

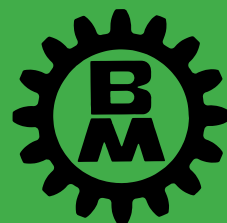
BM-bladet

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

Årgång 10

Nr 2

Juni 2019



Svenska BM-klubben

BM-bladet
årgång 10



Årsmöte 2019
BM-klubben & SWECON
BM-bladet åren 1-10

Var byggdes maskinerna
Nerslag i historien
...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: Vårbruk på Hemsta med en Volvo BM 2654.

Foto: Tomas Sandberg.

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

Norrländ: Leif Andersson 070-223 91 18,

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



Från redaktionen

Tack alla ni som skickat in artiklar, tips om artiklar och bilder till oss. Fortsätt gärna med det. Vi tar till vara på allt som kommer in men kan tyvärr inte garantera att det alltid blir publicerat. Materialet finns dock kvar och kan mycket väl dyka upp i något senare sammanhang.

Nu inför en ny aktiv veteransäsong önskar vi på redaktionen er en upplevelserik, trevlig och

Glad Sommar



Tröskuppropet

Hej!

Tack till er som svarade på tröskuppropet i BM-bladet nr 4 2018. Vi har inte hunnit med att bearbeta materialet ännu men återkommer i kommande nummer av tidningen.

Vi hoppas på er förståelse för det.

Vänligen

Styrelsen för Svenska BM-klubben

MUNKTELLMUSEET

ESKILSTUNA



BM 350 fyller 60 år 2019

I Munktelstaden där tillverkning påbörjades 1839 hittar Du Munktellemuseet 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: Pråmskjulstorget, 633 43 Eskilstuna

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

Hemsida: www.munktellemuseet.com

I detta nummer

Från redaktionen	2
Ordförande har ordet.....	3
Enköping – Nyköping tur och retur över en helg	3
Årsmötet 2019.....	4
Premiär för BM-klubben på Swecons maskindagar	6
BM-bladet åren 1-10.....	7
Var byggdes maskinerna?	
Del 12 – Aktiv-Fischer, Morgongåva	8
Bakom annonsen	11
Sevalla Ångtröskverksbolag	12
BM-maskiner till försvar 2.	
Traktorminnen som artillerist.....	13
Andra maskiner i uniform	13
50 år med Dumperfrakt	14
Nedslag i historien – för 50 år sedan – 1969	16
ÖSA-museet i Alfta	18
Boschveteran står till min tjänst	20
Gruskalle del 2.....	23
Ny på arkivet	24

Ordförande har ordet

Jag ber att få tacka för förtroendet att fortsätta som ordförande ytterligare ett år. Vi har nyligen haft årsmötet, som var välbesökt; ca 50 personer var närvarande. Vi har nu lyckats få tillbaka Lars Berglind i styrelsen. Han är sedan tidigare väl insatt i BM-klubbens arbete.

Detta år kommer att bli händelserikt med nya projekt. Vi förhandlar om att inrätta ett kansli. Klubben är nu så stor att vi behöver en halvtidstjänst för löpande uppgifter. Den 29–30 mars medverkade vi i Karlstad, när Swecon och Lantmännen firade sitt 50-årsjubileum. Vi har erbjudits att finnas på fler tillställningar som Swecon ordnar på olika håll i landet, om det går att samordna.

Regionombuden möttes den 17:e maj i Hallsberg för att planera arbetet detta år. BM-klubben avser f.n. att närvara på Borgeby fältdagar, Motors dag i Målilla och Trädet.

Med detta önskar jag en fin sommar med era veteranmaskiner. 🍷

Guy Larsson. Ordförande.



Enköping - Nyköping tur och retur över en helg

Hej Lennart, här kommer några bilder på när vi hämtade en BM 36 och en Volvo 145 som vi köpt av en lantbrukare i Rånock utanför Nyköping. En tur på sammanlagt 28 mil.

Vi startade från Hemsta klockan 19.30 med vår T 600 med kärra och efterföljande balvagn.

Våra grabbar som åkte bil körde ifatt mig i Malmköping där det blev en gemensam matrast. Klockan halv ett på natten anlände vi till vårt slutmål Rånock.

Nästa dag började med att vi drog fram Volvon ur garaget där den stått i många år.

Efter det att vi pumpat luft i däck, satt i ett nytt batteri och hållt i lite bensin så startade vi den och körde upp bilen på balvagnen som vi hade kopplat efter karran. Nästa moment blev att lasta på en plog och BM 36 på karran. Nu smakade det bra med kaffe.

Lastat och surrat, klart för avfärd mot hemmet utanför Enköping. 🍷

Text: Tomas Sandberg.
Foto: Eva Sandberg.

Övriga deltagare är: Björn Jakobsson och Joel Jakobsson.



Årsmötet 2019

det tionde i ordningen sedan starten



Samling och mingel

Årsmötesdeltagarna samlades i Munktellmuseet utanför filmsalen för mingel och kaffe.

Olof Hedell hedersgäst

Föreningen hade inbjudet Olof (Olle) Hedell som hedersgäst. Han hälsades välkommen av Lennart Öknegård som presenterade den bok som Olle skrev och som utgavs 1994. De allra flesta traktorintresserade känner igen boken "Från Munktells till Valmet" som berättar hela historien om BM:s traktormodeller tiden från 1913 till 1987. I veterankretsar kallad för "Traktorbibeln". I ett kort anförande berättade Olle om sin karriär på företaget från 1957 till sin pensionering 1990.

Mötesförhandlingarna

Vid årsmötet som traditionellt hölls på Munktellmuseet den 27 april deltog ett femtiotal medlemmar. Mötet leddes av Göran Nilsson ordförande och med Lisbeth Larsson som sekreterare. Efter godkännande av kallelse, dagordning och protokolljusterare genomgicks verksamhetsberättelse och resultat- och balansräkning som lades till handlingarna utan anmärkningar. Verksamhets-

berättelsen presenterade vi i föregående nummer av tidningen.

Styrelsen beviljades ansvarsfrihet efter det att revisionsberättelsen föredragits och resultat- och balansräkning fastställdes.

Inga motioner hade inkommit

Budgeten för 2019 ser du härintill.

Medlemsavgiften för 2020 är oförändrad.

Val

Till ordförande för ett år valdes Guy Larsson (omval). Till ledamöter valdes på två år valdes Curt Axelsson (omval), Lisbeth Larsson (omval) och Björn Eriksson (omval).

Till suppleanter på ett år valdes: Ola Korsfeldt och Lars Berglund.

Till revisor på två år valdes Hans Rosenquist (omval).

Till revisorsuppleant på ett år valdes Björn Jakobsson (omval).

Till ledamöter i valberedningen på ett år valdes (omval) Tomas Sandberg och Andeas Redlund. Till sammankallande på ett år valdes Tomas Sandberg.

Då Björn Cagner har frånsagt sig omval till valberedningen fick styrelsen i uppdrag att under året ta fram en ersättare.



Avslut

Årsmötet avslutades och dess ordförande tackades.

Lunch med mingel och kaffe

Dagen avslutades med en smaklig måltid, kaffe och kaka. 🍪

Ekedalens Maskin AB

Nya och begagnade delar till din maskin.

Telefon 0502-42348

**-Service
-Reparation
-Köper
-Säljer
-Byter**





Karl-Erik Svensson, Maths Torstensson, Ola Korsfeldt, Guy Larsson, Björn Erikson, Lisbeth Larsson (vid ratten), Lars Berglind, Lars-Erik Björkström och Curt Axelsson.



Björn Erikson, Erik Karlsson, Ingrid Björkström, Yngve Hammarlund och P-O Lunde.



Ingrid Björkström och Anita Öknegård fixar reklamartiklar.



Ola Korsfeldt visar sin broschyr-samling.



Hans Rosenquist och Olle Hedell.



Lisbeth Larsson och Göran Nilsson.



Till Svenska BM-klubben

Det har nu gått en vecka sedan jag hade det stora nöjet att få gästa Svenska BM-klubben med alla dess entusiastiska företrädare. Ett stort tack för hjärtligt mottagande och inte minst för att jag nu och framledes kan betrakta mig som en bland alla dem som så osjälviskt tagit på sig att förvalta arvet efter Johan Theofron MunkteLL! 🍷
Med vänliga hälsningar
Olov Hedell (Olle)



Rikard och Johan Wester Dahl.

Planerad verksamhet i Svenska BM-klubben 2019

Klubben har medverkat på Swecons 50-årsjubileum, som hölls i Karlstad i mars. Vi skall även medverka vid Borgerby, Målilla och Trädet. Regionombuden ska vara med på olika arrangemang inom respektive område. Årets regionmöte hålls i Hallsberg i maj och vi kommer att ha 3-4 styrelsemöten.

Under året planerar vi att ge ut fyra nummer av BM-bladet (mars, juni, september och december).

