna men det är större att komma till start".

Men vi fick blodad tand. Det beslutades att kommande år skulle vi så och skörda det plöjda fältet. Följande år kom det ett hundratal och tittade på oss.

Efter fyra års plöjande tog Hembygdsföreningen över arrangemanget. Vi bjöd in grannsocknar och genast blev det ett tjugotal tävlande. Bo Wetterblad tillfrågades om han kunde tän-



Främre raden från vänster: Roland Johansson, Carl-Gustav Johansson. Bakre raden från vänster: Bosse Johansson, Åke Johansson, Jan- Olov Johansson.





kas att bli överdomare. Efter det så höjdes statusen på tävlingen med det Sevallamästerskapet blev forum för att utse SM-deltagare från Västmanland. De senaste tio åren har det kommit ca 1 000 besökare. Det kan nämnas att 2018 såldes 800 hamburgare, dessutom korb och kaffe, av hembygdsföreningen. Allt netto gick oavkortat till bygdegården och ungdomsverksamheten.

Våren 2012 fick vi frågan av JUF om vi var intresserade av att arrangera

svenska mästerskapet i plöjning. Jag hade deltagit i SM för veteraner ett antal år, så jag hade en viss uppfattning vad som krävdes. Jag samlade de andra som arbetade med Sevallamästerskapet. Vi kände oss mycket hedrade av förfrågan.

Det blev beslut att vi ställde upp på ett villkor att det gällde bara veteranmästerskap. Det blev det största arrangemanget i Sevalla i modern tid. Så här i backspegeln var det en lyckad tävling

för både arrangörer som publik och tävlande.

Det kan nämnas att Johan Th. Munktell levde som ung här i Sevalla mellan åren 1816 och 1821.

Eventuella frågor angående Sevalladagen: Kontakta Bo Johansson telefon 070-521 91 26.

Hemsida: Sevalla socken.se 📧

Text: Bosse Johansson

Bild: Fredrik Westermarck & Caroline P Johansson



Tack från Rubens

Hej, låt mig först få framföra vårt Tack för uppmärksamheten i er tidning. Mycket trevligt.

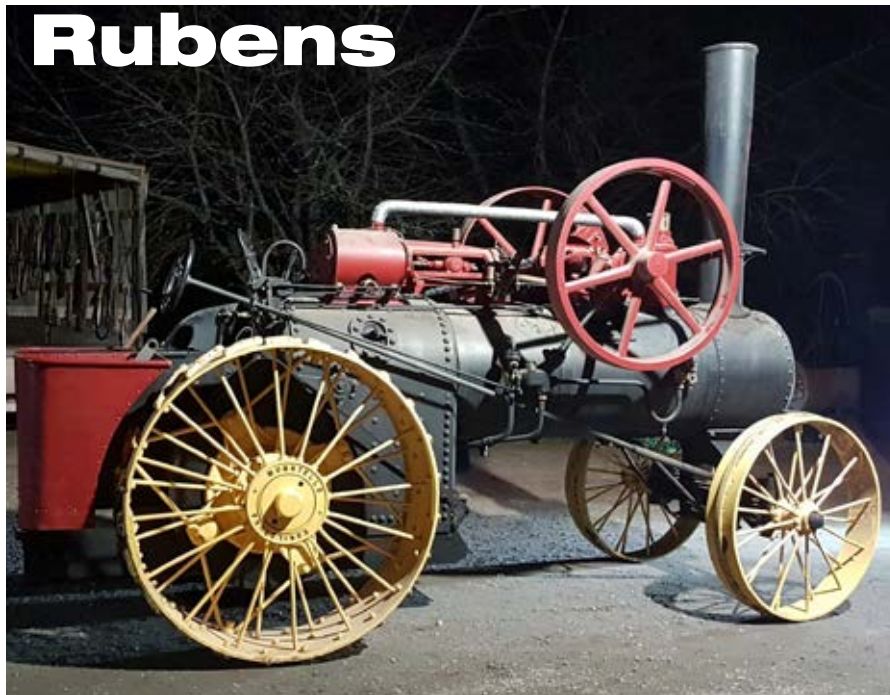
Sedan vill jag gärna bidra med en bild på den självgående lokomobilen vi tog över från Lantbruksmuseet i Havdhem nyligen.

Den ägdes av Järnvägsmuseet i Dalhem som nu fann det lämpligt att överlämna den till RUBENS. Lokomobilen levererades till Bröderna Pettersson 1913 och är av samma storlek som den som Munktellmuseet disponerar.

Ruben Blom började samla lokomobiler 1964 och naturligtvis Munktells. Sedan dess har samlingen växt och kompletterats i omgångar.

I och med vårt övertagande av denna SK4 så har vi idag en komplett serie av de tre självgående modellerna som tillverkades, SK2, SK4 och SK6.

RUBENS har redan sedan tidigare en komplett serie av lokomobiler ur Klass H, från den mista om 11 hk (H3) till den största på 42 hk (H14).



De två-cylindriga benämnes HD och vi har även där en komplett serie av olika storlekar.

Vi kan även lyfta fram gamlingen från 1874, en modell G, liksom en Express 1885, Klass G från 1892–93.

Ett par olika versioner av den absolut minsta lokomobilen som tillverka-

des, klass K, liksom den största KC, en kompond maskin på över 60 hk.

Lokomobilsamlingen omfattar idag över 100 stycken lokomobiler av varierende fabrikat och ålder.

De bästa hälsningar från oss i Götene. 🇸🇪

MVH, Tore Blom

Hälsningar från Grästorps

Hej!

Jag heter Lars Haglund och bor i Flakeberg utanför Grästorp. Här bedriver jag och min familj lantbruk med spannmålsodling, djurproduktion och biodling. Det är en gammal släktgård från 1600-talet, på min sida.

Intresset för gamla saker har alltså funnits redan i ungdomen faktiskt. Sedan 10 år tillbaka är jag ordförande i Särstad Landsbygdsförening, ett av Sveriges största museer, där det finns hem & hushåll, lantbruk, traktorer, tröskor och lite andra miljöer som speglar livet på landsbygden från 1700-talet till nutid. Vi disponerar ca 2 800 m² golvyta.

Även om man är en museigubbe så vill man ju samla och vurma för något här hemma också.

BM-traktorer har funnits här på gården allt sedan min far började bruka gården 1948. På den tiden var det Volvo T 22 som gällde. Sedan kom T 24, följd av BM Victor 230, BM 430 och en 600





1970. Då jag tog över gården blev det en 2200 som finns kvar än i dag.

1983 kompletterade vi med en 650. Traktorn köptes in på en auktion här i närheten. Den hade gått på en 20 ha gård och var väldigt välskött. Idag har den gått 3 000 timmar och har nya däck runt om. Den här traktorn var en av de sk Iran-traktorerna och hade ingen snabbväxel.

När Iran och Irak började kriga mot varandra 1980, avbröts Iranleveranserna. Volvo BM fick hämta tillbaka maskiner från hamnen i Göteborg, inklusive ett antal 650. För att kunna sälja dessa traktorer fick man börja tillverka och eftermontera hytter eftersom de ursprungligen var beställda och levererade utan hytt.

