

BM-bladet

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

Årgång 12

Nr 2

Juni 2021



Svenska BM-klubben

Året var
1991



Det hände 1991
Åkermans 1890–1990
Mekartips

Renovering LM 218
Det här med varumärken...
...och mycket mer!



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

Redaktion
Lennart Öknegård, redaktör, bm-bladet@bmklubben.se
Björn Cagner, teknisk redaktör,
bm-bladet.teknik@bmklubben.se

Per-Arne Pettersson, teknisk redaktör & grafisk form
Jörgen Forsrup, research

Medlemsavgifter
Enskild person 300 kr Hel familj 450 kr

Org. nummer: 802449-7169

Bankgiro: 482-0759

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 Gävleborg: Evald Karlsson, 0730-53 71 98

Värmland: Håkan Nordström, 070-578 00 33

I detta nummer

Ordförande har ordet.....	2
Tänkta tankar – Öppna upp.....	3
Sweconsamarbetet	3
Kalle med overallen	4
Hur gör jag då för att beställa en overall?	5
Lite Zettelmeyerhistoria	6
BM-traktorer i Israel.....	10
BM-traktorer i USA.....	11
Åkermans 1890-1990.....	12
Var byggdes maskinerna, AB Walla Tröskmaskiner	14
Nedslag i historien – 1986.....	16
Udda maskiner	18
Udda maskiner: Traktorbåtar.....	20
Skördetröskans betydelse för jordbruket	22
Håkans maskiner.....	23
Mekartips: Renovering av framaxel BM 400 Buster....	24
Mekartips: Håkans rostfria skruvar.....	25
Världens första ramstyrda traktor?.....	26
De första baklastarna	28
Renovering av LM 218 – transmission del 3	30
T 24 med goda utsikter	31
Det här med varumärken.....	31
Det finns BM-traktorer nästan överallt	32

Ordförande har ordet

På grund av alla inställda evenemang har BM-klubben även i år inte kunnat komma ut i landet för att träffa våra medlemmar och få möjlighet att presentera oss. Men vi ger inte upp och om det blir möjligt skall vi ställa upp på ÖSA Historiska i september. Trots frånvaron av personliga träffar så har vi fortfarande en bra tillströmning av nya medlemmar.

Vår redaktion har klarat av att få fram BM-bladet trots att man inte kunnat genomföra några personliga möten och därigenom inte kunnat göra reportage från veterantträffar, museibesök, samlare och andra aktiviteter som vi vet är populära bland våra läsare.

Vi bör kunna ha ett regionmöte i slutet av detta år. Klubben har nu fått ett nytt regionombud i Värmland Håkan Nordström, som vi hälsar varmt välkommen. Våra läsare har tidigare mött Håkan i samband med flera artiklar om hans traktorintresserade barnbarn Sebastian. En närmare presentation kommer i nästa nummer.

Foldern om BM-klubben som presenterades på årsmötet förra året är nu tryckt och kommer att distribueras till regionombuden inom kort.

Björn Cagner jobbar vidare med specialverktyg som hjälp för våra medlemmar att reparera BM-maskiner. En presentation av dessa kommer i nästa nummer av BM-bladet.

Traktorn på bilden tillhör Hans Karlsson, Virå, Stavsjö. Med detta får jag önska en trevlig sommar. 🍷

Guy Larsson.
Ordförande.



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
Öppettider: se hemsidan
munktellmuseet.com



Tänkta tankar - Öppna upp

Myndigheten som de senaste 15 månaderna försökt att styra våra liv har nu aviserat att det är dags att ”öppna upp”. En lite oroande tanke. Helt plötsligt skall vi alla agera precis som vanligt dvs som förr. Frågan är hur mycket som finns kvar? Men inte ska vi deppa för det. Känn bara på uttrycket, öppna upp. Det måste väl kännas hoppfullt för oss alla som tror på en bättre framtid!

Om vi försöker överföra den här situationen på vår verksamhet i Klubben så måste vi först se vad alla restriktioner har betytt. Speciellt hårt har det drabbat alla traditionella och publika arrangemang som samtliga utan undantag har förblivit nedstängda. Ja faktiskt fortfarande lever vi i ovisshet om och när de kan öppna upp. Samtidigt så har många av våra vänner tagit egna initiativ och börjat arrangera små lokala evenemang. Detta är ett bra exempel bland flera på hur vi reagerar när man försöker hindra oss att träffas och umgås. Kloka människor visar att man kan ses utan att bryta mot myndigheternas råd. Den här kreativiteten bör vi försöka fånga upp och utnyttja i våra kretsar för att utveckla vår förening.