Vi har beställt ljuddämpare till Boxer, Victor och Bison för vidareförsäljning. Till T21-T24 finns ljuddämpare i lager. 🍷

Budget Svenska BM-klubben 2019

Inkomster:	
Medlemsavgifter	462 000
Försäljning klubbartiklar	110 000
Försäljning annonser	14 000
Summa	586 000

Utgifter:	
BM-bladet + porto	150 000
Omkostnader BM-bladet	10 000
Telefon, kontantkort	900
Kontorsmaterial	5 000
Hemsidan, webmaster	45 000
Kostnader kärra	2 000
Bankkostnader	5 000
Reseersättningar	40 000
Inköp klubbartiklar	115 000
Inköp förbr.-mat., inventarier	1 000
Kostn. reg.ombud + experter	100 000
Kostnader möten	65 000
Kostn. Marknader o dyl.	3 000
Frakt av maskiner	5 000
Porto	15 000
Fören.avgift, facklitteratur	2 100
Sponsring, presenter	3 000
Kostn. kassör, reportageresa	9 000
Oförtutsett	10 000
Summa	586 000



Premiär för BM-klubben på Swecons maskindagar



Som resultat av klubbens överenskommelse med Swecon att kunna delta vid deras maskindagar inbjöds vi att vara med på Swecons 50-årsfirande i Karlstad den 29:e och 30:e mars. Vi hade en sagolik tur med vädret. Solen sken och värmden en del trots att det blåste ganska kraftigt. Swecons anläggning ligger i Alster strax utanför Karlstad. I entrén möttes man av två grävmaskiner med armarna lyftade mot varandra och som bildade en portal, tjuvigt.



Vi tog oss snabbt till klubbens röda tält som var uppställt på gården i närheten av Swecons byggnad, en mycket bra plats då många människor passerade förbi oss när de skulle gå och titta på alla nya och begagnade maskiner och besöka Swecons kundmottagning och shop. Som historisk motvikt till alla nyheter visade BM-klubben en 845 från Munktellmuseet, en BM 350 Boxer från Jönköping samt en 1051 encylindrig båtmotor från Curt Axelsson. Under dagen kom många intresserade och besökte vårt tält, en hel del presentartiklar såldes och klubben fick flera nya medlemmar.



På kvällen inbjöds vi att tillsammans med Swecon fira deras 50-årsdag på ett vackert beläget hotell i hamnområdet. En trevlig kväll med god mat och underhållning.



Ett stort och varmt tack till Swecon i Karlstad för all vänlighet och omtanke som möttes oss. 🙌

Text: Nita.

Bild: Lennart Öknegård.



BM-bladet 1/10
 årgång

BM-bladet åren 1-10

Hur det började

Det började med ett samtal. Lennart berättade att BM-klubben hade bildats för ett tag sedan vid ett möte på Munktellemuseet. Man hade startat ett medlemsblad med klubbinformation och reportage från veterantraktorklubbar och veterandagar. Och så några annonser naturligtvis.



Lennart visste att jag arbetat med trycksaker på BM och senare på fritiden hjälp till med mosvarande på Munktellemuseet.

Han hade ju faktiskt varit min chefs, chefs, chef under de tre första åren av mina 35 år på företaget.

I samtalen kom det fram att man ville göra lite mer av bladet. Kanske något mer medlemstidningsaktigt. Kunde jag tänka mej att fundera ut hur en sådan trycksak skulle kunna se ut och komma med ett förslag. Kunde jag till och med hjälpa till med produktionen, kanske?

Detta var början på ett bra samarbete. Och början på ett fint umgänge. Vi fann varandra Lennart med fru Anita och jag. Under åren har vi haft många kul och intressanta diskussioner – inte bara om tidningen. Mycket kaffe har det blivit, och en och annan av Anitas goda bullar för att stimulera hjärnaktiviteten.

Lennart har fokuserat på skrivandet av egna artiklar, ofta från egna reportage och resor runt om i Sverige tillsammans med Anita. Korrläsning och justering av texterna med varsam hand har Anita gjort innan de hamnar i min inkorg för att bli en rå-layout med bilderna.

Berättelser kommer från medlemmar och andra till paret Öknegård för att bli artiklar i tidningen. Kanke någon

hjälp med formuleringar eller meningsbyggnad kan behövas utan att innehållet förändras. Det är ju författarens ord som räknas, editeringen skall bara göra det bättre.

Ofta kommer det bilder till berättelserna som visar spännande, vackra och intressanta händelser. Gärna med en BM veteranmaskin någonstans i bilden.

Att använda bilder i en trycksak som trycks i bra kvalitet kräver bra upplösning. Vi människor har aldeles för bra ögon. Vi ser alla avvikelser och noterar att bilderna ser gryniga ut. Botemedlet är bättre upplösning, dvs att sätta kameran på bästa kvalitet.

Kamerorna har blivit allt bättre och minneskorterna all större och billigare. Det är mumma för en tidningsmakare. Och får man sedan flera bilder tagna i olika vinklar och med olika avstånd att välja mellan, då är lyckan gjord. Då finns det möjligheter att göra snygga och intressanta uppslag i tidningen.



Första tidningen

När vi enats om utseendet och formatet, fortsatt i A5, på tidningen så gjorde vi det första numret med 12 sidor i det nya formatet – 2011-1. Jag valde att jobba mycket med maskinfärgerna grönt, rött och gult.

Namnet BM-bladet fick vara kvar naturligtvis för att länka ihop med de tidigare utgåvorna.

Emottagandet var positivt och vi kunde konstatera att beslutet var rätt.

Mer tidning

2012 enades vi om att göra BM-bladet mer lika en vecko- månadstidning. Detta med att öka formatet till A4 och antalet sidor till 16.



20 sidor

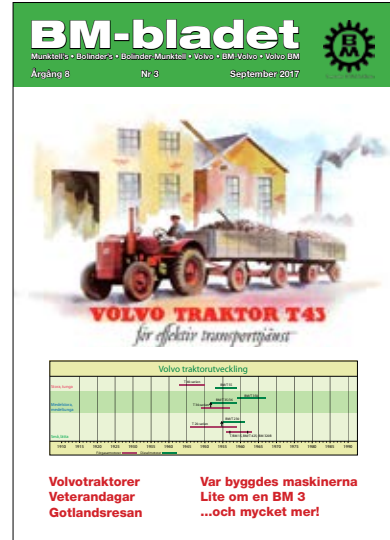
Så var det dags att öka till 20 sidor. Vi har haft artiklar som inte fått plats – nu äntligen har vi fyra sidor till att använda.



Så blev det 24 sidor

Tänk att vi har så mycket att berätta. Tack vare våra medlemmars idoga skrivande och fotograferande, djupdykande i historiska arkiv samt reparationsreportage så fylls varje nummer. Och så lite hjälp från redaktionen naturligtvis. 🛠️

Text: Per-Arne Pettersson



Var byggdes maskinerna?

Del 12 - Aktiv-Fischer, Morgongåva

Under spannmålsskörden i Sverige händer det att man kan se mindre gröna och gula Volvo BM skördetröskor märkta Aktiv S 800 och Aktiv 1110 i arbete. Dessa byggdes inte av BM i Hallsberg utan av företaget Aktiv-Fischer i uppländska Morgongåva, och man kan därför undra hur detta kom sig. Därför kommer här historien bakom detta företag och orsaken till varför BM sålde dessa skördetröskor under sitt namn.

1874 grundade verkmästarna Oskar Fredrik Wijkman, Hallstahammars bruk, och Viktor Svalin, Hellefors bruk, verkstadsföretaget Westerås mekaniska verkstads AB i Västerås, vilket var Sveriges första verkstadsindustri enbart för lantbruksmaskiner. Orsaken var jordbrukets påbörjade mekanisering som skapade en efterfrågan för inhemskt tillverkade lantbruksmaskiner. De flesta maskinerna vid den här tiden var importerade, t ex från USA. 1875 lanserades företagets första serietillverkade slättermaskin. 1876 lanserades en bredsåningsmaskin utan billar och året därpå en med billar. Under 1880- och 1890-talets början tillkom ytterligare ett antal maskiner och redskap såsom hästräfsor, vältar, gödselspridare, stationära höpressar mm.

Vid sidan av Westerås mekaniska mekaniska verkstad var Wijkman med och startade ASEA (Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget) under 1890-talet. 1898 övertog också ASEA aktiemajoriteten i Westerås mekaniska verkstads AB och man tänkte också lägga ned tillverkning av lantbruksmaskiner och enbart tillverka elektriska motorer. Emellertid ville Wijkman fortsätta med lantbruksmaskinerna och flyttade tillverkningen till lediga fabrikslokaler i Morgongåva ca fem mil nordost om Västerås och företaget ombildades till AB Westerås lantbruksmaskiner. Fabriken i Västerås övertogs samtidigt av ASEA.

Under 1900-talets början kom exporten igång och man skickade iväg lantbruksmaskiner och redskap bl. a till de övriga nordiska länderna, Frankrike och till så avlägsna länder som Argentina.

Inom Sverige såldes maskinerna och redskapen fram till 1904 bl. a genom egna agenter, då grosshandlaren An-



Aktiv M med 5 fots skärvidd.

ders Fischer fick ensamrätt för försäljningen inom Sverige. Efter Wijkmans bortgång 1907 köpte Fischer företaget 1908 och företagsnamnet ändrades till AB Westeråsmaskiner. Självavläggare, tröskverk och mindre kvarnar tillkom på programmet.

And. Fischer AB.

Fischer fortsatte dock sin grossist-rörelse med säte i Stockholm genom att den blev ett försäljningsbolag för lantbruksmaskinerna från AB Westeråsmaskiner under varunamnet Aktiv med namnet And. Fischer AB. Under 1920-talets början anlätades Överums bruk som försäljningskanal till järnhandeln. Maskinerna som såldes genom denna fick varumärket Aros. För exporten svarade Westeråsmaskiner själv.