Här i Grästorp fick Västsvenska Lantmännen sig tilldelat ca 15 stycken. De såldes på två veckor, intresset var enormt stort. Min traktor har chassinummer 31268 och är en av de allra sista 650. Traktorn är idag fortfarande i originalskick, underhållskostnaden är liksom för andra BM-traktorer bara nå-

gon hundralapp per år. Således mycket bra kvalitet.

För omkring tjugo år sedan stötte jag på en annons i tidningen ATL, en BM 470 militär Bison. Säljaren var en kronans man från Halland. Han hade fått köpa loss den från Försvaret. Tanken var förmodligen att han skulle åter skapa den med originalfärg. Där hade emellertid projektet avstannat. Jag fick köpa den för 11 000 kronor. Den hade varit stationerad på Ljungbyhed i Skåne och var utrustad med flygplansdrag både fram och bak. Det blev till att riva loss drag och hjulvikter. Traktorn lackerade jag om i traktorröd originalfärg



och monterade på en växelströmsgenerator. För tre år sedan köpte jag en ny ljuddämpare av Björn Cagner. En nytillverkning där man lyckats få fram det klassiska sjungande ljudet som alltid hört Bison till. För ett år sedan satte vi på nya däck runt om. 18,4x34 bak, tidigare var det 10,9x34. 14 lag. Industriadäck.

Traktorn använder jag till en del spannmåltransporter och den går mycket billigt. Jag mätte vid ett tillfälle bränsleförbrukningen. På full tank, 110 l, körde jag åtta resor t o r till Vara + tomgångskörning vid lastning av spannmål totalt ca 13 ton vete på flaket. Varje enkelresa tog 55 minuter, vid full handgas gör traktorn 1 500 r/min. Detta gav ca 5 liter per timme.

Vi har även en BM Victor utan hytt. Den används till att dra ogrässpattan på 1 500 liter. Även för den är underhållet nästan obefintligt förutom normalt slitage.

Brukstraktorerna är idag Valtra och MF.

Hälsningar Lars Haglund, Grästorp.

Var byggdes maskinerna?

Del 11 - Kockum-Landsverk, Landskrona



1948 köptes verkstadsindustriföretaget Landsverk i Landskrona, etablerat 1872, med tillverkning av bl a grävmaskiner, bepansrade militärfordon och järnvägsmateriel, av verkstadsindustriföretaget Kockum i Malmö, etablerat 1840, med varv och tillverkning av järnvägsmateriel. Orsaken var att förstnämnda till hälften tidigare ägts av tyska intressen och ställdes efter krigsslutet 1945 under den statliga sk Flyktkapitalbyråns kontroll, vilken ville avyttra företaget. Kockums i Malmö blev intresserade, då man såg en möjlighet att kunna förlägga tillverkning av fartygsdelar hos Landsverk. Att båda företagen tillverkade järnvägsmateriel spelade också roll. Emellertid bibehölls företagets varumärkesnamn.

Efter uppköpet expanderade tillverkningen av grävmaskiner i Landskrona och tillverkningen av järnvägsmateriel i form av vagnar upphörde 1953. Mobil- och pålkranar på grävmaskinschassin samt hjulburna mobilkranar tillkom istället.

Satsning på anläggnings- och skogsmaskiner

Under 1950-talets senare del spådde man hos Kockums att det skulle bli en minskad efterfrågan på järnvägsvagnar. Samtidigt ville man gardera sig mot svängningar på varvssidan. Därför beslöt man 1959 att man skulle göra en satsning på den sk landsidan, dvs anläggnings- och skogsmaskiner, eftersom den bedömdes att ha framtiden för sig på grund av pågående och planerade anläggningsarbeten samt skogsbrukets mekanisering i Sverige. 1961 började man därför att tillverka stora hjullastare, tipptruckar och stamlunnare parallellt med järnvägsvagnarna på järnvägs-

verkstäderna hos Kockums i Malmö tills 1964/1965.

Tipptrucken som kom att bli en stor produkt hos Kockum-Landsverk var ett tvåaxligt transportfordon med kort axelavstånd, hydraulisk tippbar dumperkorg och tvillingmonterade bakhjul för lastbelastningsutjämning avsett för tunga transporter upp till 60 km/h på fast underlag av sprängt berg, sten och grus i stenbrott, gruvor och på stora anläggningsarbeten. Dessutom var den byggd för att kunna gå på längre sträckor jämfört med en dumper. Den fick inte heller gå på allmän väg. Vanligen var den också bakhjulsdriven med ofjädrad bakaxel. Transportfordonet togs fram i USA under 1930-talet, därav benämningen tipptruck, som på amerikansk engelska betyder tippplastbil. Till Sverige kom de första tipptruckarna under 1950-talets första hälft, t ex amerikanska Euclid och brittiska Scammel. Sistnämnda var också fyrehjulsdriven.

Den första tipptrucken från Kockums hette LT-2A/420 och hade motor samt växellåda från Scania Vabis och axlar från tyska ZF. Även hjullastarna hade Scania Vabismotorer.

Dessa var dessutom stela. Stamlunnarna byggdes på licens från amerikanska Garrett.

Under 1960-talet förvärvade Kockums ytterligare ett antal verkstadsindustriföretag, t ex Söderhamns industrier i Söderhamn 1965, som tillverkade maskiner för skogs- och träindustrin.

1968 organiserades tillverkningen om vid verkstäderna i Malmö och Landskrona, vilket innebar att varvsdelen i Malmö utökades och att tillverkningen av skogs- och anläggningsmaskiner flyttades över till Landskrona. En annan orsak till flytten var att man behövde ersättning för militärfordons-

sidan i Landskrona som vid den här tiden minskade betydligt. Under samma år slogs också varumärkena Kockum och Landsverk ihop och blev Kockum-Landsverk.

1970 avvecklades militärfordonen och tillverkningen av produkter utanför arbetsmaskins- och transportfordonssidan flyttades till Helsingborg och stamlunnarna till Söderhamn. I Landskrona tillkom nu tillverkningen av ramstyrda dumprar, vilka tidigare tillverkats under Kockumsnamnet på Bruuns verkstäder i Filipstad. Man ansåg att dessa hade framtiden för sig och man ville också konkurrera med BM om maskintypen.

Trots att Kockum-Landsverk började tillverka stora helhydrauliska grävmaskiner vid sidan av lingrävorna 1968 kunde man inte hävda sig i konkurrensen gentemot, t ex Åkerman och franska Poclairn, på grund av att kunnandet var inriktat på mekanik istället för hydraulik och att verkstäderna i Landskrona var anpassade till lingrävmaskiner och militärfordon. På grund av detta tog man inte fram några egna hydraulikkomponenter utan förlitade sig på inköpta sådana, vilka visade sig ha kvalitetsproblem. Flertalet mobilkranar från Kockum-Landsverk var också mekaniska med fackverksbommar och svarade inte mot marknadens krav på kranar med hydrauliskt utskjutbara bommar. Därför utgick dessa maskintyper 1972. Hjulastarna utgick redan 1969, då de var stora, stela och klumpiga. De kunde därför inte hävda sig gentemot de stora ramstyrda hjullastarna som lanserades vid den här tiden, t ex ASJ och Caterpillar.