För oss i redaktionen har naturligtvis samma villkor gällt som för alla medlemmar vilket medfört att vi in-

te kunnat ta oss utanför våra väggar för att träffa er. Inställda maskinträffar, veteranalytiska stängda museer, traktorsamlingar och uteblivna intervjuer med intressanta personer har gjort det svårt att kunna skaffa fram bra material för reportage och artiklar.

Trots detta så kan vi nu ge er läsare det sjätte numret i rad under dessa bittra omständigheter. Resultatet har naturligtvis blivit blandat beroende på att vi blivit tvungna att söka nya vägar för att finna delvis nya intressanta områden. Vi har gått utanför landets gränser för att upptäcka att gamla BM-produkter omhuldas lite varstans i världen trots att de aldrig saluförts där. Vi har forskat lite i företagets expansion genom nyförvärv och tillkomst av nya produktområden t ex av Åkermans grävmaskiner och Zettelmeyer med sina mindre lastare. Detta skedde 1991 vilket betyder att de uppfyller våra krav på att klassas som veteranmaskiner. Mekartips är ett område som expanderat kraftigt bl a beroende på att redaktionen utökats med en teknisk redaktör. Detta är goda exempel på hur en påtvingad ny situation kan mötas med nya ideer som ibland ligger utanför boxen.

Även för klubben i allmänhet har naturligtvis detta varit en tid som gjort det svårt att nå våra medlemmar men

särskilt att rekrytera nya. Det senare är allvarligt och vi hoppas att även inom detta område det ska komma fram många nya initiativ som gör att vi lyckas få vår klubb mer känd bland traktorsamlare, veteranmaskinägare och veterandiggare. Här kommer tidningen in som en bra kontaktyta mellan medlemmar. Varför inte kontakta oss och berättat om du har egna ideer eller hört om andra framgångsrika sätt att intressera och värva nya medlemmar.

Två viktiga initiativ från klubben är att intensifiera samarbetet med Swecon och att erbjuda våra medlemmar en web-shop där man kan köpa våra profilartiklar. På tal om samarbete så har vi även sett exempel på hur våra medlemmar eller regioner arrangerat tillställningar tillsammans med andra föreningar och sponsorer. Personligen tror jag mycket på den här typen av samarbeten där vår klubb skulle kunna erbjuda hjälp av olika slag.

Öppna upp till förändring.

Ett exempel på förändring är att detta är det sista numret av tidningen som den nuvarande redaktionen ansvarar för. Av personliga skäl lämnar en del av oss över ansvaret efter drygt tio mycket givande år. 🤝

Hälsningar Lennart

Sweconsamarbetet

Svenska BM-lubben fördjupar samarbetet med Swecon.

Svenska BM-klubben har träffat Fredrik Rigö från Swecon och diskuterat vad vi har gemensamt. Vi har bl.a. samma historia att berätta. Under jordbrukets strukturomvandling på 50–60-talet var det t ex flera lant-

brukare som kompletterade med anläggningsmaskiner i byggboomen som då var. Morfar och farfar hade goda erfarenheter av BM:s slitstarka traktorer och steget var inte långt till att satsa på BM:s gula anläggningsmaskiner.

Träffen mynnade ut i att Svenska BM-klubben erbjuds delta på evene-

mang, som Swecon anordnar. Vi tror att vi kan få nya medlemmar på detta sätt. Swecon såg positivt på att vi deltar även lokalt med våra regionombud.

Vi ser fram emot ett fortsatt samarbete, som båda har utbyte av. 🤝

Sören Kihlberg.



Kalle med overallen

Alltsedan vi var på vår reportageresa 2015 i Norrland har jag till och från fått förfrågningar om inte klubben skulle kunna skaffa fram overaller i original-design och färg med BM-Volvomärket. Jag vet att det gjorts många tappra försök som alla har stupat. Den som väntar på något gott..... Nu har det skett och här följer en skön historia om bakgrunden.

Historien började på 60-talet då en liten grabb Kalle Augustsson växte upp på en fastighet som låg granne med Stora Kärrs Gård utanför Habo i Småland. Kalle var runt tio år gammal när hans intresse för traktorer vaknade. Han kunde inte fort nog komma hem från skolan innan han drog iväg till granngården. Det var ett par saker som gjorde ett oförglömligt intryck. Det första var gårdens nya röda traktor 350 med det vackra BM-Volvomärket på kylaren och den andra var den gröna overallen som gårdens ägare bar. Den hade dessutom BM-Volvomärket i tyg fastsytt på ryggen. Kalle tillbringade nästa all sin tid under tonåren på gården och fick många tillfällen att köra 350-traktorn.