ÖVERUM

1926 gick Anders Fischer ur tiden. Disponenten Erik C.G. Bolinder övertog båda företagen 1933. Fabriken i Morgongåva byggdes ut och produkter som man ansåg inte hade framtiden för sig utgick.

1937 lanserades såväl häst- som traktordragna självbindare med bl. a gummihjul.

Under 1940-talet insåg företaget, precis som BM, skördetröskans fördelar och att tiden för självbindare och stationära tröskverk var uträknad. Dessutom ville man ta upp konkurrensen med BM om maskintypen. Därför togs en traktorbogserad direkt driven skördetröska av genomgående typ fram efter förebild från de mindre amerikanska bogserade skördetröskorna. Denna lanserades 1947 som Aktiv M med 5 fots skärvidd. Denna fick ett gott rykte genom sin driftsäkerhet och i förhållande till konkurrenterna sitt låga pris och vikt, vilket bidrog till att den kvarstod i produktion ända till 1969.

1946 lanserades den första traktordrivna slättermaskinen.

Under 1950-talets första hälft tillverkade AB Westeråsmaskiner skördetröskor, självbindare, hästräfsor, slätter- och såmaskiner för såväl häst som traktor och frösåningsmaskiner. Senare under 1950-talet utgick de hästdragna maskinerna, då traktorn hade slagit igenom som jordbrukets dragkraft.

1956 lanserades den första självgående skördetröskan, vilken benämndes Aktiv MS med 7 fots skärvidd. Denna hade två bensinmotorer, den ena för drivningen av tröskverket och den andra för framdrivningen.

En medarbetare vid fabriken i Morgongåva byggde för eget bruk en bandvagn av typ snövevsla. Företagsled-

AKTIV



Aktiv 800 med 8 fots skärvidd.

ningen blev intresserad av denna och kom fram till att bandvagnen kunde bli en exportartikel. Därför gick denna i serieproduktion 1957 under namnet Snowtrac och ett flertal exporterades till Nordamerika.

1958 utgick skördetröskan MS och ersattes av M2S också med 7 fots skärvidd.

1961 beslutade man att färre maskintyper skulle tillverkas i stora volymer. Därför utgick såmaskinerna och självbindarna 1962. Under samma år flyttade And. Fischer AB sitt kontor från Stockholm till Morgongåva och slårtermaskinerna utlokaliseras, på grund av problem med arbetskraftsförsörjningen till Morgongåvafabriken, till en fabrik i Uppsala. And. Fischer hade vid den här tiden också en omfattande import av lantbruksmaskiner och traktorer, t ex större skördetröskor från Clayson, idag New Holland, och traktorer från David Brown, då man erbjöd jordbruket en komplett maskinlinje. Dessutom öppnade man egna återförsäljarfilialer runt om i landet.

BM-Volvo S 830. Tillverkades i Hallsberg.



1963 lanserades den större snövesslan Trac-Master.

Som ett komplement till snövesslorna presenterades snöskotern Snow-Tric 1965. Denna och snövesslorna såldes av företaget Persson Invest i Östersund.

1966 öppnades en komponentfabrik i Norrtälje. Under samma år lanserades den självgående skördetröskan Aktiv 800 med 8 fots skärvidd, som ersatte M2S:en. Året därpå lanserades den större versionen Aktiv 1000 med 10 fots skärvidd.

Systemet med ett eget återförsäljarnätverk visade sig vara kostsamt för And. Fischer AB, samtidigt blev export- och försäljningskrediterna för större importerade maskiner utdragna. Därför fick AB Westeråsmaskiner och And. Fischer AB problem med likviditeten 1967. Även omläggningen till Automatisk Databehandling (ADB) bidrog också, då detta blev mycket kostsamt. Norrtäljefabriken visade sig också vara en felsatsning.

För att råda bot på situationen upphörde agenturen för traktorer och lantbruksmaskiner 1968 och tillverkningen i Uppsala och Norrtälje togs samtidigt

BM-Volvo S 800.



hem. Samma år slogs det tillverkande företaget AB Westeråsmaskiner och försäljningsbolaget And. Fischer AB ihop till Aktiv-Fischer AB. Försäljningen av företagets lantbruksmaskiner lades ut på externa återförsäljare 1969.

För att kunna säkra tillverkningen av skördetröskor och undvika en nedläggning av fabriken i Morgongåva kontaktades BM under första hälften av 1969 om ett övertagande av tillverkningen och försäljningen av skördetröskor. Då BM kände till Aktiv-Fischers problem var man först avvaktande och menade, att man inte ville åta sig ett socialt ansvar vid en eventuell fabriksnedläggning.

Den torra sommaren 1969 bidrog till små skördar av såväl spannmål som gräs, vilket bidrog till en kraftig försäljningsnedgång av skördetröskor och reservdelar till lantbruksmaskiner. AB Aktiv-Fischer stod nu inför en konkurs. Man kontaktade återigen BM, som nu hade tänkt igenom saken.

BM hade lanserat skördetröskan S 830 året innan och kommit fram till skördetröskor med en skärvidd på 8–10 fot för den nordiska marknaden kunde bli de mest lönsamma. Därför behövde BM snabbt en skördetröska i storleken under S 830 och man räknade därmed också på en försäljningsandel på 45%–60% av detta trösksegment. Samtidigt kunde BM bli av med en svår konkurrent. Hösten 1969 tecknades därför ett tioårigt avtal mellan Aktiv-Fischer och BM om att sistnämnda skulle överta försäljningen och reservdelsansvaret för Aktivs skördetröskor. Då S 830 redan fanns utgick Aktiv 1000 tröskan och den bogserade M-tröskan ut-

gick också, då bogserade skördetröskor hade blivit omoderna. Samtidigt övertog Persson Invest, återförsäljaren av snöfordonen, företaget för att undvika konkurs och nedläggning, då detta var Morgongåvas största arbetsgivare.

Således blev det skördetröskan Aktiv 800 som införlivades i BM:s program i januari 1970. Samtidigt tog AM (Andersson och Mattson) i Malmö över försäljningen av Aktivs slättermaskiner.

I BM:s version kom skördetröskan Aktiv 800 att benämnas BM-Volvo S 800 och från och med 1974 Volvo BM S 800. Först behölls skördetröskan Aktivs färger, ljusare grönt och tegelrött. Efter bytet av varunamn fick skördetröskan BM-färgerna gult och mörkare grönt.

1977 flyttades tillverkningen av snövesslorna upp till Persson Invest verkstäder i Östersund. Samtidigt lanserade Aktiv-Fischer en slätterkross med valsar och haspel och en slättermaskin med knivtallrikar. Produktionen av slätterknivarna kvarstod.

1979 löpte avtalet mellan AB Aktiv-Fischer och Volvo BM ut gällande skördetröskorna. För att trygga tillverkningen och utvecklandet av skördetröskor i såväl Morgongåva som i Hallsberg bildades under samma år det gemensamt ägda bolaget Svenska skördetröskor HB. Långköraren S 800 utgick och ersattes med modellen 1110 också med 8 fots skärvidd.

På grund av avtalet med Valmet 1979 och att BM hade beslutat sig för att upphöra med lantbruksmaskiner överlät BM 1980 sin andel till Överums bruk, som ingick i Electroluxkoncernen. Skördetröskorna kom nu att säljas under varumärket Överum Aktiv.



Volvo BM Aktiv 1110.



1981 lanserades skördetröskan 1150 med 10 fots skärvidd.

Då Elektroluxkoncernen i första hand ville inrikta sig på hushållsmaskiner såldes Aktiv-Fischer 1982 till den finska maskintillverkaren Rosenlew, vilken tillverkade skördetröskor under varumärkena Sampo och Massey Ferguson, samtidigt som slättermaskinerna och snöskotrarna utgick. För att kunna trygga produktionen vid Morgongåva-fabriken utlokaliseras tillverkningen av de båda varumärkenas minsta tröskmodeller dit. Vid sidan av dessa tillverkades Överum Aktiv tröskorna 1110 och 1150 fram till 1984. Samma år lanserades Aktiv Sampo 580 och dess motsvarighet Massey Ferguson 16.

På grund av jordbrukets storleksrationalisering i Sverige minskade försäljningen av de mindre skördetröskorna och att avtalet med Massey Ferguson gällande produktionen av deras minsta skördetröska i Morgongåva löpte ut 1987, lades fabriken ned 1988. Tillverkningen togs samtidigt hem till finska Björneborg.

Efter nedläggningen blev det med tiden ett lågprisvaruhus och ett boklager i AB Aktiv-Fischers tidigare fabrik.

BM-Volvo och Volvo BM märkta skördetröskor från Morgongåva: S 800 1970–1979 och Aktiv 1110 1979–1980. 🚧

Text: Ola Korsfelt.

Bild: Munktellmuseet.



Överum Aktiv 1150.

Volvo BM LM 841 - modell i skala 1:50



Modell av det utförande som Terrängteknik i Sundsvall äger. Modellen har detaljer av plast, gummi, metall och etsad metall. Inredd detaljerad hytt. Redskapsfäste för redskapsbyte. Denna första version levereras med justerbara pallgafflar. Produceras i en begränsad upplaga som utställningsmodell och levereras i en skyddande vitrin. Leveranstid inom Sverige vanligtvis 2–3 arbetsdagar.