Verkstäderna i Landskrona inriktade sig nu på tipptruckar och ramstyrda dumprar. Under 1970-talet tillkom nya tipptrucksmodeller, t ex 424, 425 och 435. Dessa hade motorer från Scania, Cummins och General Motors. Po-

Kockums 442 B.



Volvo BM 425C och 442C.





Volvo BM 540 och Euclid R-50 i Euclidgrön färg. Jämförande bild efter bildandet av VME.

wershift- och automatväxellådor från Clark och Allison. De större tippruckarna fick också gasvätskefjädring på såväl fram som bakaxel. För att kunna uppehålla tillverkningsvolymerna satsade man stort på export bl a till Östeuropa och Mellanöstern.

1973–1974 tillverkades också två serier med ramstyrda skogsmaskiner typ skotare, vilka under sistnämnda år flyttades upp till Kockums nyförvärvade verkstäder i lappländska Stensele.

I konkurrens med BM och som ett komplement till tippruckarna fortsatte man också med de ramstyrda dumprarna. Under 1970-talet lanserades modellerna 412 med enkel bakaxel och fyrhjulsdraft samt 414 med boggi och sexhjulsdraft. Man planerade också att gå vidare med dumprarna och prototyper togs fram. Några större tillverkningsvolymmer med dumprar blev det emellertid inte, då man hade svårt att hävda sig i konkurrensen från bl a BM, på grund av att man höll fast vid enkel bakaxel på 412, som gjorde dumpern instabil vid hindertagning, köpta huvudkomponenter och en liten service- och försäljningsorganisation i såväl Sverige som utomlands. Under 1970-talets senare hälft tog BM också fram en dumper för hastigheter upp till 50 km/h med 20 tons lastförmåga vilket saknades i Kockums program.

Varvskrisen i slutet av 1970-talet, som bl a orsakades av konkurrensen från Ostasien, bidrog till att Statsföretag övertog Kockumkoncernen 1979. Transportdivisionen i Landskrona med tippruckar och dumprar hamnade därför under det statligt ägda Kalmar verkstads AB 1980, som saknade intresse och kunskaper för transportfordon. Istället erbjöds tillverkningen till andra företag inom samma bransch, bl a BM.

Då BM beslutade att släppa traktortillverkningen 1979 kom man att

inrikta sig helt på anläggningsmaskiner. Företaget ville därför bredda programmet med nya maskintyper och komma ut på nya marknader. Tippruckar saknades och därför kom erbjudandet om köpet av Kockums transportdivision i Landskrona lägligt. 1982 godtog BM erbjudandet och ett köp blev av. De ramstyrda Kockum-dumprarna utvecklades omgående, då BM sedan tidigare var en stor tillverkare.

BM tar över

Den samtida lågkonjunkturen drabbade anläggningsmaskinbranschen globalt, så även de amerikanska maskintillverkarna. BM såg nu en möjlighet att komma in på den stora USA-marknaden. I grannlandet Kanada hade man dock varit sedan 1960-talet med traktorer och skogsmaskiner. Gaffeltruckstillverkaren Clark Equipment, vilken ägde lastmaskintillverkaren Michigan och



Euclid R50 (utan -) i Europeisk gul version som den monterades i Landskrona.

hade tipprucktillverkaren Euclid under uppköp, kontaktades därför om ett samarbete 1983, då båda företagen ville bredda produktprogrammet och konkurrera med Caterpillar och Komatsu. BM fann då tippruckarna från Euclid som stora och såg därför tippruckarna från Kockum-Landsverk som ett bra komplement till dessa.

1983 införlivades tippruckarna från Kockum-Landsverk i BMs program, och de blev nu Volvo BM-märkta. 1984 uppgraderades dessa. De mindre modellerna 425 B och 442 B fick Volvos motorer och B i modellbeteckningen ändrades därför till C. Lastkorgarna fick också längsgående ribbor i stället för tvärgående u-balkar, s k ”revben”, och tippruckarnas kylargrillar blev raka istället för framåtlutande. I den uppgraderade Volvo BM versionen lastade 425 C 22,5 ton och 442 C 32 ton, vilket de också gjorde i B-versio-



Volvo BM 540 med gummikorg (Rubber Body).

Korgen har en gummimatta som botten.



Gummimattan ligger på ett tjockt fjädrande gummirep.





Volvo BM 555.



Volvo BM 565.

nen. De större tipptruckarna 540, 555 och 565 behöll sina modellbeteckningar. Dessa fick inte heller några Volvo-motorer och behöll motorerna från Scania och Detroit Diesel. De två största kunde också få motorer från Cummins. Sedan tidigare hade de större tipptruckarnas korgar långsgående ribbor. Som extrautrustning kunde de försees med gummiinklädda korgar. 540 och 565 kunde också försees med en korg med gummibotten hängd i gummirep. Syftet med gummit var att det skulle ha en stöt- och ljuddämpande funktion, då tipptrucken lastades med t ex sprängt berg och då den körde på ojämna vägar samt bättre släppning av fruset eller legrigt material. Såväl Kockum som Volvo BM märkta lastade 540 36,3 ton, 555 50 ton och 565 59 ton.

BM:s kontakter med Clark Equipment ledde till ett samgående 1985 och det nya företaget VME, bildades. Tipptruckarna såldes under varumärkena Volvo BM och Euclid. Verksamheten i Landskrona blev så småningom införlivad i en särskild enhet för tipptruckar inom företaget. Ansvar för den enheten, med utveckling och tillverkning,

lades på Euclid. Alla tipptruckar fick varumärket Euclid.

Tillverkningen av Euclid tipptruckarna R35 och R50 med Cummins- och Detroitmotorer för Europamarknaden fördes över till Landskrona från anläggningarna i Belgien 1986 och 1987. Tipptrucken R32, som i grunden byggde på en konstruktion från Kockum-Landsverkstiden, lanserades 1988. Denna fick en motor från Volvo, märktes Euclid och lastade 32 ton.

Slutet

1991 drabbades världen återigen av en global lågkonjunktur, som bl a berodde på kriget vid Persiska viken. Satsningar på större anläggnings- och byggprojekt uteblev därför, vilket kom att drabba maskintillverkarna. Då VME:s tipptruckstillverkning var konjunkturberoende drabbades tillverkningen i Landskrona, då företaget var en liten tillverkare på världsmarknaden jämfört med t ex amerikanska Caterpillar och Japanska Hitachi. Konkurrenten från dessa var även stor. Dessutom var tipptruckarna en udda produkt i BM:s program, då dessa inte hade Volvo-komponenter rakt igenom, förutom motorerna i tre model-

ler. Detta bidrog till att komponenterna i tipptruckarna inte var kompatibla med de i BM:s maskiner och i Volvos lastbilar, vilket kunde försvåra reservdelshållningen och eftermarknaden. På grund av detta lades tillverkningen av tipptruckar i Landskrona ned 1992 och Landsverks tidigare verkstäder stängdes under samma år. VME:s vidare tillverkning av tipptruckar fortsatte sedan vid anläggningar i Polen och Kanada under varumärket Euclid.

