

# BM-bladet

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

Årgång 11

Nr 1

Mars 2020



Svenska BM-klubben

**Medlemmar i 8 länder  
Utblick till 3 länder**



**BM-maskiner i uniform  
Från Västerbotten till  
Österbotten**

**Var byggdes maskinerna  
Nerslag i historien  
...och mycket mer!**



#### Ansvarig utgivare

Guy Larsson 070-344 48 92, [guy.larsson@bmklubben.se](mailto:guy.larsson@bmklubben.se)

#### Redaktion

Lennart Öknegård, redaktör, [bm-bladet@bmklubben.se](mailto:bm-bladet@bmklubben.se)

Björn Cagner, teknisk redaktör, [brjorn@cagner.se](mailto:brjorn@cagner.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](mailto:kontakt@bmklubben.se)

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

Telefon: 070-977 99 90. Må-Fr 10-14 (helgfria dagar)

#### Våra BM-expert

##### Anläggnings- och skogsmaskiner:

Curt Axelsson 070-886 44 95

Leif Karlsson 070-536 51 24

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

Guy Larsson 070-344 48 92,

Leif Andersson 070-223 91 18

Kjell Rehnström 070-585 00 44

Kenneth Johansson 070-493 83 32

**Allmänt:** Janne Jonsson 070-294 96 00

**Reservdelar:** Leif Andersson 070-223 91 18

##### Våra regionombud

**Skåne:** Anders Johansson 070-603 41 60

**Stockholm:** Andreas Redlund 070-555 01 30

**Uppland:** Tomas Sandberg 070-603 56 07

**Bohuslän & Dalsland:** Morgan Lundqvist 070-533 35 33

**Norrland:** Leif Andersson 070-223 91 18,

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

**Jönköpings län:** Kjell Rehnström 070-585 00 44

**Östergötland:** Olof Irander 070-671 71 76

**Dalarna och Gästrikland:** Evald Karlsson, 0730-53 71 98

## I detta nummer

Från redaktionen .....	2
Ordförande har ordet.....	3
Berättelsen hur en BM-Volvo Buster 400 blev en 438 ..	4
Utblick	
Från Västerbotten till Österbotten .....	6
Lanz Bulldog träff i Gusenburg .....	8
Traktorklubben Grieser Schlepper Freunde.....	10
Ny chef på Munktellemuseet i Eskilstuna.....	12
Besök Munktellemuseet .....	12
BM-maskiner i uniform 3 .....	14
Nedslag i historien – 1970 .....	16
Var byggdes maskinerna – Skurupverken, Skurup .....	18
Det är vi som är Arkiv Sörmland!.....	21
Grus-Kalle del 5.....	22
Mekartips – Dieselbakterier .....	23
Tankar kring traktorernas intåg i landet.....	24
Vilken massa smörja!.....	26
Nyheter på modellfronten.....	27
Finn fem fel – lösningen.....	27
Välkommen till Svenska BM-klubben.....	28

## Från redaktionen

Efter tidningens första 10 år kanske det är på sin plats att stanna upp och fundera lite över framtiden. För att överhuvudtaget få ett grepp om vad vi har framför oss måste vi få ett bra grepp om var vi är idag.

Vad vet vi om våra läsare och deras intresse för de ämnen som vi avhandlar? I samband med att vi inledde vår analys fann vi att av våra drygt 2 000 läsare återfinns 37 personer i 7 länder utanför Sveriges gränser. Helt klart en intressant grupp som redaktionen naturligtvis vill veta mer om. Hur våra svenska läsare fördelar sig över landet är också intressant och vi får svaret inom kort när Lars-Erik Björkström redovisar sin kartläggning.

Efter denna analys skall det bli spännande att börja sätta om framtiden och hur den kommer att påverka tidningen.

Välkomna att tillsammans med oss följa med in i framtiden

Lennart

Följande skribenter har medverkat i detta nummer.  
(I ordning efter innehåll).

Håkan Nordström.

Lars von Rosen.

Leif Vestermark.

Jörgen Forsrup.

Lars-Inge Larsson.

Ola Korsfeldt.

Björn Cagner.

Helena, Arkiv Sörmland.

Jannicke Serneberg.

Olof Irander.

Åke Björkhem.

Framsidan: BM-klubben intar Europa.

## Varmt tack alla bidragsgivare!

## MUNKTELLMUSEET

ESKILSTUNA



## Upplev mer än 180 års svensk industrihistoria!

- ⚙️ Sveriges första ånglok från 1853
- ⚙️ Sveriges första traktor från 1913
- ⚙️ Bolinder-Munktells första hjullastare från 1954
- ⚙️ Lokomobiler, motorer, m m

Kom och kör grävmaskin i vår simulator eller klättra upp i våra maskiner!

Pråmskjulstorget, Eskilstuna | 016-13 15 23

Öppet: Må-fr 10-16, lö-sö 11-15

[munktellemuseet.com](http://munktellemuseet.com)

# Ordförande har ordet

Svenska BM-klubben har nu varit verksam i drygt 10 år och siktar nu på 2 000 medlemmar.

Det går nu att få fram hur många medlemmar, som finns på respektive region. Detta kan vara till nytta för att se var i landet vi har våra medlemmar och medlemsvärvning.

Vårt nya kansli, som sköts av Stephanie Segerström, har fungerat mycket bra sedan starten i juli 2019.

På nya poster: Olof Irander blir vårt Regionombud i Östergötland. Nytt regionombud i Dalarna och Gästrikland är Evald Karlsson.



Leif Karlsson blir ny BM-expert på skogs- och anläggningsmaskiner och har mångårig erfarenhet av dessa maskiner.

Björn Cagner kommer att arbeta i redaktionen tillsammans med Lennart Öknegård. Björn har tidigare varit regionombud i Bohuslän och känner väl till BM-klubben.

Med detta hoppas vi att det blir ett händelserikt år. BM-klubben kommer bl. a. att närvara på flera tillställningar på olika platser i landet som du kan se på hemsidan.

Guy Larsson.  
Ordförande.

## Påminnelse

### Glömde du att betala medlemsavgiften?

Vi skickar ingen personlig påminnelse utan ber Dig att betala senast 15 april.

Riskera inte att bli utan BM-bladet resten av året.

Medlemsavgiften och bankgironummer ser du på sidan 2.

Hälsningar

Lisbeth Larsson

Sekreterare

## På nya poster

BM-experterna har utökats med Leif Karlsson. Regionombuden har utökats med Kjell Rehnström, Jönköpings län, Olof Irander, Östergötland och Evald Karlsson, Dalarna och Gästrikland. Alla har många års erfarenhet av Volvo BM-maskiner.

## Ny adress?

Har du flyttat, bytt postnummer, telefonnummer eller mailadress.

Anmäl detta då till kansliet.

Ring BM-klubben, men maila helst kansliet direkt:

[kansli@bmklubben.se](mailto:kansli@bmklubben.se)

## Medhjälpare sökes

Klubben söker medlemmar som vill jobba tillsammans med våra regionombud.

Är Du intresserad?

Kontakta:

[lars.bergvind@bmklubben.se](mailto:lars.bergvind@bmklubben.se)

## Det kom ett brev

Bakgrund: färgkoder.

Hej,

Detta ämne är tydligen ganska komplext. Desto mer man rör i saken desto mer dyker upp.

Tror att jag blev lite klokare när jag hittade ett gammalt reportage i BM-bladet av en tillfällighet.

Här skrevs det att det kunde vara så att det blev skillnader redan från fabrik då man köpte en stor kvantitet och när denna var slut så kom en ny som kanske inte hade samma nyans. Redan här finns grund till dagens olika förslag till koder.

Hittade alltså en gammal sida där alla koder var uppräknade och denna var grunden till min frågeställning.

Efter detta hittade jag en rättelse.

Vill därför ge ett förslag till kommande reportage i BM-bladet, en uppreppning av det som ni vet. Det kommer ju till allt fler personer som sysslar och har intresse för BM traktorer.



Sebastian med sin favorit-T-shirt.

Kan här nämna att mitt barn-barn på 12 år nu fick tag i en T-shirt med texten: **Säkra pensionen köp en BM.** Han är jättelycklig //Håkan Nordström  
Se artikel på sid 4.

## Berättelsen om hur en BM-Volvo Buster 400 blev en 438

Huvudpersonen på resan är den blott 13-åriga Sebastian Olzon. Han har ett genuint intresse för traktorer, och speciellt äldre BM-traktorer. Han har god möjlighet att syssla med sitt intresse på den gård med köttdjur och spannmålsodling som hans föräldrar driver.

Den Buster 400 som kom i hans ägo 2018 efter en annons på blocket, och i fullt acceptabelt skick, har gett Sebastian många tillfällen till att utföra vissa saker med sin kära traktor, såsom att flytta sina egna får mm.

En traktor som Sebastian också fått ta hand om är en T 800, som han fått överta från sin farfar. Denna traktor gör korta arbeten varje dag genom att krossa halm till ströbädden hos kött djuren. Det kanske kommer lite historier om denna senare.

En viss betydelse på resan med Bustern har även Sebastians morfar Håkan som har ett förflutet som servicemontör på Värmlands Lantmän i Karlstad under perioden 1970 till 1985.

I november 2019 så togs traktorn till morfars garage, för att vi skulle fixa till belysningen och några små detaljer. Vi tvättade den ordentligt, och ju renare vi fick traktorn, desto mer fick vi klart för oss hur fint det skulle kunna bli med lite färg.

Man kunde ana att det skulle bli ganska omfattande och tidskrävande ju mer vi fantiserade om vad vi ville göra. Så vi beslöt nu att vi gör det så rejält som vi önskar, men vi tar främre halvan nu i vinter så får vi ta bakpartiet senare.

Till saken hör att Sebastian har gjort en affär med en granne och övertagit en T430 som varit med om en olycka var-

*Den stora framvagnen på gång.*



*Motorn tar sig.*

vid bl.a svänghjulskåpan brustit. Denna traktor har tyvärr stått ute i många år oskyddad, varvid vatten trängt in överallt. Allt som skall gå runt, sitter nu fast, såsom motor, vattenpump, generator mm. Traktorn var rejält utrustad

när den var ny, med stor framvagn med hjälpservo, Trima 1300 lastare, men inget reglage. Alltså en gång en topputrustad traktor.

Vi beslutade att vi skulle flytta över den stora framvagnen till 400-an. Men

*Detaljer för tänkta orbitolstyrningen.*





En Volvo BM T430 tänkt som donator till 400-an.

vi kunde ju ej ta med styrningen då hydraulcylinder, pump mm inte var i användbart skick. Vi började fantisera om att försöka få dit en styrorbitrol och kontaktade Laholm traktordemontering och införskaffade därifrån en komplett styrorbitrol med ratt och rattstång från en tröska S 830. Pump och behållare fick vi också med. Rattstången behöver kortas c:a 270 mm för att bli behaglig. Detta borde ej vara en orimlig sak att fixa. Det återstår nu en styrcylinder, och den får nog bli tillverkad. Den som sitter original på tröskan har troligen för kort slaglängd.

Nu kanske man förstår varför vi skulle vilja döpa om traktorn till Buster 438, men vi vet ju ännu inte om vi lyckas med styrningen.

Ja, där är vi nu, och det skall bli spännande att se om vi kan få till de vilda idéer och tankar som vi har.

En annan historia i detta sammanhang är vilken färgkod som vi skulle kunna använda för motor och chassi. Vad gäller motorfärg så såg vi gärna att vi kunde få fram den äldre lite mer gröna. Jag hittade en burk färg från sjuttitalet, och som vår Flygger butik i Kristinehamn kunde få fram. Den blev dock lite väl grön. En annan granne har en bland de första T430 som kom ut och denna visade sig ha den äldre motorfärgen. På denna traktors ventilkåpa kunde man "skjuta" in sig och få en riktig bra kulör.

Den röda färgen är nu signalröd och har färgkod RAL 3001.

Detta om färgkoder:

Som medlem i BM-klubben så var det dit jag först vände mej och kollade. Min lokala färghandlare hade svårt att översätta det Jotunrecept som finns på klubbens hemsida. Jag blev sen också li-



te osäker när jag googlade och fick bl.a upp en notering om att tryckfelsnisse vid ett tillfälle hade varit framme.

Sen framställde jag spørsmålet på Facebook, och då dök det upp en hel del om färgkoder. Detta media är ju helt underbart när man kör fast i frågor liknande detta.

**Text & bild: Håkan Nordström.**





När stenkrossen driven av en tändkulemotor körde igång var det många som ville se på.