Under hela sin tid som vuxen levde han på hoppet att en dag uppnå åtminstone en av dessa önskningar och nu mina vänner har bäge gått i uppfyllelse. För fyra år sedan fick han spår på en 350 strax utanför Uppsala som han köpte med eller mindre osedd. Ett lyckat köp visade det sig, när han äntligen fick se maskinen för första gången efter en del strapatser för att få den hem till Habo. Traktorn har sedan fått en försiktig översyn och har visats upp tillsammans med BM-klubbens monter i såväl Karlstad som Målilla.

Så var det overallen. Kalle satt och kollade lite på Facebook och fick ögonen på ett intressant och bekant plagg. En sprillans ny overall från 1960-talet i rätt färg och med rätt märke. Den var i original, helt otroligt. Kalle bjuder på den samtidigt som en annan spekulant gör detsamma. Men det visar sig att säljaren lagt ut plagget på två separata konton samtidigt och det slumpar sig så att Kalle vinner till stort förtret för konkurrenten. Nåväl overallen kommer i Kalles händer och han ilar iväg till Curt Axelsson som bor granne, för

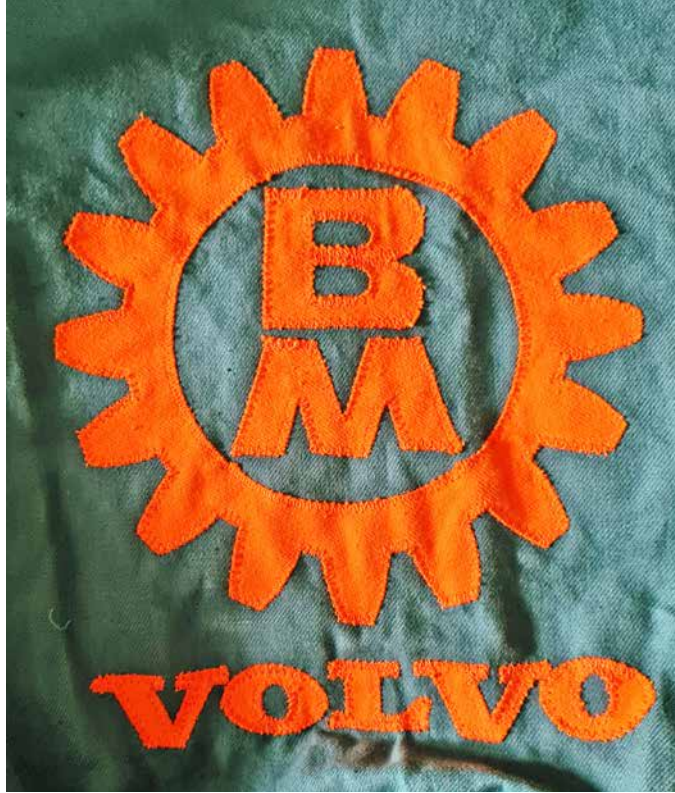
att visa upp fyndet. De börjar att syna plagget i sömmarna och läser med speciellt intresse på dess lilla lapp för att se vem som var tillverkaren. Curt lånar overallen och tar med sig Göran Åkesson till Nittorp utanför Tranemo, där det en gång legat en numera nedlagd textilfabrik. Genom andra kontakter i Tranemo fick de rådet att tala med Netshirt Group AB, också de i Tranemo. Detta visat sig vara ett näthandelsföretag med butik, webhandel, näthandel och tryckeri. Här blev det napp och företaget presenterade sin affärsidé och lovade att försöka ta fram nya overaller i samma utförande som det original som våra utsända hade med sig. De lyckades och numera säljer de en hel rad med profilartiklar åt oss som ni kan beställa på webben.

Tyvärr var overallen något nummer för liten för att passa Kalle. 🚗

Text: Lennart Öknegård.

Berättat av och foto: Kalle Augustsson.





netshirt BLOGG FÖRETAGSINFO VANLIGA FRÅGOR KÖPVILLKOR

Välj eget tryck! Stort utbud
 Välj ditt eget tryck på de flesta varor Av kläder

HERR DAM BARN BABY DJUR TEMAN MERCH FÖRENING ALLA PRODUKTER KAMPANJ PRESENTKORT 0 KR

HEM / FÖRENINGSKLÄDER / SVENSKA BM-KLUBBEN / KLASSISK ARBETSOVERALL | BM VOLVO

Klassisk Arbetsoverall | BM Volvo

999 kr

Storlek: Välj storlek.

- 1 + Klicka här när du är klar så läggs beställningen i kundkorgen.

Lägg till i önskelista Storleksguide.