Verkstäderna i Landskrona övertogs av ett fastighetsbolag som hyr ut byggnader och tomtmark till bl a åkerier och verkstadsföretag.

Volvo BM märkta tipptruckar från Landskrona: 425 B 1983–1984, 425 C 1984–1990, 442 B 1983–1984, 442 C 1983–1990, 540 1983–1988, 555 1983–1984 och 565 1983–1986.

Euclidmärkta tipptruckar med konstruktionsgrund i Landskrona: R32 1988–1992 och R36 1996–.

Tipptruckarna R35 och R50 var Euclidutvecklade, märkta Euclid, och monterades i Landskrona 1986–1992. 🛠️

Text: Ola Korsfeldt.

Bild: Munktellmuseet.



Volvo BM 565 Rubber Body.



Euclid R32.

BM-maskiner till försvar

Arsenalen, Sveriges Försvarsfordonsmuseum

Munktellemuseets årliga höstresa innehöll senast bl a ett besök på Arsenalen i Strängnäs. Sveriges Försvarsfordonsmuseum är ett museum fyllt av mestadels tunga fordon på band och hjul och omfattar tidsperioden från 1900-talets början till dagens moderna maskiner. Här kan man se och uppleva den tekniska utvecklingen inom vår tidsepoks försvar. En i sanning skrämmande utveckling. Många av maskinerna är av svensk härkomst bl a en hel del Volvoanknutna fordon.

BM finns dock endast representerat i form av en armétraktor med ammunitionskärra som efter sig har ett batteri av cyklister. Montern är välgjord och beskriver i detalj hur man transporterade trupp efter traktor. Många av besökarna kände väl igen sig från egna erfarenheter i lumpen. Antingen som traktorförare eller som del av truppen. Hjultraktor 317V – BM-Volvo 350.

T 42 den första Volvotraktorn till Försvaret 1945

Den första militära traktorn som levererades från Volvo var en variant av T 43 som benämndes T 42. Denna skiljde sig från T 43 genom att Hesselmanmotorn bytts ut till en fotogenmotor alternativt bensin. T 42 kom att bana väg för användningen av traktorer i militärt bruk. Huvudsakligen blev det under de kommande åren dieseldrivna maskiner. BM 320 bensin var ett undantag som 1962 huvudsakligen togs fram efter krav från armén.

BM-maskiner i Krigsmakten att minnas

För en inbiten BM-are kan det synas fattigt att museet inte har fler exempel på fordon och fordonskombinationer med BM som ursprung. Detsamma gäller för övrigt Munktellemuseet som endast har bandvagn 202 och en schaktmaskin. Bakgrunden är förmodligen att man inte vill ge en bild av företaget som en betydelsefull tillverkare av försvarsmateriel.

Mot bakgrund av BM:s framträdande roll som maskinleverantör åt försvaret så kommer vi att i en serie



Från 1950-talet ända fram till 1980-talet användes många traktorer i Krigsmakten däribland ett stort antal Boxer 350 från Bolinder-Munktel. Den användes bl a som dragfordon av 1–3 tons traktorkärror samt cykeltolkande trupp. Cykeltolkning var en svensk specialitet för förflyttning av soldater. Dessa drogs efter en traktor med ett långt rep försett med handtag.

Att cykeltolka efter traktor i novembermörker med regn och kyla är något som många, som gjorde sin värnplikt på 1950–1970-talen, kan vittna om. Inte förrän på 1980-talet blev infanteriet bilburet bl a med tillkomsten av Volvos terrängbil 20. Totalt ingick 81 traktorer av denna typ i en skyttebataljon i Infanteribrigad IB 66.

Militära Traktorer från BM

| Fordon | Militär beteckning hjultraktor | Motor typ | hk / r/min |
|--------|-----------------------------------|--------------|------------|
| T 230 | 226 | 1052 | 33 / 2 000 |
| T 425 | 227 | B16C | 32 / 2 500 |
| T 35 | 315 | 1053 | 43 / 1 800 |
| T 350 | 317 | 1113TR | 56 / 1 800 |
| T 350 | 317V | 1113TR | 56 / 1 800 |
| T 600 | 318V | 1113ATR | 56 / 1 950 |
| T 470 | 312A | 1114 | 73 / 1 800 |
| T 650 | 319 | D42 | 76 / 2 300 |

I denna förteckning saknas en del fordon t ex de som inte fick en militär beteckning t ex T 42 från 1944/45.

reportage, presentera en översikt av de maskiner som byggts på fabriken och levererats till olika delar av försvarsmakten. Vi kommer dock inte att skriva om de påbyggnader och tillämpningar som gjorts på företagets produkter utanför BM.

Produktgrupper:

Traktorer
Lastmaskiner, Grävlastare
Dumperekipage
Armé-Lisa
Bandvagnar

Text & bild: Lennart Öknegård.

Cigarrautomaten och Joh. Thermenius i Hallsberg

Cigarrflokorna i världen
ha fått en svår medtäflare i en nyuppfunden apparat, som snart släpps ut i marknaden och hvilken utan lön, mat och kläder säljer cigarrer och växlar penningar samt fullgör dessa sina åtaganden med automatisk säkerhet. Apparaten, som efter ett par års tankearbete nyligen konstruerats af gårdsägaren Per Conrad Österberg i Örebro, har ett yttre omhölje af plåt eller gjutjärn i form af ett litet nätt skåp, 28 tum högt och 10 tum bredt och vägnande omkr. 30 skåp; inom detta skåp finnas fyra behållare med olika cigarrsorter dels för 5, 8, 10 och 6 öre stycket och dels för 10, 15, 20 och 25 öre stycket samt slutligen en tämligen enkel, tills vidare hemlighållen mekanism, som sköter om cigarrutlemning och växling af penningar. Patent på uppfinningen är sökt i Sverige, Norge, Danmark och Tyskland samt skall sökas i England, Frankrike och möjligen Nordamerika. Den oss förevisade apparaten, den tredje i ordningen, har af uppfinnaren utarbetats på herrar Joh. Thermenius & Sons verkstad i Hallsberg. De båda första har herr Österberg, som icke är mekanisk arbetare, utfärdigat på egen hand.

Släktforskning kan ofta leda till de mest besynnerliga historier. Själv har jag varit passiv forskare sedan flera år tillbaka beroende på min egen mor som ifrågasatte vad det skulle vara bra för att gräva i det gamla. Dessvärre visade det sig att hon hade rätt och det inte alltid är det bästa att gräva fram gamla oförrätter. Men jag har hängt mig kvar bl a för att ha tillgång till datastöd och att kunna följa vad som händer inom släktforskningsområdet. Min släktforskarförening är DIS som ger ut en tidning "Diskulogen" som på senare år börjat publicera intressanta berättelser från medlemmar.