## Från Västerbotten till Österbotten



Så kom sommaren 2019 och vad gör man som västerbottnings om man vill njuta av hur lantbruket och traktorerna var förr? Det är nog lite olika, men jag ringer en vän och klasskamrat sen lantbruksskoletiden och han säger: Finns det inte nåt intressant evenemang i Finland som vi kan åka till? Han som är bonde gick ut i lagårn och jag gick till datorn och googlade på ”veterantraktorer Vasa” och fick träff direkt på Malax Veterantraktorförning. Där spanade jag in deras evenemangssida och tro det eller ej, de skulle ha veterantraktorställning den 20 juli. Efter några telefonsamtal med min kompis så hade vi bestämt oss – vi åker dit!

*En Valmet 20 med mjölkmaskinen kopplad och klar för mjölkning.*



Den 19 juli fick vi skjuts ut till färjeläget i Holmsund utanför Umeå. Inom en halvtimme ombord på färjan tyckte jag mig höra någon säga ”Grälle”. Det visade sig vara ett gäng från Tavelsjö utanför Umeå som hade samma mål som vi. Efter en natt på hotell styrde vi söderut från Vasa. Efter att ha passerat den bördiga Söderfjärden, ett 2300 hektar stort jordbruksområde som uppkommit i en meteoritkrater, var vi strax framme vid Kråkbacken i Malax.

Det visade sig att de lyckats samla ihop riktigt många traktorer på det inte alltför stora utställningsområdet. Fyra, fem rader med traktorer från 40-, 50- och 60-talen och ytterligare två tre rader av traktorer från de påföljande årtiondena. Total drygt 160 traktorer. På ett fint demonstrationsområde kördes på bestämda tider ett tröskverk, en tidig halmpress med manuell knytning,

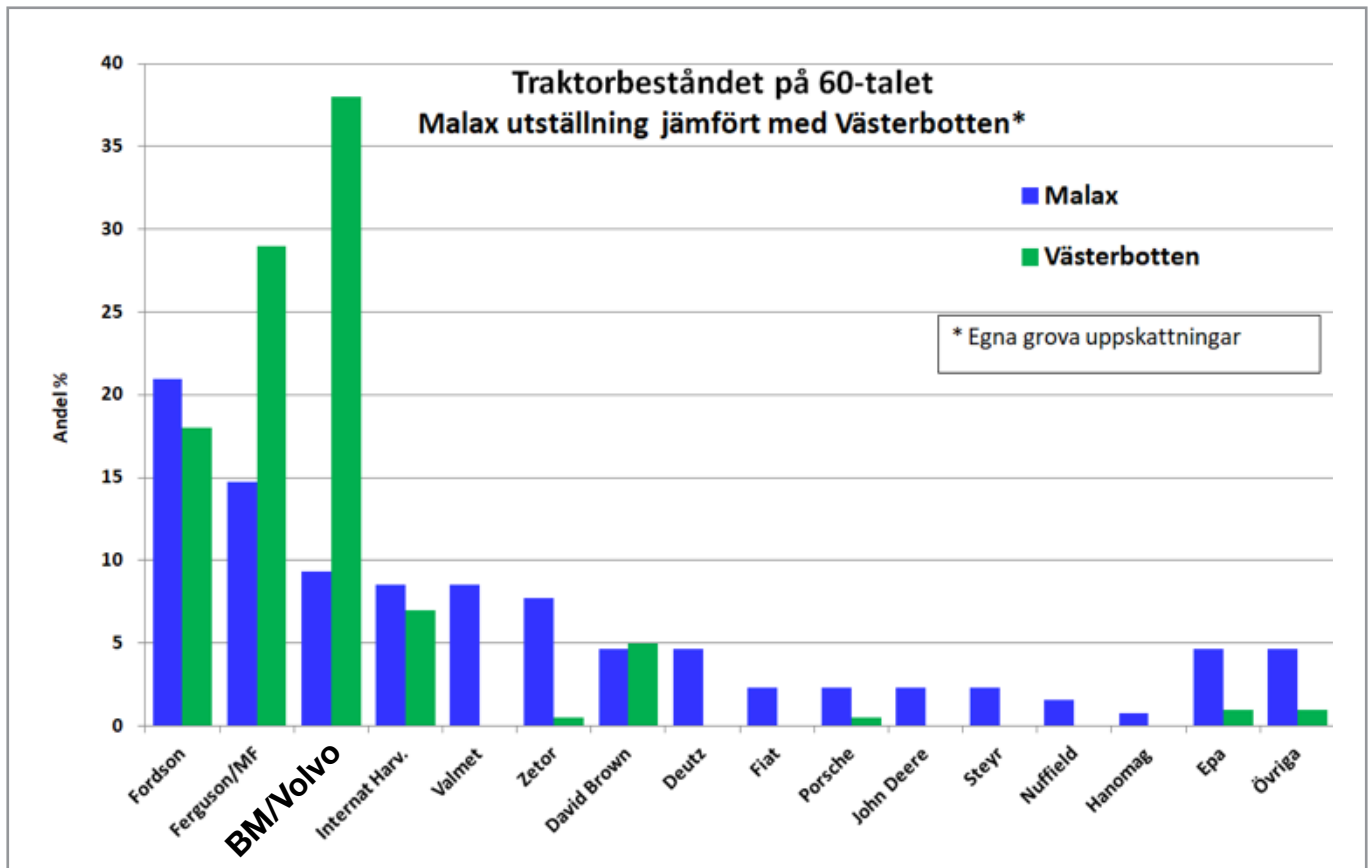
en stenkross, en spånhyvel, en störväsare mm varav några maskiner drevs av tändkulemotorer.

En del traktorer hade tidsenliga redskap tillkopplade, allt från mjölkmaskiner, självbindare, lastbryggor till kraftigare don som bakskoppor, en bärgningsvinsch och en bogserad grävmaskin. För att orka med att spana av hela området fick vi i halvtid strosa iväg till fikatältet och köpa ett par finska tjocka varmkorvar (”bröd det håller bara svenskar på med!”), kaffe och färska kaffegrisar (ett slags syltfulla anisbröd).

Märkesfloran var inte som hemma i Västerbotten. Här var det mest gott om Fordson/Ford. Finland hade, enligt en ägare av en Power Major med Roadless fyrhjulsdraft, ett förmånligt handelsavtal med Storbritannien. Han sa att man kunde köpa två Fordson Major för pri-

*En fint renoverad Harkov DT-14 som rök svart när den encylindriga motorn tuffade igång. Och en BM-are!*





set av en Boxer 350. På andra plats kom Ferguson/MF och tredje största märke var BM/Volvo, sen IH och därefter Valmet på en stark femteplats. Fordson Major (av alla typer) var den vanligaste traktormodellen, följt av Zetor 25 och Valmet 20, den så kallade "taggträds-spännaren". Dessutom fanns ett antal Leyland, Deutz, Fiat, Steyr, Porsche, Hanomag m fl. Några trevliga epatraktorer varav två med banddrivning fanns också att skåda. Måste även nämna den fint renoverade Harkov DT-14, en ukrainsk traktor från mitten av 50-talet, vars encylindriga motor rök ordentligt svart när den kördes igång.

Innan vi lämnade Kråkbacken hann jag få några ord med Håkan Stenfors, ordförande i Malax Veterantraktorförening. Han berättade att föreningen startade 2007 och att den nu har 304 medlemmar. Jag fick också veta att det var den 13:de utställningen vi just hade besökt. Jag får avsluta med att tacka Håkan och Malax Veterantraktorförening för ett välordnat arrangemang med fint väder som bonus. Det var mycket som var sevärt även om vi inte hann med att titta på de lastbilar, mopeder och motorcyklar som också fanns utställda.

Text & bild: Leif Vestermark.



*Två fina Zetor 25, en fint renoverad 25A och en vackert patinerad 25K.*

*En Fordson Power Major med Manuel Roadless fyrhjulsdraft och Horn-drauliklastare.*





Tysklandsäventyret

7

# Lanz Bulldog träff i Gusenburg

Kopian Ursus till vänster och originalet Lanz till höger.

Här är Bulldog originalet på kylaren.



Gusenburg blev min sista veteranträff under 2019. Gusenburg är kända för sina internationella Lanz Bulldog träffar, men alla äldre traktorer är välkomna. Under tre helgdagar, 6–8 september, dyker det upp ca 400–500 traktorer, även om kanske inte alla är där samtidigt. Så i en liten by med ca. 1 100 invånare, blir det helt klart en av årets stora händelser. Träffen sker vartannat år, vilket är ganska vanligt. Här som i Sverige, är det svårt att hitta ideella krafter. Därför behöver man vila upp sig mellan gångerna, för att inte köra slut på trotjänarna.

Med hjälp av min son Niklas, körde vi upp från Moseldalen med både T36-an och Victorn under fredag eftermiddag. I dalen var det varm och gott, men ju högre vi klättrade till "Hochwald" och Gusenburg, ju friskare blev det. Det märker man tydligt om man kör Victorn, där väderhytten är avplockad och uppställd i garaget. Vi hade ca 35 km körning mellan hem och träffpunkt och på den sträckan stiger det 400 höjdmeter. Traktorerna fick jobba lite

grann i motluten. Man vill ju vara snäll mot sina skyddslingar, så vi lade in en paus på vägen dit. Jag har flera gånger passerat SS-Sonderlager / KZ Hinzert, men aldrig stannat tidigare. Det är med säkerhet ett ställe alla inte vill stanna till på. Historien går dock inte att vrida tillbaka och ett sådant minnesmonument får en att tänka till och kanske till något bättre. Hinzert var ett "arbetsläger" för "icke önskvärda" under 1939–1945. Det var ett litet läger, där bl.a. personer från Luxemburg, Frankrike och givetvis Rheinland-Pfalz placerades. När man själv är född på 50-talet, så var 1940-talet precis bakom hörnet och speciellt nu sedan man blivit äldre. Man har fått ett helt annat perspektiv på andra världskriget, i synnerhet nu sedan man bor mitt i centraleuropa. Jag och Niklas gick och tittade på gravarna och på en mycket vacker arkitektskt utformad minnesbyggnad. Vi sade inte mycket under besöket. Efter 30 minuter fick det räcka, startade upp och drog vidare mot Gusenburg.

Vi parkerade traktorerna på fredagskvällen, för att sedan återkomma under lördag – söndag. När vi väl ställt

upp våra fordon under lördag förmiddag och strosade runt för att titta på all grannlåt, reagerade jag plötsligt på att jag hörde svenska. Det var ett svenskt par som var ute och "luffade" i EU med husbil och stannade enbart till för att de såg alla dessa gamla traktorer. De passerade av en tillfällighet och hade ingen aning om att det kunde vara ett så stort intresse för gamla traktorer! De tyckte dock att det var häftigt att jag stod där med två svenska traktorer, men de undrade samtidigt varför jag var ensam där med Volvo och BM? Jag försökte inte ens att förklara.

Att där fanns fina Lanz Bulldog, men även kopior som t.ex. Ursus, var det ingen tvekan om. De var speciella i sin design och egentligen omoderna enligt mitt sätt att se det, men väldigt enkla och robusta. Det gjorde att de blev så populära, speciellt under andra världskriget, men även före och efter. Man tog en Lanz originaltraktor och därefter gjordes det exakta kopior, bl. a. i Frankrike (Le Percheron), Polen (Ursus), Argentina (Pampa) och Australien (KL Bulldog). Detta gjordes mest när reservdelar inte fanns att få tag på. An-

Minnesplatsen över arbetslägret i Hinzert besökes under en körpaus.

Ett arkitektritad monument och museum vid minnesplatsen i Hinzert.

Har man en stor dragare, krävs det ett motsvarande stort natthärbärge.







Jag och Niklas tar en kort paus under ditfärden.



Den motoriserade och originella såmaskinen, med tre mans besättning.

dra traktorer var tekniskt mer avancerade, men under världskriget var det en nackdel och oftast blev dessa traktorer stående, medan Lanzarna mullrade på. Som jag har skrivit i någon av mina tidigare artiklar, så är trots allt motorljudet det bästa och oslagbart. Ni som vill klicka in på nedanstående länk och lyssna själva, från träffen i Gusenburg!

<https://www.youtube.com/watch?v=i8yYAiNfgtE>

Där ser ni också något mycket roligt, en motoriserad såmaskin! Jag hade aldrig sett en sådan skapelse tidigare, men där är säkert någon veteran i Sverige som känner igen sig. Såmaskinen kom från Lampertheim vid Mannheim och drevs av en encylindrig Faryman-diesel på 12 hk. Två förare fram och en som skötte såbillarna och som såg till att allt rullade på där bak. En kul skapelse.

## Från en enkel såmaskin till lyxiga bostäder

När man är på traktorträff i Tyskland, så campar man och stannar över helgen. Öl finns i överflöd och även lite "schnaps", men man ser nästan inga vinflaskor. Jag vet inte varför, men kör man en gammal traktor till en träff så drickes det bärs, punkt slut. Därför är det bra att deltagarna är disciplinerade och blir kvar på campingen över helgen. Vi har ännu inte fått till något bra boende och ett litet tält, känns inte rätt

bland alla "lyxkåkarna". Grabbarna och jag får ha det som ett projekt, att hitta ett bra sätt att övernatta på.