1 495 kr inkl. moms.

<https://swedishmodelworks.se/butik/volvo-bm-lm-841-d-60/>

**SWEDISH
MODELWORKS**
swedishmodelworks.se

Bakom annonsen

Många har säkert sett annonsen ”Preska AB” på sidan 2 i BM-bladet men vad finns bakom?

Preska AB som ligger i Helsingborg startade på 1960-talet med tillverkning av kapell, både vanliga och TIR-kapell för lastbilar och släpvagnar. Innan EU bildades var lastbilarna tvungna att ha så kallat TIR-kapell för att kunna köra i transittrafik, det vill säga kunna köra genom länder utan att behöva förtulla lasten. Reglerna för TIR-kapell var mycket stränga även när det gällde reparationer vilka skulle göras på speciellt sätt för att bli godkända. Detta gav mycket jobb åt Preska som tyvärr försvann när Sverige kom med i EU. Detta medförde att Preska fick söka nya kunder. Idag tillverkar Preska fortfarande lastbilskapell och släpvangskapell men tillverkningen har breddats med kapell till personbilsläp, poolöverdrag samt allehanda kapell till lantbruksmaskiner. Preska hade som mest 9 anställda.

Anders Nilsson som idag driver Preska började sin anställning 1971 efter att ha jobbat som bonddräng under

flera år. 1989 blev Anders delägare och tog sedan över företaget helt och hållet 1999. Idag arbetar även Tommy Bergsind och Anders dotter Marie Nilsson på företaget. När Marie inte jobbar på kontoret tillverkar Marie poolöverdrag.

Med 48 år i företaget har Anders en lång och gedigen erfarenhet av tillverkning av kapell både i PVC och canvas. Största kapell som Anders tillverkat var ett vindskydd till en av flytdockorna på Landskronavarvet. Det kapellet var 13,5 m högt och 27 m långt. Anders har också tillverkat flera canvaskapell och PVC-kapell till veteranlastbilar. Sista åren har det blivit fler och fler hyttinklädnader till veterantraktorer. En del av de kapell och hyttinklädnader som kommer till Preska är i så dåligt skick att Anders måste först reparera dem för att få fram en mall för att kunna tillverka ett nytt. Detta är dock inget problem för Anders som är mycket positiv och gärna drar en historia. För Anders finns inget regnväder utan det är vad Anders kallar presenningsväder. 🚗

Text & bild: Björn Cagner.



Anders vid en av symaskinerna. Observera hur sliten pelaren är på insidan! Bakom Anders står Tommy.

Säljes

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



Här är det en 36:a som skall få ny inklädnad men först måste delarna lappas ihop till en mall.

En 320 som skall få ett nytt tak med nedhäng bak.



Ett litet urval av alla de sorter av öljetter och beslag dom Anders lagerhåller.

Ett nästan färdigt kapell till en trailer.



Sevalla Ångtröskverksbolag

Den 22 augusti 1897 bildades ett bolag av dessa 7 sevallabönder:

- A J Johansson, Bro
- J E Pettersson, Bro (Lappbro)
- A Johansson, Bro (Skogsbro)
- C H Johansson, Herrkvarn
- Bernhard Johansson, Wäsby
- Axel Johansson, Kinsta
- Karl Johan Elander, Attersta

Bolagets namn blev Sevalla Ångtröskverksbolag och ändamålet var att anskaffa ett "ångtröskverk med maskin" och medel anskaffades genom att man tog upp ett lån på 5 000 kr. En av bolagets män "ställer sig som låntagare och alla öfriga såsom borgen med gemensam ansvarsskyldighet". Bolagskontraktet upprättades i 7 likalydande exemplar och bolagsmännen erhöll varsitt. Så var bolaget igång utan krångel med myndigheter och registreringar.

Bolaget skulle inom sig utse en "Direktör" som skulle ha ansvar för materielen och bestämma tröskverkets marschroute samt anställa maskinist och matare. Vidare skulle han handha bolagets inkomster och utgifter och före den 1 augusti redovisa den gångna säsongens räkenskaper. Samtidigt skulle en ny "direktör" väljas för nästa år.

Man vilade inte på hanen, för redan den 16 september 1897 levereras en lokomobil Typ G5 från Munktells Mekaniska Verkstad i Eskilstuna per järnväg till Joh. Johansson, Bro, Hedensberg. Axel Sundström, Westerås står som "Requirent". Tillsammans med tröskverk C3½ som ingick i ett "tröskset" enligt katalogen för 1897, kostade alltsammans 5 300 kr fritt köparens järnvägsstation. Detta enligt uppgifter från Föreningen Företagens Arkiv i Sörmland, ett välordnat arkiv med tjänstvillig personal.

Lokomobilen hette Typ G5 vilket innebar att storleken var 5 hkr, men i verkligheten utvecklade den 16 effektiva hästkrafter. Eldningsytan var 10 m² och ångtrycket 6 kg. Tröskverket var 3½ fot, vilket innebär att det var ett stort verk. Dessutom var det dubbelrensande och hade både kärnare och triör och kunde leverera den rena spannmålen sorterad i 3 olika kornstorlekar. Jämfört med vad som fanns tidigare av tröskverk var det naturligtvis en stor förbättring.

Axel Sundströms Järnhandel var tydligen återförsäljare för Munktells maskiner, men huruvida tröskbolaget lyckades pruta ner priset till de 5 000 kr, som man hade lånat, får vi inte veta, för det finns inget kvitto från affären. Däremot finns en del kvitton från åren 1901–1903. "Slagtunnan" behövde repareras 1901. Det var verkligen en tunna det var fråga om, en stålcylander med påskruvade, refflade slagor av stål, "vilande på mellanstycken av trä". Reparationen gjordes på Munktells Mekaniska Verkstad och kostade totalt 94 kr. För den summan fick man både nya slagor och trä mellanstycken, "tunnan" ombyggd och justerad, axeln riktad och lagrena inpassade. Man undrar vilken olycka som förorsakade reparationen.

Lokomobilen behövde repareras och besiktas 1902, men då vände man sig till Enköpings Maskinfabrik, som kom ut och gjorde arbetet på platsen till en kostnad av 48 kr.

Socknens bysmed, E A Hjelm Hofslageri och Smidesaffär, Bro, gjorde ett flertal reparationer. En parstäng av trä reparerades två gånger 1903 och en parstäng av stål omändrades samma år. Både lokomobilen och tröskverket flyttades med hästar. Det var tunga grejer så det gällde tydligen på draganordningarna. Lokomobilen vägde 3 300 kg och tröskverket ungefär lika mycket.

Tröskningen skedde naturligtvis huvudsakligen inne på logarna på vinterhalvåret, men man var redan då så rationell så att en del tröskning skedde i augusti och september då man säkerligen hade tröskverket uppställt utomhus och körde kärvarna direkt från åkern till tröskverket. Förutom tröskning hos delägarna så användes tröskverket också för legotröskning hos andra bönder.

Hos A F Thorgren i Strömsdal köpte bolaget linolja, blymönja och zinkvitt för underhåll och målning av maskinerna. Maskinolja och fotogen (till lyktorna) köptes också där liksom även hos J E Johansson i Wäsby. Denne drev handel på Karl-Gustavs gård och var farfarsfar till såväl Karl-Gustav som Jan-Erik, Bosse och Ulf. Jan-Erik berättar att han hört talas om att Märten Ljungberg, Asplunda var den sista maskinisten på lokomobilen. Lokomobilen bör ha blivit "pensionerad" 1918 när Industriföreningen bildats och elektriciteten kom till socknen.

En artikel som det var stor åtgång på var talg. Det köptes säckvis från Axel Lunds Slagteriaffär i Ransta och kom med järnvägsfrakt till Hedensberg. Hans Ahlström har tillfrågat några verkliga veteraner om vad man använde så mycket talg till. Förklaringen sägs vara att alla läderremmar måste hållas mjuka för att fungera bra och då smälte man talg och smorde remmarna med. Se'n gick det som smort!

Lars Elander

Källa: Ett för mig (och alla äldre Sevallabor jag talat med) okänt företag i socknen blev jag varse i Sevallagårdens arkiv härom veckan. Roland Lindström tror att handlingarna kom med i samband med att han deponerade industriföreningens efterlämnade papper i arkivet för några år sedan och Sten-Ove Sandell gjorde sedan en berömvärd systematisering av de gamla handlingarna i arkivet. De handlingar som finns tillgängliga är ett bolagskontrakt från 1897 och några stycken kvitton från åren 1901–1903.

<https://sevallasocken.se/category/om-sevalla/historia/> 📄

Ångtröskverksbolag Sevalla.



BM-maskiner till försvar 2

Traktorminnen som artillerist

I BM-bladet nr 1 2019 beskrevs cykel-tolkning efter traktor. Det var en effektiv men farlig truppförflyttning, som kunde sluta med att cyklar och soldater låg i en stor hög. Det var nog mest infanteriet som utnyttjade detta transportsätt. Artilleriet, där jag fick min grundutbildning på slutet av 60-talet, använde traktorer för att förflytta haubitsar. Jag fick en förmiddagsutbildning i traktor-körning, bondpojke som jag är. Övningsobjektet var en Boxer, som här kallades hjultraktor 317 och ingenting annat. Det jag kommer i håg är hur svårt mina kompisar från 08-området hade att växla med "dubbeltrampning". Dessutom var drivhjulen vända åt andra hållet. Enligt befälen var det en besparing i slitage på diagonaldäcken, då traktorerna nästan uteslutande gick på väg. Till Boxern, förlåt hjultraktor 317, hörde en kardandrivna kärria med växellåda. Den var en 3-tons kärria, som kallades drivkärria 834A, tillverkad av Livab i Braås och på den lastades ammunition. Efter denna kärria hängdes en 10,5 cm haubits på en krok där bak. Jag vill minnas att det på 60-talet ingick 16 traktorer i varje haubitskompani varav 6 drog pjäser. Ingen hade riktig hytt.