I aprilnumret från i år skriver Ulf Örnemark en artikel under rubriken: "Jakten på ett patent". Den handlar om hans morfars far, Per Conrad Österberg

som lämnat efter sig anteckningar om egna patent. Ingen i släkten hade tidigare hört talas om att Per Conrad skulle varit uppfinnare. Genom att studera tidningar från perioden 1883–1901 fick Ulf flera träffar på "Österberg" och från 22 juli 1885 fanns en kungörelse om en uppfinning, en "cigarrförsäljningsapparat". I artikelutdraget nedan kallas apparaten en varuautomat och dess konstruktion beskrevs i tidningarna med många humoristiska ordalag. Patent söktes i ett antal länder och apparaten visades på en industriutställning i Stockholm. På Patent- och registreringsverkets webbplats finns patentbrevet för cigarrförsäljningsapparaten. Uppfinningen fick patent i minst åtta länder. Som ni kan se i artikelutdragets slutdel är den förevisade apparaten, den tredje i ordningen, framtagen på herrar Joh. Thermenius & sons verkstad i Hallsberg.

I sanning en överraskande produkt med tanke på att vi alltid betraktat Hallsbergfabriken som en renodlad trösktillverkare. 🍷

Text: Lennart Öknegård.

Bild: Munkteilmuseet.



Faktaruta

Johan Thermenius var ursprungligen chefsingenjör på Munktells i Eskilstuna, men startade 1846 ett eget företag i närbelägna Torshälla. Ett år senare byggde han Sveriges första tröskverk som var en viktig innovation i det svenska jordbruket – tidigare hade man använt slagor för att för hand banka ut de ätliga kornen ur säden, ett nog så tungt jobb. Med tröskverket gick arbetet betydligt snabbare, och Thermenius tröskverk blev en exportsuccé. Företaget flyttade 1868 till Hallsberg, där man expanderade kraftigt. Aktiebolaget Joh. Thermenius & sons historia är egentligen Hallsbergs historia. Före 1862, då stambanan byggdes, fanns egentligen ingenting på den plats som sedan skulle bli en viktig knutpunkt i det svenska järnvägsnätet. Men med flytten av Johan Thermenius verksamhet till Hallsberg fick orten plötsligt en livskraftig industri. Konkurrenten Munkteilm fick dock vinnande ur den drygt sekellånga kampen om skördetröskorna i Sverige, när Thermenius företag 1960, då under namnet AB Arvika-Thermenius, köptes av Volvo och slogs ihop med AB Bolinder-Munkteilm. Företaget tillverkar dock inte skördetröskor längre. I Hallsberg finns fabriken kvar men är idag inriktad på hytter och andra tunnplåttillverkning till företagets produkter.



Udda fordon 4

Ett ramstyrt hemmabygges öde

På bilderna syns en hemmabyggd skogs-traktor. Från början var det nog en BM 350 halvbandare som byggdes om till ramtyrd istället. Tyvärr blev inte skogskärran tillräckligt stark utan vid hämtning av timmer långt inne i skogen bar det sig inte bättre än att en av rambalkarna på skogskärran brast. Detta skedde alldeles intill en sommarstuga. Traktorägaren lämnade traktorn åt sitt öde och gick hem. Traktorn blev kvar under flera år ända till sommarstugeägaren

skulle sälja stugan. Ägaren kontaktade därför traktorägaren och sa "nu måste traktorn bort". En granne med en stor 4-hjulsdriven New Holland skulle assistera. Sälunda bar det iväg ut i skogen utrustade med en kraftig bogserkätting som gjordes fast i Boxern. Historien förtäljer att föraren till bogsertraktorn tänkte "att här gäller det" och drog iväg med ett rytande. Tyvärr hade man förbiset att boxern hade växel ilagd och som BM-kunniga vet så kan man lita på

en 1113-motor. Alltså startade motorn och Boxern formligen klättrade över New Hollanden med avsevärda skador som följde. Återigen lämnades Boxern åt sitt öde tills en köpare tog över den. Som syns förstärktes rambalken med en telefonstolpe och så var det bara att köra iväg för självklart så startade Boxern utan vidare. 🛑

Text o bild: Björn Cagner.



Slanzi Amico SD53, en robust italienare

En liten men robust kompakt italienare.

Bilden visar en Slanzi Amico SD53. Den är tillverkad 1952 och är utrustad med en 2-cylindrig diesel på 1,6 liter.

Motorn ger 15 hk. Elsystemet är 12 volt. Som syns på bilden är den fyrhjulsdreven. Framaxeln är fast med motorn. Istället är bakaxeln ledad. 🛑

Text o bild: Björn Cagner.



Faktaruta Slanzi AMICO

Pietro Slanzi grundade företaget Fratelli Slanzi & C. i provinsen Reggio Emilia, i Novellara 1924, för att tillverka motorer för industriell- och jordbruksanvändning. Fram till 1931 deltog Adelmo Lombardini i bolaget och senare, i början av 90-talet, kommer Lombardini själv att ta över företaget Slanzi. Den trevliga traktorn Slanzi AMICO, fick

ursprungligen beteckningen SD51 på 15 hästar och cirka 180 exemplar gjorda mellan 1951 och 1953, ursprungligen drivna av råoljemotor, först med vevstart följt av 1,6 liters dieslar med elstart. Flertalet med 17 hästkrafter. Ca 775 maskiner gjordes mellan 1953 och 1959, även om vissa källor vill förlänga produktionen till 1961.



Folkfest för maskinintresserade anno 1978

En show utöver det vanliga, maskindemonstrationer och möjlighet för kunder och återförsäljare att provköra de väldiga maskinerna har gjort Volvos arrangemang på Demofältet i Hällby, Eskilstuna, till en återkommande folkfest.

Även i arkivet har det populära arrangemanget satt sina spår. Denna gång visar vi arkivfoton från Volvo BM-dagarnas familjedag 1978. I personaltidningen Volvo BM-Nytt finns mer att läsa.

1978 års upplaga av maskinuppvisningen var den dittills största på en BM-dag, ett arrangemang som dagen till ära firade tjuogoårsjubileum.

Sedan publiken tagit plats på läktaren och musiken dunkat igång var det de röda traktorerna som var först ut på planen. Därefter kom den omfattande gula linjen och så de pålitliga allroundlastarna med för året nya modellbe-teckningarna 622/642. Dessa följdes av smattrande trumpetfanfarer och den nya lastaren 4200 stormade in på planen. Efter några väl inövade balettsteg, uppställning och snabbt redskapsbyte var det dags att lämna plats för fjolårets stora nyhet lastaren 4300.

Även dumprar i tre versioner visades och likaså traktorgrävare, grävmaskiner



från Poclairn och mobilkranar. En riktig senior fanns också med, en väghyvel av 1924 års modell som gjorde ett ärevarv i maklig takt. Skillnaden mellan den och de två 50 år yngre exemplaren av modellen 3500 var enorm. De moderna väghyvlarna formligen dansade fram bredvid "gamlingen".

Sist ut var skogsmaskinerna. Även här fanns en nyhet för hemmapubliken. Det var skotaren 9111 som inte tidigare visats på någon familjedag.

"Man känner stolthet över att vi har ett så tekniskt framstående företag i Eskilstuna", konstaterade kommunens representant efter maskinshowen. 🚧

Text: Arkiv Sörmland.

Foto: Rolf Bergström/AB Bolinder-Munktells arkiv, Arkiv Sörmland.