Eftersom Gusenburg är sedan många år ett etablerat event, finns givetvis även andra fordon, som t.ex. gamla brandbilar, motorcyklar och diverse hemmabyggen. Ett stort festtält med servering och rättigheter, samt liveband, är ett givet inslag. Det gör att trycket alltid stiger, samtidigt som solen börjar att gå ner!

Jens, min yngste son, ställde upp under söndagen och hjälpte mig med att få hem traktorerna. Under den två timmar långa hemfärden, hann jag med att gå igenom alla de olika aktiviteter jag gjort tillsammans med mina traktorer i Tyskland. En hel del, om jag får säga det själv och väldigt kul! Allt har varit nytt för mig, men fr.o.m. nu blir det förmodligen mera vardag. Därför kommer jag inte att skriva nya artiklar på ett tag, utan först när det sker något nytt eller annorlunda för er läsare, ser ni mina runor igen.

Jag har tänkt på att det kanske finns någon medlem som vill komma ner på en träff, i närheten av där jag bor? Om ni är sugna i år, så är där en jättestor träff i Kröv från 14–16 augusti. Enligt säker källa, är det sista gången den arrangeras, för herrarna som håller i den har blivit för gamla och träffen för stor. Kröv är en liten vacker by längs Mosel, så den ligger helt underbart för ett större mee-

Arrangören är uppfinningsrik, på hur man transporterar besökare bäst.

Jens har kommit för att hjälpa till med hemkörningen.

ting. Jag tror att ca 800(!) traktorer deltog förra gången och traktorerna måste vara från 1962 eller äldre. Målsättningen är att jag skall åka dit, men tjänstesor kan alltid ställa till det. Även om det är 40 km dit och mina traktorer kommer att "svettas" ordentligt under en sådan lång maraton, är det värt det. Att vara ensam med Volvon och BM-traktorn under en sådan stor träff är kul och man kommer i kontakt med så mycket människor. Har ni lust att veta mera, så kontakta redaktionen, så kan de koppla ihop er med undertecknad.

Ha nu ett riktigt kul traktorår 2020 i Sverige, önskar Lars-Inge.

Text & bild: Lars-Inge Larsson.

**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**

De svenska representanterna uppställda ihop med tyska konkurrenter.



# Traktorklubben Grieser Schlepper Freunde



Vid en resa i norra Italien hösten 2019 fick jag tillfälle att besöka den lilla traktorklubben Grieser Schlepper Freunde, i Bozen, som har 21 medlemmar. Redan när jag kom in på gården hos medlemmen Hannes Pichler fick jag syn på en liten traktor. Det var en De Antoni som hade en liten en-cylindrig bensinmotor. Ursprunget till traktorn är helt okänt. De fanns flera tillverkare av sådana här små traktorer. Skämtsamt brukar man säga att varje bysmed tillverkade små traktorer. Detta motsvarade våra Epa-traktorer.

När sedan garageporten öppnades så syntes direkt en Fendt Dieselross som var helrenoverad och dessutom försedd med en ursnygg tråkista på draget. Självklart har traktorn passagerarsäten. Hannes berättade att detta var hans första traktor och han har själv renoverat den. Egentligen skulle han köpa en Landini typ 25 men den var redan såld när han kom fram. Därför blev det en Fendt istället. Beteckningen på traktorn är Fendt Dieselross F-28 tillverkad 1956 i Tyskland. Motorn är en vattenkyld tvåcylindrig dieselmotor med en slagvolym på 2,4 liter. Vikten är 1 800 kg. Cylinderdiametern är 100 mm och slaglängden hela 150 mm vilket ger ett skönt ljud. Beteckningen F-28 betyder att motorn ger 28 hk. Notera att den är försedd med fjädring på framaxeln. F-28 tillverkades mellan åren 1951 och 1958 i knappt 900 exemplar.

Nästa traktor som kom ut ur garaget var en grön, också helrenoverad,

Porsche 111 tillverkad 1955, alltså precis när Allgaier bytte namn till Porsche. Det märkliga med denna Porsche var att den i original var lackerad i grönt. Det var endast 1955 som Porsche levererade traktorer i grönt, främst på export. Vad många inte vet är att Porsche även levererade både gula och blå traktorer främst till Sydamerika. Porsche 111 har en encylindrig dieselmotor. Slagvolymen är endast 0,8 liter som gav 12 hk. Vikten stannar vid 890 kg. Typ 111 tillverkades mellan 1952–1957.

Bredvid en FIAT 500 i garaget stod en Landini typ 35 årsmodell 1954. Givetvis var även denna traktor helrenoverad. Traktorn fick stå kvar i garaget för eftersom det är en tändkulemotor som tar ganska lång tid att få igång. Landini 35 är något av ett monster. Den har en vattenkyld encylindrig motor med en slagvolym på hela 7,2 liter som ger 26 hk. När motorn är igång så kan den inte stå still utan står och vaggar hela tiden. Landini 35 tillverkades mellan 1952 och 1957. Vikten är 2 600 kg.

Femte traktorn, som är nästa projekt, stod i källaren. Det var en Lamborghini 1R av 1962 års modell. Den har en luftkyld, tvåcylindrig dieselmotor på 1,5 l slagvolym som lämnar 25 hkr. Vikten är endast 1 100 kg.

I Italien är priserna på veterantraktorer ganska höga. Anledningen är att det är ont om registrerade veterantraktorer. Oregistrerade är det gott om men dessa har inget värde annat än som reservdelsobjekt. Det går inte heller att återregistrera en avregistrerad traktor.

Anledningen till alla avregistrerade traktorer var att italienska staten under 70-talet gick ut och erbjöd bidrag till de som skrotade sin gamla traktor och köpte en ny. Italienska staten ville nämligen ge lite skjuts åt den italienska industrin. Italien är ju annars känt för alla sina traktortillverkare samt många innovationer. Betänk bara att italienska Pavesi redan på 20-talet lanserade en midjestyrd traktor.

Besöket avslutades i trädgården med lite att dricka och många traktorhistorier. Bland annat så frågade jag Hannes vilken traktor han trivdes bäst med? Då svarade han tveklöst "Fendt"! Jag bad honom förklara varför och då svarade han lite överraskande: "Jag var faktiskt på väg att sälja den men på vägen dit så ångrade jag mig för den går ju så skönt så jag vände om". Till saken hör att Hannes hade precis bytt kuggjul i växellådan till landsvägskuggjul vilket gjorde traktorn betydligt snabbare. "Nu kommer jag alltid först"! Självklart gillar Hannes sin Landini men det är mer en utställningstraktor och naturligtvis drar den mer åskådare än Fendt:en när motorn är igång.

I Tyskland före, under och till strax efter andra världskriget användes traktorer som dragare, både inom industrin och städer såväl som på landsväg. Det är därför traktorer i Tyskland även kallas Schlepper som också betyder dragare. På landsväg gick det inte snabbt med traktorn och därför fanns andra drevsatsar för att höja hastigheten. Självklart påverkade detta dragkraften som blev lägre. Det är också därför man i Tysk-

*Landini 35 är en riktigt rejäl traktor.*



*Porschen är riktigt nätt jämfört med Landinin.*





*Jämfört med Porschen är denna De Antoni betydligt mindre.*

land kan se de mest fantasifulla hytter, speciellt på Lanz och MAN. Gick det långsamt så skulle det i alla fall vara bekvämt. Tyska traktorer har också ofta fjädring på framaxeln. Det fanns även dragare som såg ut mer som en personbil än en traktor, t.ex. Hanomag RT 100 och Hanomag 20 PS.

Självfallet fick jag frågan vad vi har för traktorer i Sverige. Jag svarade att vi haft en stor inhemsk tillverkning av traktorer som Munktells, Bolinder-Munktell och Volvo. Detta var helt okända märken för italienarna. Som tur var hade jag med mig några nummer av BM-bladet så jag kunde visa bilder på traktorerna. Intresset var mycket stort och jag fick många frågor, speciellt om museet i Eskilstuna. Klart var att de gärna skulle vilja göra ett besök. Det var väl också med lite stolthet man fungerade som "ambassadör" för Volvo BM och kunde berätta om tekniska skillnader som t.ex. att BM var tidiga med trepunktslyft. Se på bilderna med Fendten och Porschen. Trots att de var tillverkade 1956 respektive 1955 så saknar de trepunktslyft. Det var endast Lamborghinin från 1962 som hade detta.

**Text & bild: Björn Cagner.**

*Här snackas det traktorhistorier. Från vänster till höger: Irene och Alex Resch som tipsade om traktorklubben. Thomas Springeth, också klubbmedlem, tillsammans*



*Ibland kan det vara bra med passagerarsäten. Standard på Fendt.*



*Nästa projekt blir denna Lamborhini 1 R.*

*med sin tyske vän George Zinth, Hannes Pichler och sen jag själv med ryggen mot kameran.*





## Ny chef på Munktellmuseet i Eskilstuna

Jag är bördig från Norge har jobbat för Volvo CE sedan 2003 och har stor erfarenhet av att leda och driva projekt i olika konstellationer inom företaget. Min passion och energi för kunder och besökare kommer garanterat säkerställa Munktellmuseets framtid, samt marknadsföra denna juvel i företagets historia till en bredare publik. Samarbeta med Eskilstuna kommun, Mälardalens högskola, övriga Volvo och andra privata aktörer kommer bli en viktig punkt framöver.

Jag har ett stort intresse för teater och kulturell verksamhet och är i dag ordförande för Sveriges äldsta teaterförening – Scenknuten, där jag är aktiv både på och bakom scenen. Förutom jobb och teater har jag även tid för familjen som består av make och två söner. De tycker alla att det är oerhört roligt att hänga med mamma till jobbet nu eftersom hon jobbar på Munktellmuseet varje dag.

Text: Jannicke Serneberg

Munktellmuseet i Eskilstuna som ägs och drivs av Volvo har fått en ny chef! Sedan september 2019 har jag, Jannicke Serneberg, tagit över ansvaret för denna viktiga del av Munktells, BM:s och Volvos historia.



## Besök Munktellmuseet

Efter att vi fått en stående inbjudan till Munktellmuseet med egen guidning av Lennart Öknegård så blev det en tur norröver på mc i augusti 2019.

Vi kom upp på lördagskvällen och checkade in på hotell Bolinder-Munktell.

Vilken underbar miljö att bo i, tändkulemotorer i garaget och verkstadsmaskiner lite varstans. Tavlor på rum och i allmänna utrymmen som skildrade Munktells glansdagar.

Efter en god trerätters på hotellet så blev det en kvällspromenad i bruksmiljön. Många hus i området är bevarade på utsidan men har idag fått en ny användning.

Museet såg lockande ut (bild 1) men var stängt så det fick vänta tills nästa dag.

På söndagsmorgonen var vi och hängde på låset när det öppnade och mötte Lennart där. Efter en intressant film om Munktells historia så kom vi nu äntligen ut bland traktorerna. Både jag och min fru förundrades över ordningen och hur rent det var överallt vilket inte är så vanligt bland gamla traktorer och motorer.



Museet skildrar motortillverkning från 1850 talet och framåt och traktortillverkningen från 1913 med modell 30-40 och fram till sjuttioalet. Att gå bland dessa klenoder med en guide som brinner för alla gamla maskiner är en fröjd men efter två timmar så är man fullmatad med fakta.

Jag kan verkligen rekommendera ett besök på Munktellmuseet.

Lennart och hans fru hade andra planer för oss under dagen så det blev en heldag i Eskilstuna.

Text & bild: Åke Björkhem



DR 631 Grus-Kalle – 1966.



LM 218 – 1961.



Bandschaktare 4 AF – 1940.



Munktells 30-40 – 1913.



Lokomobil H8 – 1903.



BM 35 – 1952.



810 – 1966.



Munktells Typ 22 HK – 1922.



Författaren med fru på sin älskade motorcykel.



**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](http://www.oie.se)  
eller ring oss på  
**0304-751010**  
om ni inte hittar  
det ni söker.



*BM-Volvo DR 860-dumpern passade utmärkt hos ingenjörstrupperna eftersom den var vanlig på civila marknaden och många värnpliktiga redan var maskinister.*



*Volvo BM 860-dumpern (TC 860 1976) med kran och flak förbättrade framkomligheten i terräng.*

## **BM-maskiner i uniform 3**

**Gröna arbetsfordon, dumprar, väg-hyvlar och traktorgrävare**

Ingenjörstrupperna verkade ofta i samhällets tjänst. Vid översvämningar byggdes skyddsvallar. Man hjälpte till att bärga fastkörda grävmaskiner och röjde snö under besvärliga vintrar. Krigsbroar av olika slag uppfördes temporärt när gamla broar revs och nya uppfördes.