Det gick väl an att köra under den varma årstiden – men vintertid på isiga vägar och utan hytt?

Det måste ha varit i slutet av februari 1977, termometern visade enbart på minus 30 grader och rep.förbandet jag då tillhörde skulle förflyttas fältmässigt från södra Värmland till Älvdalen. Det var en resa på 40 mil som tog två dagar med traktor. De 18 pjäserna i bataljonen skulle dras av hjultraktorer, läs Boxer utan sido- eller bakstycke. Jag minns att förarna vägrade. Översten ordnade då fram en buss, så att dessa kunde byta med varandra varje timme efter att de fått värma upp sig i bussen.

Jag fick se karavanen när den anlände till skjutfältet. Boxerljudet hördes lång väg när de kämpade sig uppför backarna och på ett ställe räckte inte snökedjorna till utan drivningen på

vagnen måste kopplas in. Det som normalt borde tagit någon minut blev säkert till en kvart. Det var nämligen, och jag överdriver inte, en michelingubbe (en rund reklamfigur på 60-talet) som med arméns vita fårskinnspläs utanpå flera lager vinterkläder skulle frigöra sig från förarplatsen för att gå några steg på stumma ben för att lägga i en växel på vagnen. All heder åt dessa repgubbar som fick pjäserna skjutklara.

Det var sista gången jag såg några artilleripjäser dras av hjultraktorer. Terränglastbilarna kom alltmer att användas och i och med att de långskjutande pjäserna infördes var det en nödvändighet. 🚫

Text: Olof Irander.

Bild: okänd från nätet.



Hjultraktor 317 och drivkärria 834A.

Andra maskiner i uniform

I framtida nummer kommer vi att berätta mer om om dessa. 🚫



50 år med Dumperfrakt



Sven-Arne med sin lättviktare.



Sven-Arne som burkslav.



Sivovagnsmotorcrossstävling.

Sven-Arne Karlsson

Sven-Arne Karlsson (70 i sommar) är född och uppvuxen i Konungsö, Västernorrland. Under sin barndom så bodde hans familj granne med hans farfar, som sedermera runt 1956–57 köpte en ny Volvo T-24. Det var startskottet på Sven-Arnes motor- och maskinintresse. Han började sin karriär i liten skala genom att skruva med cyklar, trimma mopeder där han föredrog Victoria, fixade EPA-traktorer och motorcyklar (Monark Blåstinget). Vartefter intresset växte införskaffades billiga verktyg.

Ett typiskt drag för Sven-Arne är att han köper begagnat, skruvar och mekar så att "maskinerna" fungerar igen. Därefter så säljer han dem vidare.

1971 bosatte sig Sven-Arne i Borsöknä, Eskilstuna, där han bodde till 1978 då han flyttade till Skoga. Här byggde han upp sin allra första egna verkstad komplett med el- och dieselservice, däckverkstad, allahanda verkstadsmaskiner och rikligt med verktygsutrustning, liftar och så vidare. Nu började han köpa in anläggningsmaski-

ner för att gå igenom dem och få dem fullt fungerande. Han samlar även på maskiner och har bland annat cirka 100 traktorer och andra veteranmaskiner inkluderat dumprar som till exempel DR 860, DD-1524, 860TL. Sedan 2013 så bor han på Djurgården men har fortfarande kvar sin verksamhet och sina maskinhallar i Skoga.

Sven-Arne Karlssons motto är:

- Maskinen ska bara gå dvs inga stopp som skulle hindra att göra jobbet. Det innebar ofta nattjobb på verkstan och stundom även utomhus på plats för att få igång maskinen.
- Original dvs att maskinen alltid ska vara i originalutförande samt oftast med originaldelar.
- Näsa för affärer affärsmöjligheter istället för ändstation skrot-Nisse

Eskilstuna Dumperfrakt AB

Dumperfrakt registrerades som företag den 28 december 1968 d v s för jämt 50 år sedan. Sven-Arne Karlsson förvärvade sin första dumper 1968, en DKD 15.

Efter företagsbildningen började Dumperfrakt sina första jobb, i Fin-

spång. Det var vinter och 23 grader kallt så man tvingades "låna" diesel för att elda under motorn för att starta. Däcken var slitna och i korgen frös massorna fast så att man fick hälften kvar vid tippning. Efter vintern kom han hem till Eskilstuna och började köra för Alltransport som sedermera uppgått i M4.

1969 köpte han den första nya maskinen, en DR 860. 1970 hade han jobb i Nacka där man under tiden bodde i en husvagn. 1971–72 körde de på motorvägsbygget i Läggesta och då hade företaget som mest 6 dumprar i arbete. DD-1524 som Sven-Arne körde själv köpte han från Åsby Grus och Betong, som redan 1966 köpt tre stycken dumprar som de hade planerat att köra i egen regi men ångrat sig och nu gjorde sig av med. 1972 inköptes en ny DR 860T och en 860A som egentligen var en prototyp. Dumperfrakt hade under många år nära samarbete med BM och erbjöds såväl att provköra som anskaffa prototypmaskiner. Som exempel så förvärvades en 860TL som så småningom kom att säljas som 860S.

DD-1524 inköptes från Åsby. DD-1524 i Läggesta, nylackerad. DKD 15.





DD-1524.

Under åren skaffades dessutom en 860TL, en 861, en 860S, en 5350, en 5350B, en A25, en A25C och en A25D.

Av dessa har Sen-Arne idag kvar DKD-15 (1968), DR 860 (1969), DR 860T (1972) och 860TL i sina samlingar.



DKD 15.

Mycket vatten har runnit under broarna under åren och Sven-Arne har många minnen av episoder som han gärna delar med sig av. Bl a så nämner han att vid motorvägsbygget i Läggesta så blev en 860 prejad av en lastbil och dumpern kom oroväckande långt ut på vägrenen. En grävmaskin i närheten erbjöd sig att hjälpa till men det slutade i stället med att dumpern stälpte ned i diket och slog runt. Man fick ta till bärgare och vända upp dumpern på vägen. Sven-Arne var beredd på en genomgripande reparation. Han entrade maskinen och vred om nyckeln för ett försiktigt startprov. Maskinen surrade till och gick igång som om ingenting hade hänt. Det enda som hade fallerat var att en av backspeglarna hade spruckit.

Detta ser jag som typiskt för BM:s maskiner och då speciellt dumparna, säger Sven-Arne nöjt.

Det skulle dröja till 1978 innan han kunde inreda en egen verkstad. Det var i samband med förvärvet av Skoga samma år då det yppade sig ett tillfälle att inreda och bygga till för att få en kom-



DR 860T.

plett verkstad. Här inryms stora öppna lokaler, utrustning för dieselprovning, maskinbearbetning, fullständig däckverkstad etc. Företaget arbetade efter principen att deras maskiner skulle gå. Dvs man utnyttjade nätterna till reparationer. Om någon dumper tillfälligt skulle sakna jobb så var det naturligt att föraren skulle arbeta i verkstaden. Inte bara med dumparna utan även med de maskiner som bytts in och som väntade på en översyn och potentiella köpare.

Företaget hade nämligen ett andra ben förutom dumpertjänsten. Som framgår av presentationen av Sven-Arne så är han inte bara en duktig tekniker även en driftig affärsman. Att byta in maskiner i någorlunda bra skick, renovera dem till brukssick och finna kunder för dem har legat för honom sedan tidiga ungdomsår.

Mer om detta i kommande nummer av tidningen. 🛠️

**Berättat för Lennart Öknegård
Bild: Sven-Arne Karlsson privat**



Gummielementen för korgen på DR 860 havererade i Läggesta.

DR 860 mötte en lastbil och hamnade i diket för att sedan välta helt vid bärgningsförsöket.



Nedslag i historien - för 50 år sedan - 1969

1969 var ur företagets historia på många sätt början på en inriktning som ännu I dag är ett signum för företagets produkter. Nu lanserades många produktnyheter både på den gula sidan och framförallt på den röda som man kan se lite längre fram.