Från BM 320 till Grus-Kalle

Fredrik, som är 21 år, är uppvuxen på en bondgård i norra Bohuslän. Där fick han tidigt ett intresse för traktorer och maskiner. Redan innan Fredrik fyllt 19 år hade han renoverat sin första traktor, en BM 320, till originalskick. Den har syns i ett tidigare reportage i BM-bladet. Grus-Kalle har alltid legat Fredrik varmt om hjärtat för i skogen på granngården har det alltid stått en och den var Fredrik intresserad av för som han säger ”En sådan driver bättre än traktor och vagn. Den hackar inte i backarna” som det finns många av i Bohuslän. Kanske inte långa men ofta branta.

Fredrik som idag jobbar på Lantmännen Maskin fick tips av en kompis som var ute på ett servicejobb och hade

sett att det stod en Grus-Kalle utanför Lysekil. Kompisen hade frågat om den var till salu. Det var den men kravet var att köparen skulle ge den ett gott hem och även renovera den. Detta var på en måndag och redan på torsdag var köpet klart och Grus-Kallen hemtransporterad!

Fredrik satte genast igång med renoveringen. Det första som skedde var att motorn lyftes ur för renovering för han visste att avgasventilerna läckte. Grus-Kallen sköt eldsflammar ur grenröret. Idag är topplocket helrenoverat med nya ventilsäten. Cylinderfodren är urtagna och blocket rengjort med frästa säten för nya foder. Nya kolvar och foder ligger och väntar på att bli monterade.

Nästa steg blev att hytten åkte av och lämnades in för blästring. Det visade sig att hytten var rostigare än den verkat från början men det var inga problem för Fredrik är även en duktigt svetsare. All rostskadad plåt är utbytt och nya skärmfästen är gjorda och dit-svetsade. Nya skärmar är valsade, så nu väntar lackering av hytt och skärmar.

Nu håller Fredrik på med ramleden som tyvärr visade sig behöva en hel del arbete med att ta ur avbrutna bultar och reparera trasiga gängor. Själva leden glappar rejält men mer om detta i nästa nummer. 🛠️

Text: Björn Cagner.

Bilder: Björn Cagner och Fredrik Olsson.



Fredrik vid sin Grus-Kalle. Blir inget jobb denna helg för verkstaden är utlånad till annan aktivitet. Här syns hytten i färdigsvetsat skick

Hytten efter blästring. Visst svetsjobb krävs.



Grus-Kallen som den såg ut vid köpet. Observera det originella avgasröret.

Grus-Kallen hemtransporterad.





Per Erik med vägghyvel typ 22

Min farfar Per Erik Mellström föddes 6 september 1892 på Nässelsta kvarn, Stjärnhov i Gryt socken och tillbringade sin barndom på Mälby kvarn i Björnlunda socken där hans far var mjölnare. När Per Erik var 10 år flyttade familjen till Stockholmsområdet där fadern försörjde dem som snickare på diverse korta anställningar. Som 14-åring tog han jobb som eldare på ångbåtar som trafikerade landsbygden runt Stockholm. Han skyfflade kol på bl.a. Idun, Brage, Gustafsberg V och Hillersjö. Varje anställning varade bara några månader. Där i hettan och bullret närdes hans intresse för maskiner och motorer. Men hans dröm var att flyga.

1910 till 1915 arbetade Per Erik som smideshjälpare och gasmotorskötare hos gas- och vattenledningsentreprenörer i Stockholm.

1913 var det dags för värnplikt och hans dröm gick i uppfyllelse. Han fick tjänstgöra vid en flygskola. Under inledningen av första världskriget stationerades han på Malmslätt och utbildade sig till flygmekaniker. Det gjorde att han 1915 fick jobb på AB Södertälje Verkstäder som flygmaskinsmekaniker. I Södertälje byggde man vid den här tiden det tyska jaktflygplanet Albatross på licens. 1917 rekryterades Per Erik av flygpionjären Carl Cederström till Nordiska Aviatik AB i Midsommarkransen. Per Erik jobbade där som mekaniker och förman för monteringsav-

| Typ 22 | 1931 specifikationer |
|--------------------|----------------------|
| Motoreffekt, hk | 22 |
| Maxhastighet, km/h | 9,1 |
| Vikt, kg | 5 000 |
| Produktionsår | 1921–1934 |

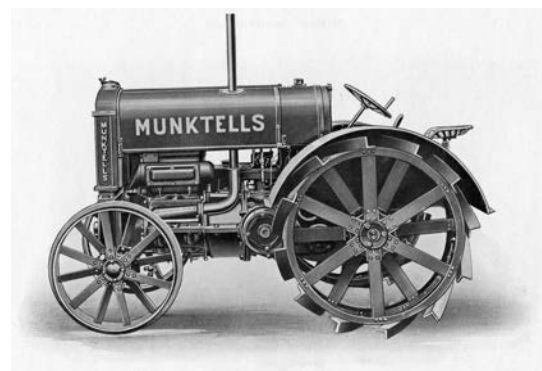
delningen. Tyvärr blev framgången för företaget kortvarig. Under en leveransflygning till Finland 1918 kraschade Cederström över Åland och omkom. Därmed gick företaget i konkurs.

1918 flyttade Per Erik till Kolbäck i Västmanland och fick jobb som förman på Em Molin & Co mekaniska verkstad. Inte heller den anställningen blev långvarig. Redan året därpå arbetade han som bilreparatör och mekaniker i Kolbäck. Då gifte han sig med Axelia Olsson från Maria församling. Paret flyttade längre ut på landet, till Högsbo i Nora församling. Här drev Per Erik en verkstadsrörelse. Här fanns det inga möjligheter att flyga, men att åka motorcykel var nästan lika spännande. 1921 var han ledamot av Västmanlands Motorcykelklubb.

Under åren 1926–1930 var Per Erik anställd som förare av motorvägghyvel av Väla härad vägghållningsdistrikt, Tärnsjö. Bilden med Per Erik som kör vägghyveln är sannolikt tagen under de här åren.

1933 flyttade familjen tillbaka till Stockholmsområdet. Per Erik fick arbete på Ernst Nilsson AB i Stockholm som bilmontör och mekaniker. Där kom han att jobba kvar resten av sitt liv. Per Erik dog i september 1953. 🚗

Text & bild: Ulla Sebestyen.



Traktor Typ 22 HK användes som drivaggregat i Munktells vägghyvel från 1924.

SPECIFIKATION:

| Typ | Storlek | Max. vikt | Max. hastighet | Max. effekt | Max. vridmoment | Max. vridmoment vid 1000 rpm | Max. vridmoment vid 1500 rpm | Max. vridmoment vid 2000 rpm | Max. vridmoment vid 2500 rpm | Max. vridmoment vid 3000 rpm | Max. vridmoment vid 3500 rpm | Max. vridmoment vid 4000 rpm |
|-----|---------|-----------|----------------|-------------|-----------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| 22 | 200 | 500 | 100 | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 |
| 30 | 280 | 600 | 120 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 |

Ytterligare tekniska data i standardformering

Munktells Mek. Verkstads Aktiebolag
ESKILSTUNA
Verkstadsrens grundade ägar.