Speciellt under 1950-talet tillfördes ingenjörstrupperna ny materiel i form av bandschaktare, bandlastare liksom mobilkranar och hjullastare. Motordrivna fordon och maskiner hade kommit för att stanna. Även hydrauliska grävmaskiner, hjullastare, dumprar samt grävlaster och väg-hyvlar fick senare stor betydelse i utbildningen av värnpliktiga soldater.

Till ingenjörsförbanden rekryterades främst värnpliktiga som i det civila hade erfarenheter av arbete med anläggningsmaskiner. Soldaterna byggde skogsvägar och utförde anläggningsarbeten exempelvis när krigsbroar monterades. Med olika maskinresurser utfördes markarbeten till pjasställningar och värn. Det förekom uppdrag som att bärga välta järnvägsagnar, anlägga fotbollsplaner, utföra dikningsarbeten,

riva skorstenar, vattentorn och kalkugnar. I samband med olika uppdrag som ingenjörstrupperna utförde, kom ofta entreprenörer liksom maskinleverantörer på studiebesök. Tung modern utrustning väckte alltid stort intresse.

Visst förekom det att befäl och värnpliktiga mot ringa ersättning gjorde insatser åt civila uppdragsgivare med kronans maskiner i närheten av regementet. Tack vare omväxlande praktik och intresse för utbildningen lärde soldaterna sig maskinernas konstruktion och användning in i minsta detalj. Ja dessa maskinister kunde utan vidare skruva isär och montera samman maskiner mitt i natten under besvärliga förhållanden med snö och kyla eller på leriga övningsfält.

Utbildningen för fältarbeten inriktades på att "förändra terrängen till vår fördel och motståndarnas nackdel", enligt gällande krav. I uppgifterna ingick också att förstöra vägar eller broar så att fiendens framryckning förhindrades. Vid något tillfälle gjordes försök att med traktor och plog "plöja" sönder grusvägar!

Inte minst i Norrland var ingenjörsförbandens arbete viktigt under

andra världskriget. Det gällde då att snabbt uppföra både hinder vid eventuell tysk invasion samt att bygga befästningsanläggningar längs gränserna mot Norge samt Finland.

Många gånger upphandlades fordon efter lägsta pris. Från BM/Volvo BM framhölls däremot alltid att totalkostnaden var viktig med tillgång på service, reservdelar samt korta leveranstider.

Till det militära behovet av dumprar räknades en rad olika utföranden. Bland dessa fanns byggnationer för minröjning, lastväxlare, radarfordon, till sjukvård mm.

Åren vid 1990 då det rädde brist på dumprar i Sverige köpte Volvo BM/VME centralt in dumprar i Danmark. Dessa maskiner renoverades hos Lantmännen i Växjö. En del dumprar utrustades med släta däck för att kunna få plats med slirkedjor. Man lade även in anbud till FMV i Karlstad på försvarets 860/861 dumprar men vann aldrig någon upphandling. Volvo BM levererade ett 50-tal dumprar av typerna 860TL, 860S och 861.

*"Världens dyraste buss" för transport av 16 soldater i speciell truppöverbyggnad.*





Soldater kördes ut i terrängen med dumprar. Observera flygspanaren.



KA2 i Karlskrona använde Björnkran på 860-chassi för lyftändamål.



1995 levererades 26 st Volvo BM A25C med flak och kran för hantering av ammunition till bandkanon 155 i Boden.

### Sveriges dyraste buss

När KP-bilarna (likkistorna) skulle ersättas i mitten på 1970-talet, togs en speciell lösning fram för transport av soldater. Genom att förse 860/861 dumprar med truppöverbyggnader vilka rymde 16 soldater, fick man enkelt ett fordon med bra framkomlighet i terräng. Lådorna lyftes på och av dumperkorgen med hjälp av stativ monterat på en stor LM 1641 ramstyrd hjullastare.

Överbyggnaden hade framtill förvaringsutrymme för skidor, skjutbar taklucka för flygvarnare och sittbänkar för 16 man. Genom talrör mellan överbyggnad och dumperhytt sköttes kommunikationen.

I slutet på 1960-talet behövde artilleriet ett terränggående fordon till transport av ammunition för den stora bandkanonvagnen av typ 155. BM presenterade en billig lösning på skogsmaskinchassit BM-Volvo SM 871 utrustat med vippbart lastflak och hydraulisk kran. Ett stort antal Am-Lisa 611 levererades från 1967 till A8 i Boden. Fordonen som lastade 10 ton, producerades på Arvikaverken vilket då hotades av nedläggning men fick ett välkommet tillskott i orderportföljen.

Am-Lisan ersattes 1995 av Volvo A25C 6x6-fordonet för transport av



Am-Lisa 611 fanns i ett 50-tal exemplar från 1967 vid A8 i Boden. Maskinerna tillverkades på Arvikaverken.

ammunition till Bofors bandkanonvagnar (Bkan 155). Volvo A25C hade 6-cylindrig 7-litersmotor på 255 hk. Längd närmare 12 m. Max. hastighet 50 km/h. 26 exemplar av Am-dumper 12T med HIAB-kran för 24 tons lyftkapacitet levererades. Förlängd ram baktill för kranmontering. Lastkapacitet 19 ton. Totalvikt 40 ton.

Dumper Am-12T kunde även användas för underhåll samt byte av drivpaket på Bkan 155 och stridsvagn 121/122 Leopard.

Bland andra specialfordon kan nämnas artillerisystem Archer till en början byggd på A30C-dumpern. Konceptet innebar ett Gun & Run-fordon med 15,5 cm artilleripjäs från



Volvo BM 646 lastade och grävde hos ingenjörstrupperna.

Bofors på dumperchassi. A25C 6x6 byggdes också som lastväxlare.

Även andra typer av BM-maskiner beställdes av försvaret. Väghyvlar, traktorgrävare samt grävlastare. Cirka 10 stycken 12-tons VHK 85-hyvlar anskaffades. Möjligen några VHK 115 också. Konkurrensen mellan tillverkare av väghyvlar var stenhård. Försvaret köpte hyvlar från June, Caterpillar och Nordverk. Senare modeller av Volvolastare försågs med hyveltillsatser.

På 1980-talet anskaffades traktorgrävare av typ 616B, 646 och grävlastarna 6300 samt fem stycken EL70. Även andra modeller av BM traktorgrävare kan ha köpts till försvaret.

Text & bild: Lars von Rosen.

Volvo BM EL70 grävlastare i grön uniform.

12-tons väghyvel av typ VHK 85 fanns på 1960-talet.





## Nedslag i historien - 1970

Detta år var för svenska bönder och övriga ett mycket innehållsrikt och spännande år, då man presenterade 650 som en värdig ersättare till Boxer 350 men med en mängd nyheter vi ska se lite närmare på. Dessutom var 650 även som traktor lämplig för påbyggnader för andra maskiner inom produktsektorn. Även detta ska vi studera lite närmare tillsammans med en del andra maskiner.

I februari hölls skogsveckan i Stockholm där man visade 2 stycken skogsmaskiner på prototypstadiet. Det var dels en stor skotare **SM 970** med 12 tons lastkapacitet. Vikten inklusive kran ÖSA 370 var 13 800 kg. Skotaren drevs av Volvos D70 motor på 165 hk. Den hade företagets HT65-låda och egentillverkade axlar. Den andra nyheten var **SM 462** – en kombinationsmaskin som genom sin låga vikt och möjlighet till montage av bandutrustning fick en oändlig framkomlighet under alla tänkbara förhållanden. SM 462 var uppbyggd på T 430 chassiet och hade en direktinsprutad 3 cylindrig diesel på 47 hk.

Växellådan som var utrustad med Trac trol (snabbväxel) hade 2x8 fram och 2x2 växlar bak. Lastförmågan för

maskinen var 6 000 kg och tjänstevikten 7 300 kg.

Kranen var den kända ÖSA 340.

**Mobilkranen MK 691** var en vidareutveckling av sin föregångare, den välkända MK 690, som byggdes på det välkända 600 industrichassiet med 1113A-motorn på 66 hk vid 1300 r/min. Totalvikten för MK 691 var knappt 11 t. Största nettolasten med kort arm var 5 t och med lång arm 1,1 t. Stöta höjden över marknivå var 14 m. Denna modell var helhydraulisk och mer avancerad än tidigare. Den hade mycket bättre rörlighet och framkomlighet vid transport och arbete. Genom att kombinera rörelserna mellan vinsch, teleskoparm och vipparm kunde man optimera funktionerna och svängbarheten var obegränsad på ett bättre sätt än förut. Genom grundkonstruktionen med robust framvagn och kraftiga hjul och axlar. Detta medförde en större utnyttjandegrad och därigenom bättre ekonomi.

**LM 1640** – 1969 övertog företaget Parca vilket går att läsa om i BM-nytt 3/1969. 1970 hade man gjort förbättringar bl.a. på de hydrauliska komponenterna på maskinen. Kraftli-

nan var exakt som på företrädaren P16 med Scania's 11 liter motor på 215 hk, LM 1640 hade en ZF/4/PW 45H-transmission och ZF-axlar. AP 15 fram och AP 11 bak. LM 1640 var den maskin företaget var ute efter då man köpte Parca, resten fick man på köpet.

**621/641:** 1970 efterträddes trotjänarna LM 620/640 av 621 och 641. Skillnaderna mellan dem, förutom den nya D42 motorn, var de största skillnaderna: tippplasten ökade med 250 kg, den normala skoplasten hade ökat med 50 L, maskinvikten ökades med 700 kg. Sikten framåt och uppåt hade förbättrats. Man hade infört hydrostatiskt styrsystem, hydraulmanövrering av bromsarna, ökad bränslevolym med 20 L, brytkraften ökade med cirka 500 kg. För föraren hade hytten genomgått förändringar som nu erbjuder en verkligt förnämlig förarkomfort jämfört med tidigare ur ergonomisk synvinkel. Här har man med andra ord satt föraren i centrum på ett helt annat och nytt sätt. Här kan man framhålla ljudnivån som ett bra exempel då hytten numera är gummiupphängd och fri från metallisk kontakt med maskinchassit.







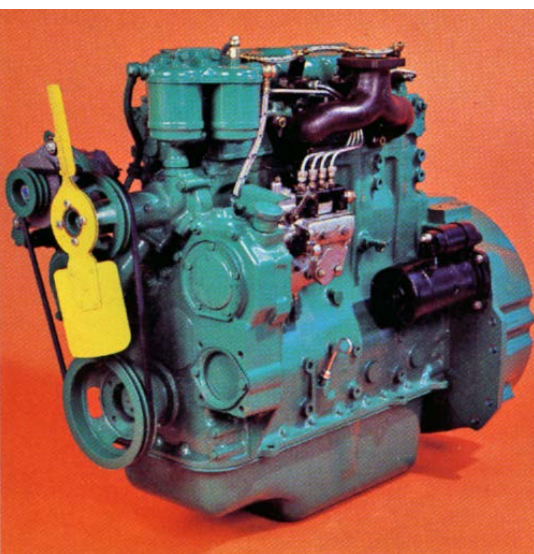
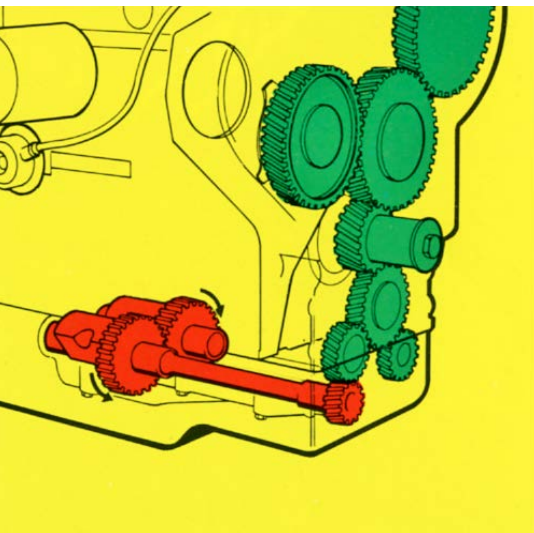
**D 42-motorn:** Ur företagets historiska vinkel var denna motor den första 4-cylindriga motorn som man presenterade av modernare snitt jämfört med 1114 motorn som kom 1959. Den främsta skillnaden till de äldre motorerna var den balanseringsanordning som gav en nästan helt vibrationsfri gång och lika tyst som en sexcylindrig motor. Vad detta betyder för förarkomforten behöver ju inte sägas. Motorn var på 4,2 L och utverkade 80 hk SAE vid 2300 r/min

**650:** Den stora traktornyheten var 650. Detta var en helt ny traktor baserad på flera års konstruktionsarbete och provningar. Detta var inte någon uppgradering av sin föregångare utan en helt ny traktor i den övre mellanklassen.