GM 614

Detta år var det generationsväxling på grävarsidan inom företaget då man presenterade efterföljaren till 612:an. Direkt fick den smeknamnet "Bigger". Den var inte en vidareutvecklad variant av 612 utan en helt ny maskin. Denna hade betydligt högre kapacitet och en hel rad nya intressanta tekniska finesser – därav smeknamnet. GM 614 var byggd på i princip samma stabila chassi som företagets mellanstora lastmaskin. D v s BM:s trecylindriga diesel på 66 hk, fram och back växellåda med 5 växlar i varje riktning, skivbromsar på framhjulen samt hydraulisk hjälpstyrning. För att möjliggöra denna kapacitetsökning för dels grävaggregat och lastaggregatet hade man installerat en ny dubbelverkande pump. Den större pumpen var kopplad till grävsystemet och frontlastaren och den andra till svängfunktionen. Det fanns även en variant av denna maskin – 614 S, vilket innebar sidogrävningsutrustning där grävaggregatet kan vinkelställas i fyra olika lägen på elektrisk väg. Grävaggregatet kom från A/S Hymas i Norge, medan lastaren var konstruerad hos Strömsholmens Mekaniska Verkstad i Tranås. En annan nyhet var den nya förbättrade stödfotskonstruktionen och den nya frontlastaren som hade samma redskapsfäste som BM-Volvos lastmaskiner. Till sist vill jag bara nämna den nykonstruerade hytten som innefattade förbättringar enligt de senaste ergonomiska rönen vilket avsevärt förbättrade arbetssituationen för föraren.

SM 868

Den 6-hjulsdrivna skogsmaskinen SM 668 förbättrades genom att den erhöll en starkare motor – D50A som gav 105 hk vid 2200 r/min jämfört med företrädarens 1113A motor som vid 2200 r/min gav 69 hk SAE. Den större dragkraften var värdefull framför allt vid körning i stora snödjup, på mark med dålig bärighet, i mycket starkt kuperad terräng och då transporterna var långa. Alla de nyheterna som fanns på SM 668 återfanns naturligtvis hos SM 868 också. Detta innebar: hydraultransmission med converter, sexhjulsdraft med boggi samt förarens möjlighet att köra maskinen oavsett om han var vänd framåt eller bakåt vilket innebar att föraren inte behövde vända sig om vid korta förflyttningar under lastningskedet. Detta uppnåddes genom manöverorganens placering och dubbla styr- och hastighetsreglage. Om man jämför SM 668 med SM 868 finner man att framdelen på SM 868 var 20 cm längre och 50 kg tyngre än på SM 668. Till sist måste framhåvas att boggin var försedd med ny typ av lagringar och ny typ av vertikala drivkedjor – vilket var en anpassning till den större dragkraften.

LM 840

Även om denna maskin ansågs vara idealisk och mycket effektiv i lastningsjobb blev den ännu bättre detta år genom följande förbättringar: Den fick hydrostatisk styrning och annan utformning av motvikterna vilket gav bättre stabilitet och mer än 10 % högre tipplast. Större bränsletank, delad framaxel vilket



BM-Volvo 868.

innebar förbättrad service och underhåll och den hade genom den nya konstruktionen blivit betydligt kraftigare. Hydrauliskt manövrerade bromsar gav jämnare bromsverkan och längre intervall mellan justeringarna. Till sist fick lastaren en större hydraultank som gav bättre kylning av hydrauloljan.

T 430

Detta år lanserades också efterträdaren till den legendariska T 400 – kallad Buster i folkmun. Nya Bustern hade många nyheter – främst på transmissionssidan, hydrauliken, förarkomfort och säkerhet samt en helt ny exteriör helt i linje med Boxer 600 och Bison 800 modellerna. Motorn hade i detta utförande förbättrats gentemot sin föregångare på många vitala punkter bl.a. ökad livslängd för motorn genom högre kapacitet hos smörjoljepumpen med 40 %. En annan viktig nyhet var införandet av Trac Trol – d.v.s en hydraulisk snabbväxel. Detta var en tillsats till den vanliga växellådan som gav en direkt och en lågväxel vilken manövrerades med en spak på instrumentpanelen. Denna kunde användas under körning – utan att kopplingspedalen behövde användas. Växling från direktläge till lågläge gav c:a 21 % lägre hastighet och 27 % större dragkraft. Även drivhjulsmässigt hamnade 430 i en ny klass – nämligen



BM-Volvo GM 614.



BM-Volvo LM 840.



Volvo BM 430.



Volvo BM 430.

13.6-36. Starkare hydraul uppnåddes genom höjning av hydraulpumpens arbetstryck med 25 % tillsammans med en mängd andra förbättringar.

Draget var specialanpassat till traktorn och dess olika uppgifter vilket förbättrats tillika Terra Trolen.

Traktor 430 kom att levereras i 3 olika utföranden – nämligen lantbruk standard, lantbruk special samt industriversion. Standardtraktorn hade en 40 % kraftigare framaxel och kunde även levereras med en ställbar framxel. Traktorn i specialutförande hade en ännu starkare framaxel och styranordning vilket motiverades med att framaxeln under långa perioder kunde vara mycket hårt belastad. Detta utförande kunde även leeras med servostyrning. Industriversionen levererades i stort sett i samma utförande som lantbruk special men utan hydraulisk lyft.

Hytten var moderniserad och försedd med antingen komplett hytt eller inklädd skyddsram. Båda hyttalternativen var ju naturligtvis försedda med värme och defroster. En mycket väsentlig säkerhetetalj hade installerats nämligen en startspärr i kopplingspedalen.

Detta innebär att traktorn inte gick att starta om inte kopplingspedalen var nertrampad.



T 810/814

I oktober året före kunde man i Skåne se prototypen till en stor fyrhjulsdreven traktor som var under utveckling. Traktorn kom att få 4-hjulsdrift vilken kommer att arbeta på dom 4 lägsta växlarna. Motorn var samma som i "lillebror" T 800 – en modern Volvomotor och i detta utförande försedd med turbo vilket gav cirka 125 hk. Styraxeln var i princip densamma som återfanns på våra 4 hjulsdrivna lastmaskiner. Växellådan blev mekanisk med 4 låg/hög växlar och 1 back i vardera låg/högregistret d.v.s. 10 växlar totalt. T 810 som var tvåhjulsdreven hade hjuldimension 11.00-16 fram och 14.9-24 bak vilket den delade med T 814. Medan den

4-hjulsdrivna versionen hade 14.9-24 fram. Styrningen var lättmanövrerad trots de stora och till synes otympliga framdäcken vilket styrdes genom den hydrostatiska styrningen. Hytten blev av samma höga klass som känns igen från 800-traktorn.

För att kunna utnyttja den högre motoreffekten även för kraftuttagarna maskiner, ex. stora jordfräsar och fälthackar var de båda nya modellerna försedda med oberoende kraftuttag för 1 000 r/min. De hade också separat axeltapp för 540 varvs uttag.

Parca

Detta år genomfördes köpet av A.S.J:s produktion av lastmaskiner. Mer om detta, bakgrund, tankar och hur det blev m.m. kan läsas i nästa nummer av BM-bladet – 2019-3. 📌

Text: Jörgen Forsrup.

Bild: Munktellmuseet.



BM-Volvo 810.



BM-Volvo 814.



ÖSA-museet i Alfta

ÖSA-museet vid Hälsingegård Ol-Anders.



Bamse med flera.

Vid besökscentrum Ol-Anders i Alfta har ÖSA-museet sina lokaler. Här huserar ÖSA historiska förening med ytor både inne och utomhus. Föreningen bildades i slutet av 2014 på grundval av en idé att skapa något slags minnesmär-



Gunnar och Jonas Östberg i smedjan 1952.

ke över företaget, produkterna och de anställda i samband med att dess driftige ägare Martin Östberg gick bort. Vid museet finns ett exemplar av Bamse och en Lill-Nalle som exempel på maskiner från BM-epoken 1952–1975. Man har

naturligtvis planer på att utöka maskinparken med bl a en SM 868. Museet har idag en begränsad yta och en dröm vore att kunna bygga en kopia av den gamla smedjan.

BM Bamse med ÖSA-56 vagn 1958.



BM Bamse M 60.





Ösa dumpern byggd på BM 470.

Inne i museet finns bl a en monter som visar stora trämodeller som togs fram i utvecklingsarbetet med nya maskiner. Dessutom föremål som speglar den allra tidigaste delen av ÖSAs historia. Bl a exempel på smidda detaljer.

Föreningen arrangerar en mycket omtyckt och välbesökt skogsdag vart annat år där man bjuder in skogsmaskinägare med anknytning till ÖSA att visa upp sina maskiner. Nästa arrangemang planeras äga rum 2020.

Berättat av Jan Brinka, Alfå.

Vill du veta mer om ÖSA?

Se BM-bladet 2017-4, BM-bladet 2016-1 och 2 samt BM-bladet 2014-2.

Tidningarna finns alla på klubbens hemsida och är åtkomliga för alla våra medlemmar. 📄

KEJ talar vid invigning.



SM 661 Stor-Nalle.



BM-Volvo SM 668.

DÄCK  **CENTER**
i Katrineholm AB **0150-331 50, 544 66**

Boschveteran står till min tjänst

Vad gör man när insprutningspumpen till Volvo T36 läcker som ett såll, kallstarten fungerar inte, traktorn är svårstartad och regulatorn gör lite som den vill? Enkelt, svarar ni alla, reparera pumpen givetvis. Jo, det kom till och med jag på, men svårare var det att hitta en Boschverkstad som över huvud taget var intresserade av att ta sig an en pump från 1958. Jag frågade på ett flertal stäl-



Flygfoto på Fa. Kess i Merzig, Saarland (från hemsidan).

len, men ingen var intresserad. Som tur är känner jag några kollegor på Volvo CE, som också är lite traktortokiga. En av dem är Udo Künzer och han tipsade om en firma Kess i Merzig. Där hade han själv lämnat in äldre komponenter och var alltid nöjd med servicen. Bland annat hade Udo fixat mina insprutare på Victorn där, som lade av under förra årets traktortur i maj.