Start med förhinder

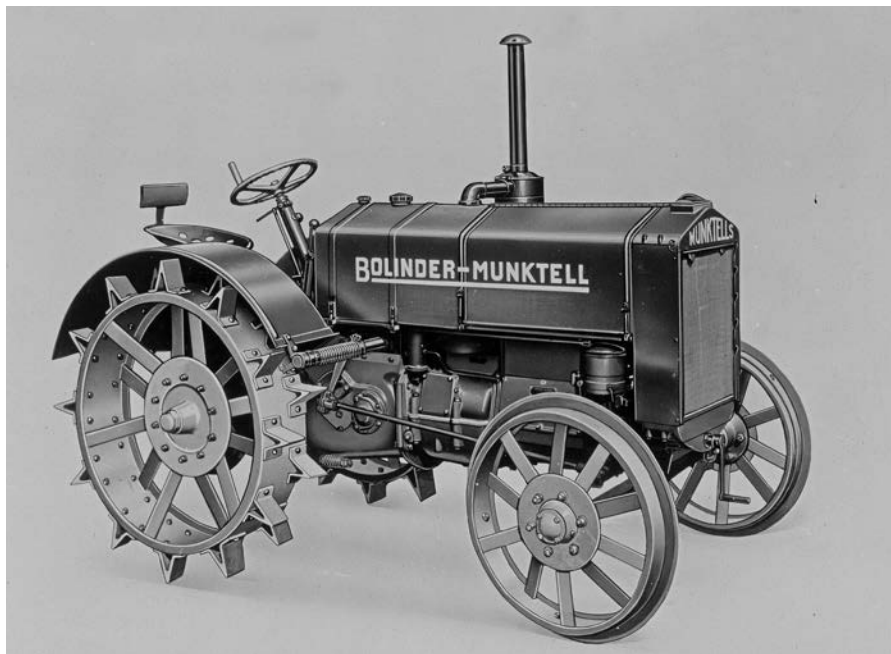
Vi entusiaster, som håller på med veterantraktorer, råkar ofta ut för oväntade problem som måste lösas och ofta händer det när man har tidsbrist. Här ett exempel:

Sommaren 2017 fick jag besök av några vänner som, skulle det visa sig, aldrig startat en tändkula. Då besöket var på sena eftermiddagen och kaffet väntade, föreslog jag att uppskjuta starten till nästa gång dessa dieslexperter besökte mig. Jag förklarade för dem att traktorn nog behövde lite omvårdnad då den inte startats på 10 år men i övrigt var i bra skick.

Nästan ett helt år senare, nu i juli 2018, skulle så starten genomföras. Drygt en vecka innan den utlovade förevisningen ämnade jag för säkerhets skull att provstarta. Motorn hade jag dragit runt med veven några månader tidigare, så jag antog att enda problemet var nog bara att rensa tanken och fylla på nytt bränsle. Där hade jag helt fel. Motorn hade fastnat och rörde sig inte en mm, inte ens med mina 81 kg på veven. Inte heller kunde jag avstyra besöket. Pinsamt är ett svagt ord i sammanhanget.

Det är vid sådana tillfällen som egna och goda vänners problemlösningar börjar rulla på nähinnan. Jag fick en ide. Två av mina "fotogenare"

har jag fått att gå runt när de fastnat med hjälp av ATF-olja genom tändstiftshålen. Kan jag möjligen ha sådan tur att spridarrören av koppar går att få bort utan att de vrider sig och att även spridarna går att dra ut. Jo, jag hade tur. Den gamla smörjsprutan med lång pip gjorde att jag fick in ATF-oljan genom spridarhålet ovanpå den bakre cylindern. Men den främre stod mitt



Söker du information om din BM-traktor?

Arkiv Sörmland har det mesta: rapportkort, handböcker, manualer, broschyrer, bilder och mycket mer...



Marie Nilsson



Välkommen till oss!

Arkiv Sörmland
Kriebsensgatan 4, 632 20 Eskilstuna
Våra öppettider: mån-fre kl. 08.00–12.00, 13.00–16.00
Telefon: 016-316 04 04
Kontakt: info@arkivsormland.se
www.arkivsormland.se



för spridaren, så där var det bara att pumpa fram lite extra och hoppas att oljan spreder någorlunda längs kannringarna. ATF-olja har ju förmåga att "krypa". Jag började tvivla. Hade jag gjort rätt eller skulle jag i stället ha använt min vän Pelles dunderkur – coca cola blandat med citronsyra? Närmast förtvivlad gick jag sedan säkert en kvart runt traktorn och tyckte synd om mig. Om det skulle lyckas så var det nog bäst att gå in och sova. Det var ju kväll. Men kanske jag ändå kunde göra ett sista försök, det gjorde väl inget. En lätt spark och veven gick runt hur lätt som helst, som om motorn aldrig suttit fast. "Sverige räddat" som min far brukade säga när något stort och obegripligt löst sig.

Hur gick det sedan? Jo, efter tankrengöring och ny filterkonstruktion, (att hitta något färdigt filter till en 83 år gammal Bolinder-Munktell Typ 25 är otänkbart), fick jag igång blåslampan och något senare – med en spark på veven – även traktorn.

En vecka senare var det så startförevisning med rätt gurglande ljud på blåslampan och rätt färg på lågan. Med en lätt spark på veven. startade motorn på första försöket och dessutom – för en gång skull – åt rätt håll. Nu var turen på min sida. Mina vänner hade fått lära sig något nytt och provade även på att köra traktorn även om handkopplings-spaken kändes lite främmande. Dagen blev lyckad och två månader senare var mina vänner med på veterantraktorplöjning, där de fick uppleva gamla tiders höstplöjning med fyra BM-tändkylor i rad. Det var mäktigt. 🇸🇪

Text: Olof Irander.

Bild: Munktellmuseet.



Nedslag i historien - För 40 år sedan - 1979

Flera avgörande vägval för Volvo BM

1979 var ett år som skulle gå till historien i många avseenden för företaget och dess anställda. Mer om detta presenteras lite närmare i detta nummer och i nästa. Gällande produktnyheterna detta år fanns ett antal som hade stor betydelse för företaget men framför allt för användarna.