Den var mycket lättkörd, med goda tekniska lösningar som klarade hårda tag i det dagliga arbetet vilket kännetecknade den nya 650. Den nykonstruerade D 42-motorn, ny transmission med snabbväxel som gav varje växel ett direkt och ett lågläge, nytt styrsystem, ny bakaxel är bara ett par av sakerna som var nya på 650:n. Det enda som fanns kvar av föregångarens utseende är fronten och motorhuven. Allt

annat är nytt. Det unika med den nya hytten var att den var tillverkad i formpressad tunnplåt på samma sätt som lastbilshytter. Den var integrerad med traktorn och liksom lastbilshytterna är den uppbyggd av ett dubbelt formpressat och helsvetsat skal. Hytten representerade ett helt nytt tänkande gällande konstruktion av skyddshytter för traktorer som i grunden skiljer sig från andra på marknaden förekommande traktorchytter. Av världens traktortillverkare var BM den förste som tillverkade en traktorchytt av tunnplåt som är godkänd enligt OECD:s provslagningsnormer för sk. säkerhetsytter.

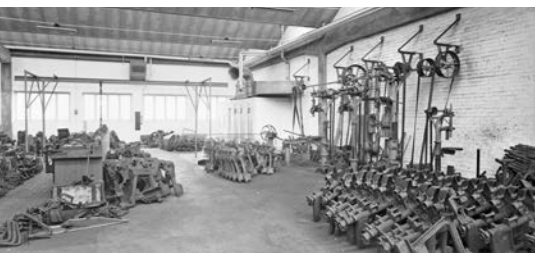
**Text: Jörgen Forsrup  
Bild: Munktellemuseet**



# Var byggdes maskinerna

## Skurupverken, Skurup

1886 etablerade Truls och Botilla Larsson en reparationsverkstad för tröskverk och lokomobiler i Skurup i södra Skåne med namnet Skurups mekaniska verkstad. Året därpå överläts verkstaden till Anna Lundberg, som ändrade företagsnamnet till NH Lundberg. 1891 förvärvade ingenjören Frans Wilhelm Haker verkstaden. Denne såg en stor potential i tillverkning av jordbruksmaskiner och redskap, då Skurup är omgivet av en bördig jordbruksbygd. 1892 kom tillverkningen av tröskverk, vältar och hästräfsor i gång, och företagsnamnet ändrades till F.W Haker & Co. Samma år blev fabrikör Emil Andersson delägare i företaget. 1907 drog sig denne ur och tillsammans med sin bror Olof etablerade de företaget Bröderna Anderssons Gjuteri och Mekaniska verkstad i Skurup, som också började att tillverka jordbruksmaskiner och redskap.



F.W. Haker, Skurup. Foto: Sune Sundahl.

Hos F.W Haker & Co tillkom med tiden slättermaskiner med tillbehöret avläggare för stråsåd, sidavläggande räfsor, potatisupptagare, stationära spannmålskrossar mm.

Hösten 1931 drabbades företaget av en förödande brand som ödelade fabrikslokalerna. Kontoret och en lagerbyggnad klarade sig dock. Omgående efter branden återuppbyggdes lokalerna samtidigt som Sverige drabbades av den globala ekonomiska depressionen. Detta bidrog till att efterfrågan på jordbruksmaskiner och redskap sjönk och tillverkningen fick gå på sparlåga en tid. 1937 kom man tillbaka med full tillverkning. Vid den här tiden såldes F.W Hakers redskap och maskiner genom AB Slöörs maskin- och redskapsaffär. 1940 gick Frans Wilhelm Haker ur tiden och företaget togs över av so-

nen Sune, som sålde det till Kooperativa förbundet 1943. Med KF:s kapital byggdes fabriken ut. Sune kvarstod dock som platschef.

Under senare delen av 1940-talet tillkom traktordragna vältar, direkt-drivna slättermaskiner och sidavläggande räfsor för traktor, sidavläggare med haspel för traktordrivna slättermaskiner och traktordragna fallspridare för konstgödsel.

1952 såldes verkstäderna i Skurup till AB Arvika-Verken, som genom förvärvet fick goda möjligheter till konstruktion och utprovning av nya maskin- och redskapstyper för jordbruket på den omgivande slätten. Utprovningssäsongen kunde också förlängas betydligt, då man kunde följa odlingszonerna från söder till norr. Dessutom fick man en stor kundkrets i grannskapet.

Tillverkningen av såmaskiner flyttades ned till Skurup från Arvika och man började också att ta fram en enradig betupptagare av påhängstyp för traktor. Samtidigt slutade man att tillverka ett flertal redskap och maskiner från Hakertiden.

1954 flyttades all konstruktion och utprovning av samtliga AB Arvika-Verken redskap och maskiner oavsett tillverkningsort till Skurup, undantagsvis skördetröskorna från Thermaenius i Hallsberg, som också ingick i Arvika-koncernen. Maskinerna och redskapen kom att marknadsföras under varumärket AVA.

Under 1950-talet tillverkade AB Arvika-Verken i Skurup såmaskiner, höluckrare, cylinderräfsor för vänd-



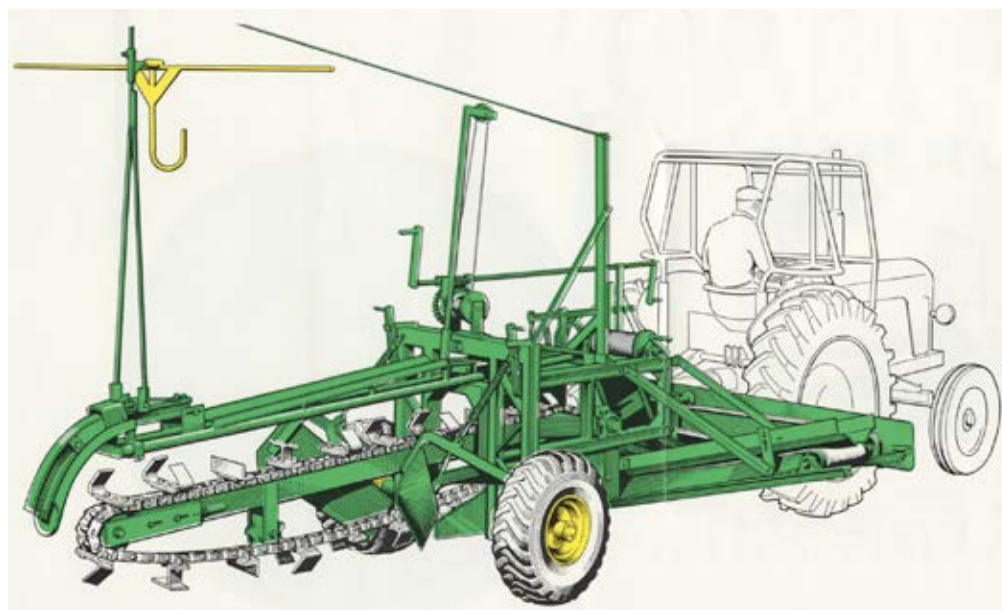
Tekniska Museet, okänd fotograf.

ning och strängläggning av hö och halm, upptagare och lastare för betor och den traktordragna dikningsmaskinen "Grävlingen", vilken lanserades 1958. Året därpå bytte AB Arvika-Verken namn till Arvika-Thermaenius AB, vilket omfattade samtliga tillverkningsenheter inom Arvika-koncernen. Därigenom upphörde företagsnamnet F.W Haker & Co. Samtidigt lanserades de första trepunktsburna såmaskinerna och den stora bogserade såmaskinen HS.

Man gick också vidare med betupptagarna och tog fram en självgående 6-radig upptagare, vilken alternativt lade betor och blast i sträng eller med en påmonterad elevator direktlastade i en följevagn. Denna stannade dock på prototypstadiet.



AVA Grävlingen.



# ARVIKA-THERMÆNIUS AB

1960 förvärvade Volvo-koncernen Arvika-Thermaenius AB, b la för att man ansåg att ett samgående kunde bidra till att fabrikena i Hallsberg och Arvika kunde nyttjas fullt ut med Volvo och BM-produkter, då de hade underkapacitet, och att man genom att slå ihop koncernernas skördetrösktillverkning kunde göra stora serier med färre modeller. Volvo fick genom detta fabriken i Skurup med sin konstruktionsavdelning på köpet och den blev nu en av BM:s tillverkningsenheter. Inom BM ansåg man också att företaget kunde få ett "full-line"-program med redskap och maskiner till sina traktorer, likt konkurrenterna Massey Ferguson och International Harvester, vilket i sin tur kunde öka och stärka traktorförsäljningen. Året därpå fullföljdes samgåendet. Då lanserades den trepunktsburna såmaskinen EB, som hade en centralt monterad sålåda med fläktutmatning av utsädet. Samtidigt utgick betskördemaskinerna ur programmet.

I BM:s såmaskinsprogram ingick den trepunktsburna A100 med 17 billar, arbetsbredd 2,1 m och sålådevoly 190 l, den trepunktsburna EB med fläktutmatning av utsädet, arbetsbredd 2,5 m, 21 billar och sålådevoly 200 l och de bogserade HS med arbetsbredderna 2,76 m och 3,96 m, 23 och 33 billar och sålådevolyerna 770 l och 100 l. De två burna modellerna hade

*Arvika-Thermaenius såmaskin HS.*

hoppresade plåttallrikar som bärhjul och de två bogserade kunde förses med ekerhjul av järn eller hjul med traktormönstrade däck. I höberedningsprogrammet ingick den kraftuttagsdrivna och bogserade cylinderräfsan TRS för vändning och strängläggning av hö och halm med 2,5 m arbetsbredd och den markdrivna höluckraren L med elastiska fjäderpinnar, som monterades bakom slätterknivens drivenhet och luckrade föregående slag.

I programmet från Skurup ingick också den förutnämnda dikningsmaskinen "Grävlingen", som var av grävkedjetyp. Maskinen drevs från traktorns kraftuttag och kopplades i traktorns drag. Grävkedjan var djupinställbar och ändlös med skär och medbringare, vilken förde över jorden till en sidelevator, som i sin tur lade jorden åt sidan. Höjningen och sänkningen av grävkedjan gjordes med en mekanisk vev. Traktor och dikningsmaskin spelades fram med en ställlina, som förankrades på erforderligt avstånd framför traktorn. För jämn djuphållning fanns en s k syftanordning på maskinen. Dikesbredd 25 eller 35 cm. Största grävdjup 185 cm.

Trots att BM inte marknadsförde några betskördemaskiner fortsatte man i Skurup med utvecklingen av den självgående betupptagaren A500. Denna hade en frontmonterad knivbalk som nackade betorna. Ovanför denna satt en spiralskruv som förde blasten åt sidan i en sträng. Efter balken följde ett

antal djupgående och vibrerande billar, som tog upp betorna. Efter dessa följde en transport- och rensningsspiral, som sorterade bort jord och sten samt förde betorna åt sidan i en sträng. Maskinen drevs med en Volkswagen industrimotor. Den hade fyra drivhjul och ett styrhjul. Knivbredd 2,87 m och 6 rader.

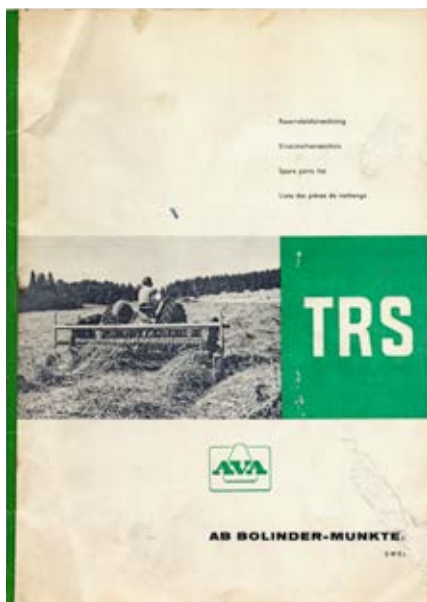
Samtliga maskiner och redskap lackerades i AVA-färgerna mörkgrönt och gult.

Utöver ovanstående maskiner och redskap tillverkades det också slagskor och kamhasplar till BM:s skördetröskor på verkstäderna i Skurup.

Under BM:s styrelsemöten 1961–1963, på vilka b la Volvos dåvarande koncern-VD Gunnar Engelau deltog, diskuterades redskapen och maskinerna från AVA flitigt och om BM överhuvudtaget skulle engagera sig i detta, då man ansåg att BM istället skulle specialisera sig på traktorer och skördetröskor. Under styrelsemötena kom man fram till att om inte redskapssegmentet skulle bli lönande skulle det överlåtas till en specialiserad tillverkare. Trots detta fanns det röster i styrelsen, som ansåg att det skulle vara fördelaktigt ur försäljningssynpunkt med redskap och maskiner i programmet som direkt var anpassade till BM:s traktorer och svenska förhållanden.