Merzig ligger i nordvästra delen av Saarland. Saarland är Tysklands minsta Bundesland, om man undantar stadsdelstaterna Berlin, Hamburg och Bremen. Saarland ligger mellan Rheinland-Pfalz, där jag bor, Luxemburg och Frankrike. Saarland var tidigare ett omstritt område, eftersom de var rika på stenkol. Där det fanns stenkol fanns det järnverk och tung industriproduktion. Med dessa tillgångar

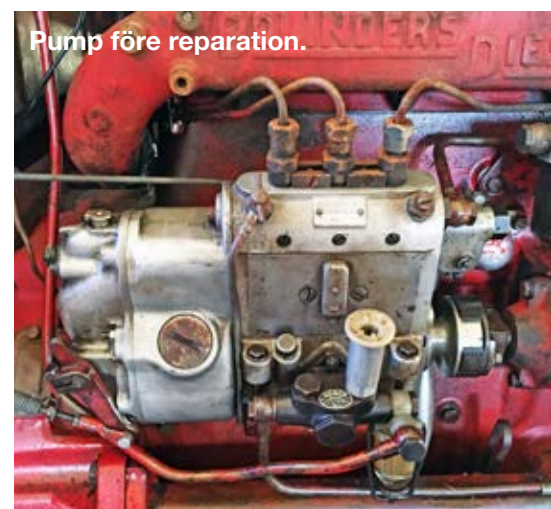


Ett ovanligt museum i receptionen.

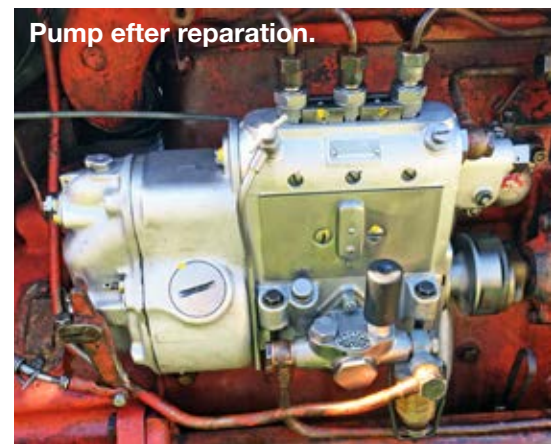
kom de alltid i kläm mellan Tyskland och Frankrike och speciellt i krigstider. Före andra världskriget tillhörde man Tyskland, men efter kriget blev man ett franskt protektorat. Folket var inte riktigt nöjda med det och 1954 genomfördes det en folkomröstning, där man röstade för ett tyskt medborgarskap. Så har det förblivit, men nu har området inte lika stor lyskraft, eftersom kolindustrin är nedlagd och därmed även en hel del industrier. I Merzig finns ett stort företag som lever kvar, dock i ett annat segment. Det är Villeroy & Boch, en världskänd porsinstillverkare. Om ni kommer hit, så glöm inte att hälsa på i deras "Outlet" i Mettlach (grannbyn), där man kan göra fynd.

Fa. Kess GmbH är Bosch representant, men kan även utföra allmänna bilreparationer. Udo hängde med mig

för att visa vägen. Han presenterade mig när jag lämnade över pumpen, som jag hade demonterat kvällen innan. Klaus Kess hette mannen på andra sidan disken och han log när han såg pumpen. "Den här är gammal" sa han. Jo, svarade jag, från 50-talet! "Jag kan inte lova att hitta alla originaldelarna till pumpen, som behövs för reparationen", var hans nästa kommentar. Ingen



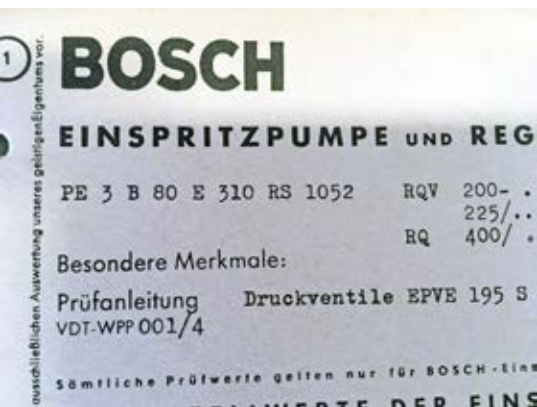
Pump före reparation.



Pump efter reparation.

Udo Künzer, min kollega, som hjälpte mig att hitta Fa. Kess och som lämnar över min gamla pump till Klaus Kess.





Bosch original tekniska datablad till T35/36 insprutningspump.

bra början, tänkte jag, men det skulle visa sig att Klaus var överdrivet försiktig. Klaus har insett att det är färre och färre firmor som sysslar med industrimaskiner, eller med lågvolyummotorer för specialinsatser. Bosch vill helst enbart serva motorer med höga volymer och som inte är alltför gamla, men det är Bosch som företaget inte ensamma om. Under tio år måste ett företag hålla reservdelar för sina produkter, därefter kan man givetvis fortsätta eller man väljer att skrota delarna. Det är tur att det finns teknikorakel, som både kan och vill hålla på med gamla artiklar. Utan dem hade vi fått parkera våra historiska klenoder i ett hörn, utan att kunna starta upp. Tänk vad tråkigt! Klaus utnyttjar tillfällen när Boschfilialer upphör eller byter ägare. Han köper på sig gamla originaldelar, samt även litteratur. Insprutningspumpen från T36:an som jag kom med, är ju inte direkt ny. Klaus letade i sina gamla Boschpärmar han köpt på sig och plötsligt hittade han alla grunddata och originalinställningar



Klaus på sin älsklingsplats, i verkstaden.



Klaus i sitt lager med några av hans renoverade pumpar.

från Bosch. Nu blir jobbet med din pump mycket lättare och både han och jag kände en viss lättnad. Han lyckades att hitta alla reservdelar som behövdes i originalutförande, förutom kallstartsreglaget och en del tätningar. Efter mycket pyssel fick han kompenserat slitaget med shimps, så att även kallstarten fungerade. Det blev också mycket puttsande på delar, där rost och slitage hade satt sina spår. Pumpen såg ut som ny när jag hämtade den, en vecka senare. Klaus berättade att en gammal filtätning hade han bytt ut mot en siemering och några papperstätningar fick han klippa till själv. Han hade lagt ner sin själ i pumpen, berättade han. Eftersom han inget hellre önskar, än att höra en gammal motor starta upp med hjälp av hans nyrenoverade insprutningspump. Att det här inte blev en enkel reparation förstår ni säkert, men en Bolinderdiesel utan en fungerande insprutningspump, är ingen bra kombination. Han såg nog hur mina ögon lyste, när jag tog emot pumpen. Plötsligt sa han "kom med här". Vi gick över backgården in på ett lager och jag trodde knappt mina ögon. På hylla efter hylla låg där nyrenoverade pumpar. Många av dem väldigt gamla, andra sällsynta och svåra att få tag på. Alla dessa pumpar var reparerade utan kundorder! Det är Klaus "pensionsförsäkring". Här fanns pumpar till Volvo Penta, till gamla Scania-Vabis och Volvo lastbilar, till 12-cylindriga motorer, båtmotorer, m.m. Hur många pumpar det fanns, tror jag inte ens Klaus själv vet. Dessa pumpar blir till, när delar

från "slaktade offer" sätts ihop till en funktionsduglig enhet, givetvis även m.h.a. några nya delar.

Jag blev så imponerad av Klaus arbete, att jag frågade honom om jag fick skriva en liten artikel om honom i BM-Bladet. Jag visade honom tidningen och han tyckte om vad han såg. "Klart att jag ställer upp på det", var hans svar! Som 27-åring tog han över firman från sin far, år 1988, tillsammans med lillebror Christof, som var åtta år yngre. Klaus var teknikern, medan Christof var kontorskillen som tog hand om administrationen. När jag frågade Klaus om han hade en familj, så svarande han direkt ja och berättade att hans hustru pratar svenska! Hon var tyvärr inte i närheten, så att jag kunde få höra hennes svenskkunskaper. 1988 åkte hustrun till Sverige för första gången och resan gick via Danmark till Nordkap. Hon tyckte så mycket om landet Sverige, att det följde flera resor därpå. När det dök upp en svenskurs på hemmaplan, så anmälde hon sig och på den vägen är det. Exakt så gjorde även en tysk kvinnlig medarbetare till mig på 90-talet i Konz, för hon ville förstå oss svenskar på det tyska Volvokontoret. Hon blev senare min hustru! Kess har tre barn, två söner och en dotter, men ingen vill tyvärr ta över firman. Klaus berättade att hans yngste son för närvarande är Au Pair i södra Sverige. "Var då?", frågade jag. I Hemmeneköp, utanför Hörby och det är ca 4 mil från min hemort, Stehag. Ibland är världen liten och kan härmed bekräftas ytterligare en gång. Jag fråga-



Klaus försöker att hitta rätt pumpdata, med hjälp av sina antika Boschdokument.