Företagsnyheter 1979 i korthet:

- Volvo BM – och Aktiv Fischer i Morgongåva har slutit avtal om fortsatt samarbete inom området skördetröskor. SSHB bildas (Svenska Skördetröskor HB). Lagom till skördesäsongen startar SSHB sin verksamhet
- Förhandlingar inleds i januari med ÖSA (BM:s fleråriga skogsmaskinsmedleverantör) om samgående. Under mars avslutades diskussionerna med ÖSA utan resultat. Samarbetet upphör.
- Dumper 860 visas tidigt på året med 6-hjulsdrift.
- 45 stycken lastmaskiner av den minsta typen 4200 levereras till försvaret.
- Tillverkningen av hytter till tröskorna flyttas till Hallsberg. De tillverkas förut i Norrland.
- I juni detta år övertar marinen all kontrollverksamhet av marinmotorer från Volvo. En verksamhet som funnits i Eskilstuna sen 1954. Verksamheten ska succesivt planas ut.
- Under februari månad börjar diskussionerna mellan Volvo BM och Valmet. 20 juni meddelas att avtalet mellan Volvo BM och Valmet är klart – vilket utöver traktordelen även omfattar skogsmaskiner. Mer om detta i ett senare nummer.
- Det nya traktorbolaget som ägs gemensamt av Volvo BM och Valmet kommer att heta Scantrac.
- Direkt efter semestern monterades den första 2654:an och den första 2254 traktorn i Hällby.
- Den första oktober lades projektet ned om efterträdarna till T 650/700. Prototyperna hade börjat provas i april och skulle enligt planerna ha börjat tillverkas i augusti året efter, eftersom utvecklingsresurserna flyttades över till det nya Nordiska traktorprojektet tillsammans med Valmet.
- Bandvagnskonceptet BV 202 – säljs till Hägglund i september.
- MBL-förhandlingar gällande Skogsmaskindelen i det nya avtalet slutför-

des. Mer om detta i ett senare nummer.

- Vid BM-dagarna detta år visades bl a truckstativ till 4200, samt den nya dumpern 861.
- Den sista lastaren av modell 1240 monterades i början av november.
- Den sista lastaren av modell 846 levererades till kund i slutet av november.

Produktnyheter 1979 i urval:

Lastaren 4400 – en mycket värdig efterträdare till den kända 846 modellen nu i 11-tons klassen. Jämfört med sin föregångare hade den ett helt nytt lastaggregat med stor lyfthöjd och lång räckvidd, stor brytkraft vid alla lyftarmshöjder och bra skopvinklar. 4400 hade en drivlina som är från grunden konstruerad inom företaget – tillika den nykonstruerade hytten med dess arbetsmiljöriktiga komfort. Hela drivlinan var konstruerad och utprovad inom företaget från början för denna lastare vilket borgar för ypperlig kvalitet. Motorn var den senaste versionen av TD 60B som i detta utförande genererade 143 hk. Transmissionen var den välkända HT 100-lådan och axlarna AH 50 och AH 44.





Lastaren 4500 – Denna maskin som efterträdde 1240 hade en större kapacitet än sin föregångare. Ett mått på detta var t.ex. brytkraften som för 4500 var 11 000 kp mot 8 700 för 1240. Även här har man till skillnad från föregångaren använt drivlinan i sin helhet som är Volvokonstruerad från början. Motorn i 4500 var den välkända TD70H motorn som i detta utförande gav 186 hk. Växellådan var den delvis nykonstruerade HT 120-lådan som hade utrustats med AH 60B axeln fram och AH 53 axeln bak.

Dumper 861 – Detta är kom efterträdaren till den legendariska 860-modellen. Den hade fortfarande bara 4-hjulsdrift. Men den största nyheten var kanske den nya systemkorgen. Ju lättare korg desto mer kunde man frakta. Man kunde få denna systemkorg i 4 olika varianter – från 11 m³ ända upp till 15 m³. Systemet byggde på att förlänga eller förhöja standardkorgen till vad kunden önskade. Den nya korgen tillverkades i högvärdigt stål vilket gav en viktminskning på 500 kg. Korgen var dessutom byggd för berglastning. Drivlinan var helt igenom tillverkad inom Volvokoncernen vilket borgade för hög

driftsäkerhet och ekonomi. Hytten hade en mängd förbättringar för föraren vilket gjorde arbetsmiljön mer säker och alla funktioner lätta att kontrollera tack vare ergonomisk planering. Genom att man satt in tonat glas i rutorna så minskade värmeinstrålningen.

Dumper 5350 – eller ”Terräng-expressen” som den även kallades var när den presenterades som världens snabbaste dumper, laglig kunde köra i 50 km/h. Här kunde man se resultatet av ett helt nytt fordonstänkande vilket skiljer sig avsevärt från 860-serien, både produktionstekniskt och i fråga om nuvarande och kommande lagkrav. Även denna 5350 har den berömda systemkorgen vilket borgar för en god ekonomi – tillika hög lastförmåga. De goda erfarenheter man fått genom tidigare dumperkonstruktioner har legat till grund för konstruktionen av 5350 ex. boggikonstruktionen. Att ha ständig drivning på 4 hjul ger en mycket bra och hög framkomlighet. Föraren behöver bara koppla in det sista hjulparet så han får 6 hjulsdrift (kom på 5350B). En annan viktig faktor är den fjädrande boggilyften vilket höjer kapaciteten och därigenom får man högre

medelhastighet. 5350 är utrustad med Volvos TD70G motor som i detta utförande ger 213 hk som är kopplad till en automatväxellåda med 5 växlar fram och 1 back. Den tillhörande momentomvandlaren är specialanpassad till motorn för att minska möjliga effektförluster som skulle uppstå. Dessutom är momentomvandlaren försedd med lock-up för att minska bränsleåtgången vid körning på de högsta växeln. 5350 satte genom sin tillkomst på marknaden en helt ny standard genom den höjda hastigheten i kombination med ökad lastkapacitet vilket resulterade i avsevärt bättre lönsamhet. Från början var 5350 redan typgodkänd som lastbil i Sverige och Västtyskland och besiktigad som lastbil i Norge. 🚛

Text: Jörgen Forsrup.

Bild: Munktellmuseet.





Svenska BM-klubben
c/o Lisbeth Larsson
Melo
640 20 Björkvik

Sverige
Porto
betalt

Julknåp - lösning

**Bokstäverna i
rätt ordning**

**BOXER VICTOR BUSTER ÅNGLOK
GRÄVARE LASTARE DUMPER TERRIER**

**Sök flera ord varav minst ett
på 9 bokstäver**

| | | | | | |
|---|---|---|--|-----------|--------------|
| E | T | A | Nyckel i kvadraten = VETERANER (9 bokstäver) | | |
| R | E | V | Bokstäver: | 4. VETA | 7. ENTRÉER |
| R | E | N | 2. TE | 5. RETAR | 8. TREVAREN |
| | | | 3. REN | 6. NERVER | 9. VETERANER |

Vi fann 5+1 fel



Olssons i Ellös
KAN RESERVDelar OCH UTRUSTNING

10% RABATT
för medlemmar i Svenska
BM-klubben. Gäller för sortimentet
av reservdelar till veterantraktorer.

Beställ på
www.oie.se
eller ring oss på
0304-751010
om ni inte hittar
det ni söker.

Vi rättar - på bilden är...



Sven Arnegård, Nils Christensson,
Sixten Johansson och Bo Holm-
berg.

MASKINSERVICE
Benny Andersson
Brånstorp, 585 91 Eksjö
Tel 0380-810 34

**BEGAGNADE
TRAKTORDELAR**

Nya startmotorer och gener.
Även andra nya delar.

**TRAKTORER KÖPES
för demont, kontant
betalning. Hämtas!**

Laholms
Traktordemontering AB

VI ♥

Besök vår nya webbutik!

Stort lager Både nytt och begagnat

BM-klubbens medlemmar har 10%
på alla nya Volvo BM reservdelar.
(Ange kundnummer vid beställning.)

www.laholmstraktordem.se