Under det första styrelsemötet 1963 kunde koncern-VD:n påvisa att redskapen och maskinerna från det tidigare AVA, gick med 365 000:- i förlust. Därför började man under samma år att föra förhandlingar med förutnäm-





TRS cylinderräfsa.

da Slöörs maskiner, som ingick i Svenska Lantmännen, och Överums bruk ifall någon av dessa kunde överta tillverkningen. Förhandlingarna ledde till att BM överlät verkstäderna i Skurup till Slöörs 1964 och de kom i fortsättningen att benämnas Skurup-verken. Det befintliga maskin- och redskapsprogrammet följde också med.

I uppländska Tierp fanns Tierps redskapsfabrik, där man bl a tillverkade harvar, som också ägdes av Slöörs. På grund av att fabriksledningen i Tierp hade begått ekonomiska oegentligheter lade Slöörs ned tillverkningen där och flyttade ned den till Skurup under 1964. Från och med detta år kom redskapen och maskinerna från Skurup-verken att också marknadsföras under varumärket TIVE, vilket är en förkortning av Tierps-verken.

Betskördemaskin A 500.



Tive Så-jet.

Betupptagaren A500 kom i samband med Slöörs förvärv att tillverkas i en kortare förserie på ca 50 ex, innan patentet och tillverkningen av den övertogs av Kuiken i Holland, som var BM:s generalagent där.

1965 överlät BM reservdelsansvaret för de tidigare redskapen och maskiner från AVA och BM, förutom skörde-tröskorna, till Slöörs.

Sedan BM hade dragit sig ur kom tillverkningen vid Skurup-verken att omfatta maskiner och redskap för sådd, konstgödning, jordbearbetning och vallskörd. Utvecklingsarbetet blev också intensivt med såmaskiner och konstgödelspridare. 1968 började man att ta fram rampspridaren TIVE Treton-Jet med storbehållare och fläktutmatning av gödselmedlet, vilken lanserades 1970. 1974 kom högkapacitetssåmaskinen TIVE Så-Jet, vilken byggde på den tidigare rampspridaren. Såväl den-

na som Treton-Jeten kom att revolutionera konstgödelspridningen och sådden vid storjordbruken.

1976 förvärvade Överums bruk Skurup-verken. Året därpå införlivades Bröderna Anderssons Gjuteri med Skurups-verken och cirkeln blev nu sluten. 1990 lades tillverkningen ned i Skurup och flyttades upp till Överums verkstäder.

I Skurupsverkens tidigare verkstäder finns idag, 2020, ett företag som tillverkar frigolitplast.

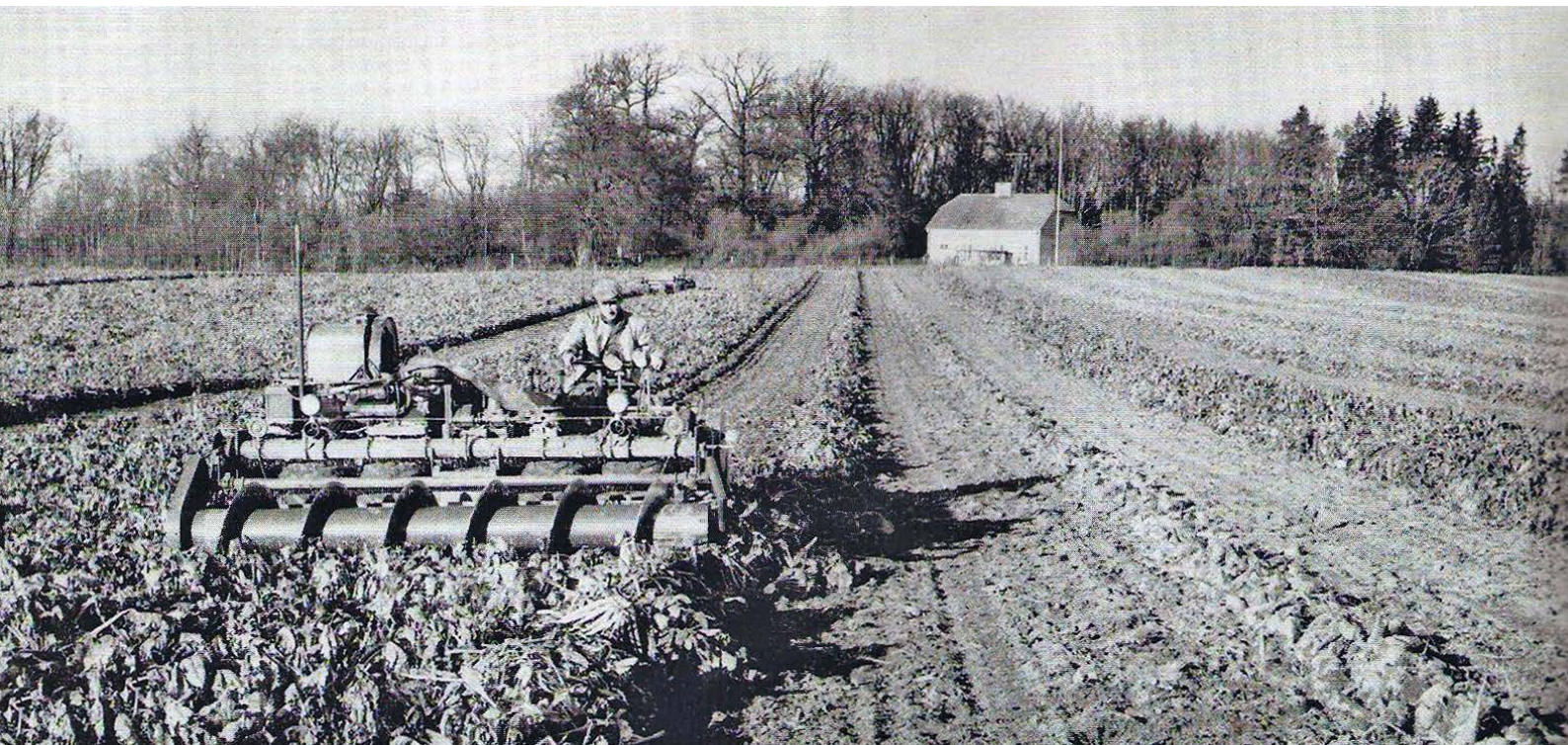
**Såmaskiner:** A100 1960–1964, EB 1961–1964 och HS 1960–1964.

**Höberedningsmaskiner- och redskap:** cylinderräfsa TRS 1960–1964 och höluckrare typ L 1960–1964.

**Täckdikningsmaskin:** DM "Grävlingen" 1960–1964

**Betupptagare:** A500 1964.

Text: Ola Korsfeldt



# Det är vi som är Arkiv Sörmland!

För er som inte varit i kontakt med oss tidigare, så är vi ett företags- och föreningsarkiv i Eskilstuna som tar emot arkiv från hela Sörmland och vi är idag fem anställda.

Annika är arkivchef, Helena arkivarie, Marie administratör och jag, Lena, är arkivassistent. Theo är anställd som projektledare för Arkiv Sörmlands projekt "Ungas digitala minnen", men arbetar också med att utveckla e-arkiv.

När du ringer till oss så är det jag, Lena, som svarar. Jag får en pratstund med er trevliga kunder och forskare och frågorna är många och vitt skilda, allt från frågor som rör Bolinder-Munktells arkiv till frågor kring företag, personer, lokalhistoria m m.

Det vanligaste frågorna vi får gäller BM:s arkiv och då främst rapportkort/leveransuppgifter. Det är ju lite kuriosa att få en historia på sin gamla BM-traktor! Ibland kan det ta tid att söka fram uppgifter på traktorer, väghyvlar, grävmaskiner m m. Många tror att allt arkivmaterial finns inskannat och att det bara är att skicka iväg ett mejl, men så är inte fallet! Det börjar med att man måste veta vilken modell och vilket tillverknings-/chassinummer som traktorn har och sedan kan man söka i vårt arkivprogram Visual vad som finns arkiverat hos oss. Vi kan tyvärr inte söka på registreringsnummer. Därefter får man gå ner i arkivet och söka manuellt i kortlådor eller arkivboxar beroende på hur materia-

let har arkiverats. När man väl hittat det man söker i arkivet måste man registrera in dig som frågar som kund i vårt kundregister och kopiera och vidimera handlingarna samt skriva en faktura som skickas med ut till dig som kund. Ibland kan det tyvärr saknas uppgifter i



vårt arkiv men för det mesta lyckas vi få fram informationen du söker.

Välkommen att testa oss och observera att vi har nytt telefonnummer 076 – 319 67 53!

Vi vill även passa på att informera om att en förändring av Arkiv Sörmlands prislista är under bearbetning, vilket på sikt kommer att innebära prisökningar för vissa av våra tjänster.

Lena Grahn, Arkiv Sörmland

**OBS nytt telefonnummer 076 – 319 67 53!**

## 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

Kriebsensgatan 4, 632 20 Eskilstuna

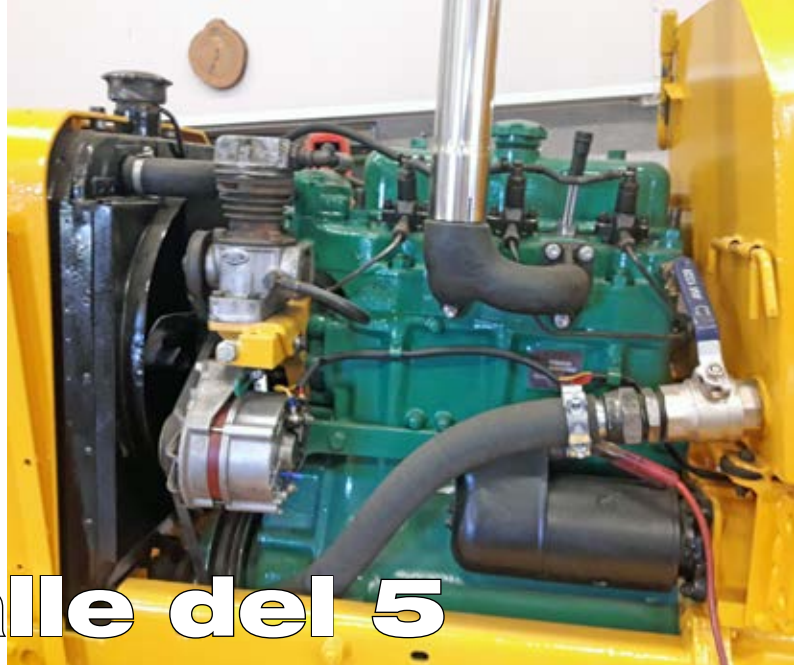
Våra öppettider: mån-fre kl. 08.00–12.00, 13.00–16.00

Telefon: **076-319 67 53, OBS nytt telefonnummer**

Kontakt: [info@arkivsormland.se](mailto:info@arkivsormland.se)

[www.arkivsormland.se](http://www.arkivsormland.se)





## Grus-Kalle del 5

Skärmar, skyddsplåtar och skydd över ramstyrningen är på plats. Här syns också de nya hydraulslangarna. Här är allt kopplat och klart.

Sedan förra besöket hos Fredrik i Bohuslän har det skett mycket med renoeringen av Grus-Kallen. All hydraulik till ramstyrningen är på plats och hydraultanken är ansluten till hydraulpumpen. Fredrik har enbart använt sig av nya slangar och ventiler då de gamla var i så dåligt skick att de inte kunde användas. Nästa steg i mekaniken är bromssystemet. Alla delar som kompressor, tryckluftsventiler och tankar är monterade. Det är bara slangarna som saknas.

Nya skyddsplåtar för bromssystem och styrning innanför drivhjulen har gjorts. Stänkskärmar och skydd över ramstyrningen har också tillverkats och monterats för att se att allt stämmer innan delarna demonteras för lackering. Fotstegen har blåstrats och sitter också på plats.

Hytten är försedd med ny isolering. Detta har tagit sin tid, både att få tag i material och sen själva tillskärningen. Golvplåten är lackerad men inte ditlagd då det återstår en del slangdragning under golvet. Så fort det är klart så kan golvplåt och stol komma på plats. Instrumentbrädan är klar och inkopplad. Belysning, blinkers och varningsljus har monterats och den sista inkopplingen är nästan klar. Det vet ju alla som gjort det vilket tidskrävande jobb kabeldragning och anslutning är. Lamporna är inte original men då Fredrik har för avsikt att använda Grus-Kallen påpekar han hur viktigt det är med bra belysning.

Text & bild: Björn Cagner.



Fredrik sitter på fotsteget och säger att "Nu känner man att det börjar närma sig till en provkörning".

Instrumentbrädan på plats och ansluten.