Även modernare Volvodokumentationer fanns i hyllorna.

de Klaus om han varit i Sverige. ”Ja, två gånger”, svarade han. Klaus berättar, ”är 1999 resp. 2004 och då var jag där med hela familjen. Vid senaste besöket hade jag övertalat hustrun att inte planera så mycket, för i Sverige ordnar sig allting! Vi hyrde en bil och första övernattningen var i ett härbärge utanför Mariefred, vid Gripsholms slott. Det var relativt dyrt att bo där och vi lämnade dagen efter. Detta för att hitta ett mera prisvärt boende. Jag hade även förstått dagen innan, att det svenska sommarlovets hade börjat. Aj då, det var kanske dumt att inte planera? Med viss nervositet kördes det mot Eskilstuna och jag kommer fortfarande ihåg att vi såg många gula maskiner och att det stod Volvo på dem. Vi tog av i Folkesta och körde mot Mälaren, där vi med tur hittade ett utmärkt boende för en hel vecka. Hela familjen njöt av en fantastisk tid vid Mälaren och de positiva intrycken från Sverige består än idag. Dessutom kom jag ifrån min dåliga planering, med ett blått öga! Jag nämnde för Klaus att de missade området ”överlägset bästa” museum i Eskilstuna, Munktellemuseet! Han lovade att besöka museet, men inte när. Jag lovade att den dagen han besöker museet, kommer en motor att startas upp med Bosch insprutnings-system. På tal om museum, så har han själv sparat en massa insprutningspumpar, testbänk och tillbehör och av det gjort ett eget ”minimuseum” i receptionen. Troligen världsunikt!

Bröderna Kess började företagandet enbart med den elektriska fordonsdelen och reste bl.a. till England och köpte på sig Lucas elkomponenter. De gick åt ”som smör i solsken” i Tyskland och som gammal Volvo PV-ägare, vet jag vad han talar om. Först 1995 började

man med diesel, som han säger och då började affärerna att ta fart. Han lärde sig att reparera pumpar hos andra Bochfirmor, någon annan utbildning fanns inte på den tiden. Snart blev han en erkänd reparatör och jobben trillade in. Klaus intresse för affärer och andra länder gjorde att han lärde sig engelska och franska. Det gjorde han efter avslutad skola, vilket var ovanligt på den tiden. Språken öppnade upp för en massa kontakter och därmed många nya marknader. Jag frågade om han möjligtvis kunde tänka sig att hjälpa BM-medlemmar med sina Boschkomponenter? Han svarade lite tveksamt, att det kan jag göra, men på mina villkor. Inga privatkunder skall ringa eller kontakta mig, det hinner jag inte med. Jag har redan nu för många kunder som utnyttjar mig som ”helpdesk”. Däremot om ett företag ringer eller kontaktar mig, så lägger jag upp företaget med ett kundnummer och därefter kan jag hjälpa till. Jag har kunder i så många länder, så varför inte även i Sverige. Jag berättade att det finns en reservdelsspecialist som hjälper BM-medlemmarna och han får också ringa till Klaus, om det kniper.

Nu vet ni lite om Fa. Kess i Merzig. Nu har vi det mest spännande kvar. Att bygga tillbaka pumpen i Bolinderdieseln. Skulle motorn starta lätt? Skulle insprutningspumpen vara tät, så att jag slapp att ha ett uppsamlingskärl under traktorn? Med ett sådant kärl, blir man lätt retad av tyska ”bröder”. Skulle regulatorn vara lite lugnare? När pumpen satt på plats och var inställd, var jag allt lite nervös. Med nya bränslefilter och med luftade bränsleledningar, tryckte jag ”tofflan” mot startknappen. Motorn startade extremt lätt och efter inkör-

ning kunde inget dieselläckage upptäckas. Förbannat häääärligt! Regulatorn var fortfarande lite orolig vid vissa varvtal. Klaus menade att fjädrarna och inställningen inte var så lätt att ställa in på just den här pumpen, men den var mycket bättre än tidigare och inget som jag oroar mig över. Det jag inte berättat var att Klaus ändrade inställningen och ställde in Volvo 350 Boxer insprutningsvärden istället. Tro det eller ej, det var inte på min önskan, utan det gjorde han helt självständigt. Han menade att både insprutningspumpen och dieselmotorn var rejält överdimensionerade på 36:an och med de få timmar jag kör per år, kunde jag gott ha lite mera ”krut” i drivkällan. Jag testade med att köra enbart traktorn, i femmans växel, i ett brant motlut (backe på skånska). Tidigare hade jag fått växla ner till fyran och nu susade Volvon upp i femman, precis som en blodpodad skidåkare! Måste erkänna att reparationen inte blev billig, men när man har svårt att få bort leendet från läpparna efter provkörningen, är det då inte värt det? 🚗

Text o bild: Lars-Inge Larsson.

Kontaktdata, Fa. Kess.

KESS



Bosch Diesel Service

Klaus Kess

Gebr. Kess GmbH
Losheimer Straße 48
66663 Merzig

Telefon (0 68 61) 28 14
Telefax (0 68 61) 7 62 76

www.kess-web.de
kess-web@t-online.de

Gruskalle del 2

Hos Fredrik i Bohuslän går renoveringen av Gruskallen raskt vidare. Detta trots annat arbete och vårbruk.

Efter att hytten lyfts av har, förutom motorn, alla andra delar som hydraultänk, kylare, pedaler och växellåda demonterats. Framramen som särats från bakramen har blåstrats och därefter sprutlackerats. Därefter har alla delar monterats tillbaka i ramen. Självklart har alla delar först rengjorts noga och slipats och sedan lackerats innan monteringen. Bromsarna har också renoverats. Växellådan som var i hyfsat skick har rengjorts och lackerats. Motorn som stod i delar vid förra besöket är nu helt renoverad med nya ventiler och säten. Foder och kolvar har också bytts till nya. Självklart har även motorns lager bytts. Motorn är monterad, målad och tillbaka på sin plats. Därefter har den också provkörts. Även kompressorn till bromsarna på kärran är provkörd. Arbetet med ramleden är också

klart och den är monterad med nya bultar. Fredrik har själv tillverkat nya justerbara expanderbultar till ramstyrningen. De nya expanderbultarna sitter redan på plats. Styrkolvarna har försetts med nya packningar där det behövdes och har sedan monterats tillbaka. Så snart nya hydraulslangar monterats så kommer styrningen att fungera igen.

Lackboxen som använts vid lackeringarna står i garageutrymmet bredvid. Den har Fredrik själv byggt upp med hjälp av presenningar och en byggställning. På tur i lackboxen står hytten som tidigare blåstrats och svetsats. Fredrik har redan börjat spackla hytten och förbereda den för lackering. Det enda Fredrik saknar för att få framdelen komplett är en av sidoplåtarna till motorhuven. Så, är det någon som läser detta och har sidoplåtar liggandes så hör gärna av er till undertecknad så ska jag förmedla vidare. 📧

Text & bild: Björn Cagner.



Hytten som är blåstrad och svetsad står på tur för lackering.



Motorn som är helrenoverad är på plats. Här syns också kompressorn.

Här syns den egenhändigt uppbyggda sprutboxen.



Ramleden är hopmonterad med nya expanderbultar som Fredrik tillverkat själv.



Olssons i Ellös
KÄN 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.

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



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

Sverige
Porto
betalt

Ny på arkivet

Mitt namn är Lena Grahn, och jag är ny arkivassistent på Arkiv Sörmland sedan årsskiftet. Efter att i många år ha arbetat inom den kommunala barnomsorgen, fick jag möjligheten att prova på ett nytt yrke, fyllt med föreningsliv, papper och arkiv. Jag stortrivdes från start och fick sedan förmånen att få stanna kvar!

Flera av er har jag redan talat med, för det är mig ni kommer till när ni ringer hit till Arkiv Sörmland.

Jag börjar så smått bli varm i kläderna, och tycker det är givande att få prata med alla trevliga traktorfantaster och övriga "kunder"! Det finns så mycket kunskap och en stor entusiasm!

Många är ni som delar med er av både era egna och traktorernas historia, och det är alltid lika roligt. Jag kunde aldrig föreställa mig att det skulle vara

så intressant med alla de olika fordonsfrågor som vi får och behandlar här.

Jag som inte ens har körkort...

Här på Arkiv Sörmland finns det stora kunskaper om BM:s fordon och deras historia, och hur skulle jag ha klarat mig utan Marie! Jag har nu i fyra månader ansatt henne med alla möjliga och omöjliga frågor, som hon tålmodigt besvarar och hjälper mig med. Vår Helena som är arkivarie här, är även hon en klippa vad gäller övrigt och det mesta! Glad är jag för att få arbeta med dessa urduktiga och positiva tjejer!

Jag avslutar här med en bild på en LM 218, av samma årsmodell som jag själv.

Själva årtalet behöver nog inte nämnas, det vet ni säkert redan!


Är du nyfiken och vill veta mer om just din traktors historia?

Kontakta oss på Arkiv Sörmland så hjälper vi dig att söka fram uppgifter (rapportkort eller leveranslista) på din traktor eller maskin!

Skicka din fråga till: info@arkivsormland.se

Glöm inte att uppge din Volvo/BM-traktors modell och tillverkningsnummer!

Till sist vill jag även informera er om vår nya, fina hemsida.

Ni vet väl om att ni även kan kontakta oss via vår nya hemsida? Där finns ett frågeformulär som ni kan använda för att skicka in era BM-frågor till oss på Arkiv Sörmland. 

Text & bild: Arkiv Sörmland.



Söker du information om din BM-traktor?

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



Lena Grahn



Välkommen till oss!



Arkiv Sörmland
Kribsensgatan 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