**Ekodalens Maskin AB**

*Nya och begagnade delar till din maskin.*

**Telefon 0502-42348**



- Service
- Reparation
- Köper
- Säljer
- Byter



**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!**

## Mekartips

# Dieselbakterier

Tänkte köra in min 430 som stått i ett par månader för att laga fotstegen. Traktorn startade som vanligt direkt men dog efter halv minut. Nytt startförsök men stendöd. Bränslemätaren indikerade kvarts tank men jag litade ännu inte på bränslemätaren då jag inte haft traktorn så länge. Alltså lossade jag tanklocket och mätte med en sticka. Jodå, nästan kvarts tank men i stickan hängde också något svart slemmigt. Lyste ned i tanken och fick se att det fanns mer svart, slemmigt. Tappade av dieseln via bränslekranen. Tanklocket på 430 är inte stort så det var inte lätt att både lysa ned i tanken och samtidigt kunna se något av se omfattningen. Här saknade man 36:ans eller Viktors tanklock. Då skruvade jag bort bränslemätaren så jag fick ett hål till. Då kunde jag lysa i det ena och titta i det andra. Då såg jag mer av omfattningen. Slemmet låg som ett skikt över botten på tanken. I slemmet låg också en halv tumstock. Då det inte finns någon slamficka med avtappning i tanken till 430 som det finns på BM 36 och 230 Viktor återstod endast att försöka suga ur det. En bit järnrör och en bit vattenslang anslöts till hållpipen på en tom Q8 oljedunk. En bit vävtejp gjorde att det blev tätt. En våtdammsugare anslöts till stora locket på oljedunken. Faktiskt passade röret precis i hålet! Tanken var att oljedunken skulle fungera som en föravskiljare så det som sögs upp inte skulle hamna i dammsugaren. Trots att det handlade om ett brandfarligt ämne vågade jag använda en dammsugare då dieseln redan var avtappad och det var endast bottenlammet som skulle sugas bort.

Det fungerade utmärkt och i ett nafs var tanken tom. Tumstocken lyckades jag fiska upp med hjälp av en magnet fastsatt på en kraftig ståltråd. Tyvärr fanns rätt mycket av slemmet kvar i tanken då det "växt" fast i tankväggen. Jag testade olika lösningsmedel, alltifrån tvättmedel till bensin på det slem jag fått upp för att se vad som kunde lösa upp det. Det som visade sig vara mest effektivt var rödsprit. Sagt och gjort, jag hällde i ca ½ liter rödsprit i tanken och satte fast en diskborste på en bit plattjärn som jag sedan borstade runt med i tanken. Därefter spädde jag med lite

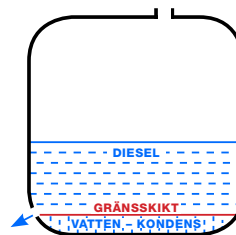
vatten för att det inte skulle vara brandfarligt och sög ut det med dammsugaren. Resultatet blev riktigt bra! Därefter började jobbet med att demontera matarpump, bränsleledningar och bränslefilter. I alla dessa delar fanns spår av tillväxt men det gick enkelt att tvätta rent med rödsprit. Bränsleledningarna blåsades rena med hjälp av tryckluft. Även i bottenkopporna till bränslefiltern fanns både vatten och tillväxt av bakterier. När denna tillväxt rensades bort spred sig en mycket otrevlig rutten doft. Även locket på insprutningspumpen togs bort men där fanns ingen tillväxt. Därefter återmonterades allt med nya filter. Systemet luftades och traktorn startade direkt.

Som jag förstått det så krävs vissa "ingredienser" för att detta problem skall uppstå: Diesel med tillsats av RME eller HVO och vatten. Vattnet hamnar i tanken antingen att det kommer med dieseln vid tankning, läcker in i tanken vid regn om traktorn står ute eller genom kondens i tanken. I mitt fall var det mätaranlutningen till tanken som läckte så regnvatten kunde leta sig in. Själva tillväxten av bakterier sker varken i dieseln eller vattnet utan just i gränsskiktet mellan diesel och vatten. Så länge vattennivån i tanken håller sig under anslutningen till matarpumpen är det inga problem men när vattennivån går över anslutningen sprider sig "smittan" vidare till matarpump, bränslefilter och i värsta fall till insprutningspumpen. Kanske är det dags att återinföra avtappningskran i botten på bränsletanken? Då skulle det ju vara enkelt att regelbundet öppna och tappa av eventuellt vatten. Så var det som sagt på tidiga dieseltraktorer. I instruktionsboken till BM 35/36 står det att "avtappning av slamficka skall ske var



50:e timme efter att traktorn stått stilla en natt". Finns ingen avtappning går det att suga ut bottenlammet i tanken med hjälp av en oljebyrtpump. Sådana pumpar finns i de flesta biltillbehörsaffärer och kostar ca. 125:-. Kanske måste sugslangen bytas ut till en styvare eller att slangen förses med en pinne eller liknande (se bild) så man verkligen känner att man nått ned till botten.

Text & bild: Björn Cagner.





## Tankar kring traktorernas intåg i landet

Så stod vi där äntligen utanför Alnarps lantbruksmuseum, Lennart Öknegård och jag, utrustade med kamera och anteckningsblock förväntansfulla som småpojkar fastän vi uppnått pensionsåldern för åtminstone fem år sedan. Vi skulle nämligen få se Sveriges första serietillverkade traktor, en Ivel tillverkad i England i början på 1900-talet. Den visades troligen första gången i Alnarp 1905 om man får tro en något suddig bild som föreställer detta tillfälle. I och med detta inleds en ny epok där oxar och hästar fick allt mindre betydelse inom jordbruket.

Enligt historien började tillverkningen redan 1902 efter att en patentansökan var godkänd. Den traktor, The Ivel, som kom att importeras till Sverige av A Paulsson & Co Eslöv, är en av ca 7 som fortfarande finns och det beror på att den inte gick att sälja trots att den visades upp på olika utställningar. Till lantbruksmötet i Örebro 1911, dit flera traktorer var inbjudna, kunde Ivel inte fullfölja provplöjningen då det, enligt maskinprovningarna, redan i förberedelserna ”uppstodo maskinskadorna såväl å tänd-apparaten som å ena svänghjulet”. Det blev aldrig någon reparation och ingen försäljning heller utan traktorn kom att förvaras i Alnarp och det är därför den finns kvar där som ett fint exempel på lantbrukets utveckling.

Det man först ser är styrmekanismen bestående av en ratt, ett kugghjul med cykelkedja två järn och slutligen ett större kugghjul med cykelkedja direkt på styrhjulssaxeln. En konkoppling ger två lägen, framåt-bakåt. M.a.o inget onödigt. Transmissionen är löst med oskyddade kugghjul och kedjor och axlarna får smörjning via Staufferkoppar. Sitsen är strategiskt placerad ovanpå bränsletanken på en bladfjäder. Mo-

torn är en tvåcylindrig boxermotor för bensen på 22 hk (vid max varvtal) med centralsmörjning och magnettändning som drivs med en cykelkedja. Kylningen bestod av en vattentank med själv-cirkulation från motorn.

Av min beskrivning och bilder hoppas jag det framgår hur livsfarligt det måste ha varit att göra någon obetänksam rörelse när motorn var i gång. Hade någon från nutidens Arbetarskyddsstyrelse varit i närheten hade han nog dött omedelbart. Inte ens en hjärtstartare hade hjälpt.

Nu måste i ärlighetens namn nämnas att det fanns en motorhuv tillgänglig men med denna på, lär traktorn ha blivit för varm och därmed obrukbar.

Inför 100-årsdagen 2005 lyckades man renovera traktorn och t.o.m plöja en liten yta. Det är alltså i ett renoverat och körbart skick som vi idag kan se den.

### Sveriges andra traktor

Ungefär samtidigt med importen av The Ivel kom International Harvester att öppna en filial i den tidigare ångmaskinstillverkaren Vulkans lokaler i Norrköping. Flera traktorer skeppades så småningom över från Amerika för att visas upp för presumtiva kunder. År 1908 såldes för första gången en traktor i Sverige. Det var en IH modell D, encylindrig bensindriven traktor på 25 hk. Den hade en växel framåt och en bakåt. Köpare var Nyckelby gård Bålstad i Uppland. Vilken uppståndelse det måste ha varit!

*Boxermotorn med magnettändning som drivs med cykelkedja.*



Tillverkad i Brigglewade utanför London och introducerades 1902. Konstruktör, engelsmannen Dan Albone.  
Tvåcylindrig motor av förgasartyp, avsedd för bensen och med en effekt av 18hk. The Ivel-traktorn kom till Sverige 1905 och var den första importerade traktorn med förbränningsmotor. Den demonstrerades på Alnarp samma år och visades senare vid lantbruksmötet. Det är osäkert om någon traktor av detta märke kom till verklig praktisk användning i Sverige. Traktorn anmälades till provning vid Statens Maskinprovningar 1911, men provningen fick avbrytas på grund av sönderkörning av motorn.  
Deposition från Statens Maskinprovningar, Alnarp.



*The Ivel med sina oskyddade kugghjul, kylartank till höger och motorhuv till vänster.*







Sveriges först sålda traktor en International Harvester 25 hk typ D använd vid Nyckelby gård Övergrans socken i Uppland mellan 1908 till 1912. Bild via nätet tagen 1911 av A. Willmanson.



En tidig Avance motorplog med fyrkantig kylare och 3-skärig plog. (bild från nätet).

## Avance

I Nacka fanns J.V. Svenssons motorfabrik, som i början hade för avsikt att tillverka bilar men började i stället experimentera med en råoljemotor och år 1900 var den klar för leverans. Den var en encylindrig tvåtakts tändkulemotor, enkel i konstruktionen och driftsäker. Idén att använda denna motortyp i traktorer började i England år 1896.

Året 1912 var Svenssons motorfabriks första traktor färdig att förevisas. Namnet på den kom att bli Avance med en motor på 16–20 hk och två växlar framåt. Vid backning fick man stanna och vända motorns rotationsriktning. Då en tändkulemotor är mera bränslesnål än en bensinmotor och bensinen vid den tiden var mycket dyrare än råolja, blev Avance en försäljningsframgång. Den plog som hörde till var monterad på traktorn och kallades motorplog efter tysk förebild. Många benämnde vid den tiden även det engelsk-amerikanska systemet med lös drivdel och påkopplad plog för motorplog innan ordet traktor, som betyder dragare, tog överhand.

Det måste nämnas att fram till krigsutbrottet fanns det flera tillverkare av traktorer i Sverige. Både bland verkstäder och intresserade jordbrukare gjorde man försök men det tycks oftast stanna vid en prototyp eller ett mindre antal.

Som nämnts kom Avance snabbt in på marknaden och blev störst medan IH hade svårt att sälja sina dyrare, tyngre och bensindrivna traktorer.

## Faktaruta Alnarps lantbruksmuseum:

Lantbruksmuseet i Alnarp ligger i anslutning till SLU, Sveriges Lantbruksuniversitet i Skåne. Här visas lantbrukets utveckling under mer än två hundra år med hjälp av föremål, bilder, filmer och en databas över föremålen. Dessutom finns beskrivningar av kraftkällor, jordbearbetning, sådd och skörd, samt husdjurskötsel och självhushållets arbeten.

Bland unika föremål kan nämnas Sveriges första traktor the Ivel som importerades och plöjde på Alnarp 1905. Den är ett av de sju bevarade exemplaren av en av världens äldsta traktorer med förbränningsmotor. De övriga finns i England, Zimbabwe och Australien. Den importerades av A Paulsson & Co i Eslöv.

<http://www-museum.slu.se/gem/default.aspx?p=12>



Bild från Wikipedia.

Museet stod färdigt 1916. På Baltiska utställningen i Malmö 1914 fanns en historisk paviljong med 1700- och 1800-tals lantbruksföremål. Efter utställningen donerades de flesta föremålen till Alnarp. Paviljongen revs och återanvändes i den nya museibyggnaden på Alnarp.

## Munktells

Under 1913 kom så Munktells med sin 30-40-traktor. Den kom att presenteras på Baltiska utställningen i Malmö sommaren 1914 som en "40 hk:s Motortractorplog för 4–6 skär". Någon lämplig plog var inte anskaffad varför den inte deltog i plöjningsdemonstrationen. Denna traktor kom att tillverkas i 31 exemplar varav en, tack vare lyckliga omständigheter, finns bevarad på Munktellmuseet. Om dess historik kan man få ta del av i BM-bladet nr 2013-3.

Fram till att första världskriget bröt ut 1914 finns det bara osäkra uppgifter om hur många traktorer som sålts. Enligt en rimlig bedömning hade det då sålts ca 50 st Avance bärplogar och ca 10

30-40 ansågs göra samma arbete som 16 hästar och 8 man. Denna såldes till Gimo bruk i Uppland i oktober 1915. Med en fyrskärig plog betingade den ett pris av 16 187 kr. Ägs numera av Munktellmuseet.



## Säljes

Nya hyttklädslar sys upp efter gamla prover.  
AB Preska, Helsingborg  
Tel: 042-129119 Hemsida [www.preska.se](http://www.preska.se)  
E-mail: [preska@telia.com](mailto:preska@telia.com)

st IH-traktorer. Dessutom tillkommer några som importerats bl.a från England eller som tillverkats av entusiastiska svenska uppfinnare och verkstäder.

Under tiden kriget pågick såldes bara ett fåtal traktorer för att direkt efter krigsslutet 1918 öka i antal, men det är som det brukar heta, en helt annan historia.

Text: Olof Irander

Bild: Lennart Öknegård.

# Vilken massa smörja!

Fick för mig att jag skulle åka och titta på fyrhjulingar. Har hört att de ska vara så bra. Börjat få problem med knäna så komma i och ur traktorn är inte så enkelt längre. Alltså åkte till en känd maskinfirma i Uddevalla. Jodå, de hade fyrhjulingar! Massor! Men, de var alla stora som monster. Sådan där kommer jag aldrig upp på. Då satsar jag istället på min 320. Svetsar nya fotsteg så blir det lättare att komma i och ur. Dessutom sitter jag säkrare och tar mig fram betydligt bättre.

Istället, när jag ändå var där, så gick jag och tittade på nya traktorer. Men de var ju ännu större! Här behövdes en steg för att komma in i glasbubblan som satt längst upp. Klart det var ju bekvämt och tyst. Säkert mycket varmare också.

Vips så stod en försäljare där och började berätta om alla fördelar. "Behöver inte tänka på något. Var det något som behövde åtgärdas kom ett meddelande upp på skärmen i god tid så man kunde planera in det". Någon smörjning behövdes inte utan det var i stort sett endast olje- och filterbyte som behövdes. Med all elektronik kunde jag inte låta bli att fråga om det var problem med möss? "Nä inte om man har avtal med Anticimex!"

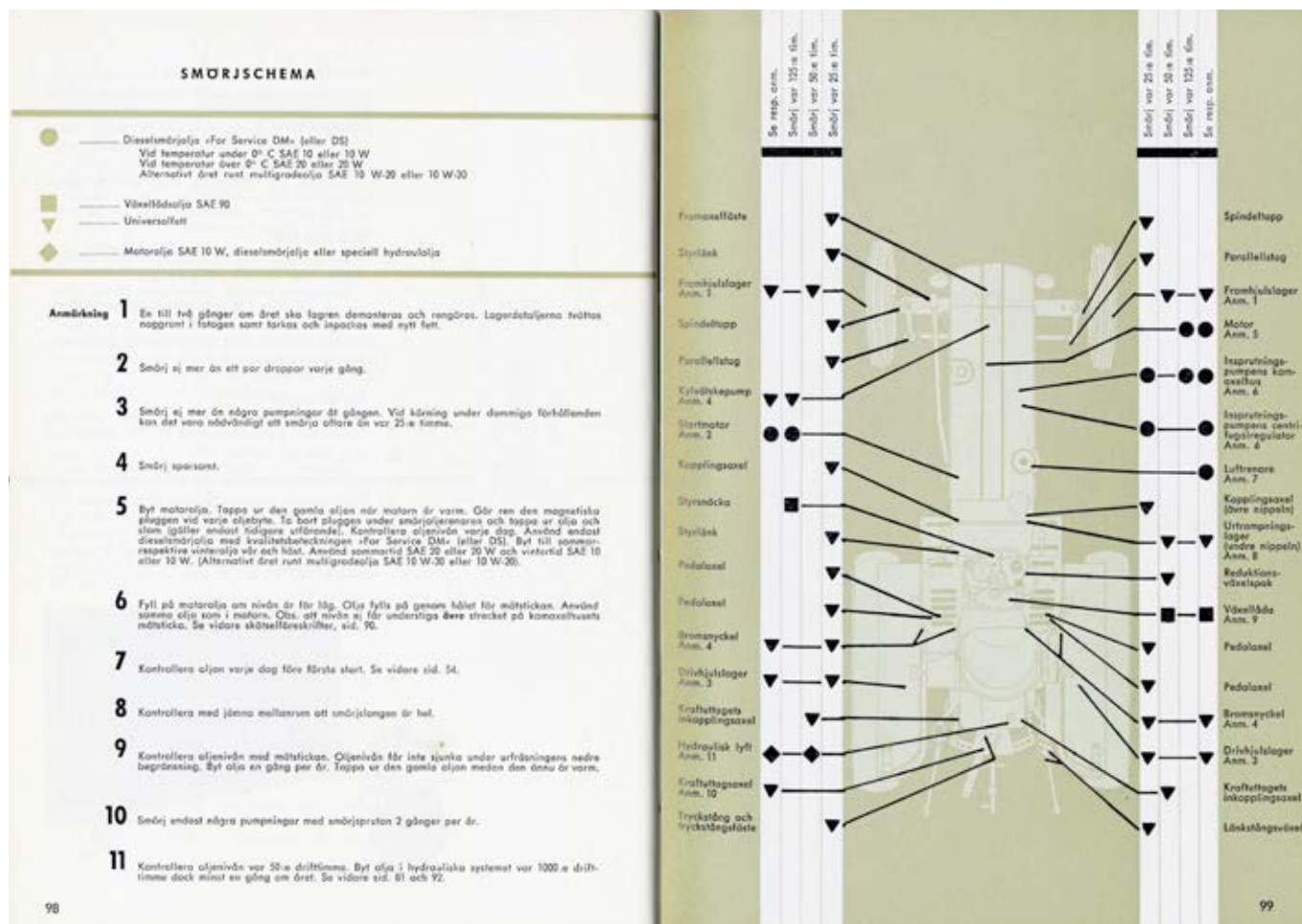
Då tänkte man på sin Boxer istället. Där behövs inget avtal med Anticimex. Fast man har ju 50 punkter på smörjschemat att ta hand om istället. 21 punkter efter 25 timmars körning, 8 punkter efter 50 timmars körning och 5 punkter efter 125 timmars körning. Utöver detta så finns det ytterligare 16 punkter att utföras med varierande intervall. Den dagliga tillsynen omfattade kontroll av motorolja, kylvätska, bränsle, läckage och luftrenare. Efter 25 timmar ska styrleder, spindelleder, bromsaxlar, urtrampningslager, bakhjulslager, leder trepunkt, pedalaxlar och kopplingsaxel smörjas. Vid 50 timmars smörjningen var det inte så mycket som tillkom utöver 25 timmars smörjningen. Vid 125 timmars smörjningen behövdes inte 50 timmars smörjningen göras då den var redan gjord vid 100 timmar. 25 timmars smörjningen måste dock göras samt olje och filterbyte motor. Även påfyllning av olja i insprutningspump. Vid 150 timmar var det dags för ny 50 timmars och 25 timmars smörjning. Vid 175 timmars smörjning behövde man inte göra 50 timmars eller 125 timmars utan bara 25 timmars smörjning. Vid 200 timmars smörjning skall förutom

25 timmars smörjning och 50 timmars smörjning silen i insprutningspumpen göras ren. Vid 225 timmar behövde endast 25 timmars smörjning göras. Men vid 250 timmar blev det knivigare för då måste 25 timmars, 50 timmars och 125 timmars smörjning göras.

Så här rullade det på. Vid 500 timmar tillkom kontroll av spridare och vid 1000 timmar tillkom byte av växellådsolja och hydraulolja med filter. Vid 1000 timmar har man alltså gjort 25 timmars smörjningen 40 gånger, 50 timmars smörjningen 20 gånger, 125 timmars smörjningen 8 gånger och 500 timmars smörjningen 2 gånger. Utöver detta ska man 1 till 2 gånger om året demontera framhjulslagren, tvätta dem rena och återinfetta.

Utförde man all denna smörjning så höll traktorn längre och dessutom kanske man upptäckte fel innan det blev fullt haveri. Frågan är bara hur man hann med. På ett ställe i handboken står det "efter 2 veckor eller 125 timmar". Hur många timmar i veckan skulle traktorn rulla? Kanske bättre med display och avtal med Anticimex. Slipper man i alla fall ha alla tidpunkter i huvudet!

Text: Björn Cagner.

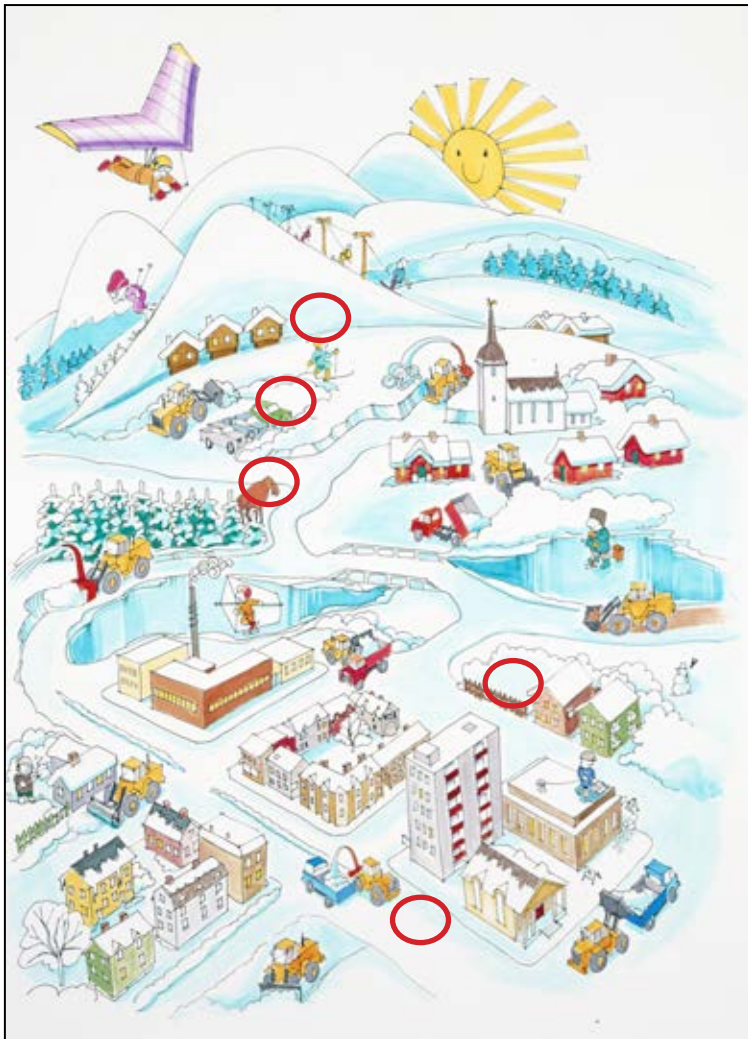


# Nyheter på modellfronten

BM-Volvo och Volvo BM LM 218 (som ju inte fanns i verkligheten). En resinmodell från Artitek i två skalor, H0 & N. H0 finns i två varianter: med pallgafflar och med skopa. Modellerna är lätt vädrade. Volvo BM LM 218 saknar motorluckor.



## Finn fem fel - lösningen



## Frykmodell – nyheter 2020

Byggsatser av svenska traktormodeller och tillbehör. Finns i både skala 1:87 och 1:160 och med dubbla dekalsetsatser. Omålade 3D-printade detaljer.

Volvo BM T 650 – 70-talstraktor

BM-Volvo 350 – 60-talstraktor

Bild: Frykmodell.



Bolinder-Munktel 350.



BM-Volvo 350.



T 650 innan montering.

Ensilagevagn och slaghack till traktorerna.





Svenska BM-klubben  
c/o Lisbeth Larsson  
Melo  
641 98 Björkvik

Sverige  
Porto  
betalt

# Välkommen till Svenska BM-klubben

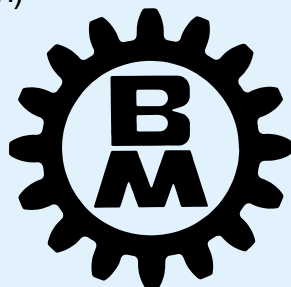
**Du som redan är medlem:**

**Är Du medveten om alla förmåner som  
Svenska BM-klubben erbjuder dig?**

Hjälp av BM-expert  
(råd & tips om din maskin)

Tidningen BM-bladet  
(medlemstidning 4 ggr/år)

Regionala ombud  
(din lokala kontakt)



Hemsidan  
(allt om klubben)

Medlemsrabatter  
(se hemsidan)

Munktellmuseet i Eskilstuna  
(maskinhistoriska samlingar)

Svenska BM-klubben

Arkiv Sörmland  
(broschyrer, manualer och maskinkort)

**Svenska BM-klubben**  
<http://www.bmklubben.se>

## Vill Du bli medlem?

**Är du inte redan medlem så är det lätt ordnat.**

Betala in 250 SEK (familj 400 SEK) på BG 482-0759.  
Ange namn, adress, telefonnummer och ev. mailadress.

**Välkommen i Svenska BM-klubben!**