Artikelnr: 37113-C

Dela: [f](#) [t](#) [e](#) [p](#) [in](#)

När du är klar kan du välja om du vill handla mer eller gå till kundkorgen och vidare till checkout.

Klickar du här så kan du få en bättre beskrivning och mer information om overallen. Klickar du här så kan du ställa frågor till Netshirt.

BESKRIVNING MER INFORMATION

Hur gör jag då för att beställa en overall?

Det är hur enkelt som helst!

Gå in på BM-klubbens hemsida. Scrolla ned på sidan som kommer upp. Ska du bara köpa en overall så klicka på bilden med overallen. Vill du se hela sortimentet så klicka på bilden till vänster så kommer du till BM shopen.

Här kan du välja i hela sortimentet. Även färg och storlek. Till varje produkt finns ytterligare information och beskrivning. Är du osäker på din storlek så använd storleksguiden. Skulle du ha fler frågor så finns det möjlighet att chatta med personalen.

Och du! Saknar du någon produkt eller har förslag på till produkt så skicka ett mail på kontakt@bmklubben.se eller ring på 070-977 99 90, måndag-fredag 10-14. 📞
 Text: Björn Cagner.

Året var
1991

Lite Zettelmeyerhistoria

BM-Bladets redaktion bad mig vänligen, om jag kunde bidra med en artikel i detta nummer ifrån Tyskland? Anledningen är ju pandemin som starkt begränsar vårt dagliga liv och därmed är nästan alla aktiviteter lagda på is. Det gäller ännu mera i Tyskland, där restriktionerna är betydligt hårdare än i Sverige. Alltså har jag ingen aktivitetsträff att rapportera ifrån, utan den här gången får det bli historia.

Många av er medlemmar vet säkert att Zettelmeyer blev uppköpta av Volvo i början på 90-talet. Det kommer en detaljerad Zettelmeyerartikel i nästa nummer av BM-Bladet, så den delen hoppas jag över. Jag måste dock ge en kort historisk återblick, på hur det här företaget startade och med vilka produkter, för att sen komma in på huvudämnet.

Hubert Zettelmeyer föddes 1866 och 1897 hade han och hustrun samlat ihop ett kapital, som var stort nog att köpa in en engelsk ångvält av fabriket John Flower & Co. Det följde flera engelska ångvältar, eftersom herr Zettelmeyer var vägbyggare och snabbt fick ett gott rykte om sig att göra ett bra jobb. Ett av de största problemen var att skaffa reservdelar till sin vältar och redan 1902 hade han grundat en egen verkstad i Konz, som kunde tillverka reservdelar. 1908 anställde han ingenjörer, som startade med att konstruera en egen vägvält, vilken var klar för serietillverkning 1910. Produktionen fortsatte under många årtionden, men man behövde ett andra affärsben i företaget. Det fanns ett oerhört starkt behov

av att mekanisera lantbruket i Tyskland och Europa under 30-talet och därför valde man att slå in på traktortillverkning. År 1935 var man så klar med sin första traktormodell Z1, som gick i produktion och ett år senare kom Z2. Z1 var tänkt för lantbrukarna, medan Z2 var mera lämplig för landsväg och transporter. Traktorer som kunde köra 20 km/h (senare 28), var ett billigare alternativ än lastbilar och blev därmed väldigt populära i Tyskland. Lanz, Hanomag och Deutz hade de stora tunga landsvägsdragarna och med dem ville Zettelmeyer inte konkurrera. Man såg en lucka inom segmentet med mindre laster och inom stadsområden och kortare körsträckor. Kunder för Z2 blev mindre transportföretag, flyttfirmor, kolsdistributörer, bryggerier, m.fl. Z2 blev även flygplansdragare åt Lufthansa. Konceptet slog mycket väl ut och gav Zettelmeyer en flygande start. Redan i slutet på år 1936 hade man producerat 500 traktorer och dessa stod för över hälften av omsättningen. Tala om succe! Redan då hade Hubert Zettelmeyer 840 anställda på lönelistan, ungefär lika många som Volvo CE har idag i Konz!

Skall vi titta lite på tekniken i de två traktormodellerna? De var båda väldigt lika, vilket gjorde produktionen enklare. Dieselmotorerna kom från Deutz, som levererade den 2 cyl. vattenkylda typen F2M 313 med effekten 20 hk. Cylinderdiameter 100 mm och slaglängd 130 mm, vilket gav 2028 cc slagvolym. Påminner väldigt mycket om Victormotorn (105 mm/130 mm)

och precis som Victorkonceptet, med ett högt vridmoment. Jag har haft äran att köra en Z2 från 1936 i närområdets backar och den tuffade på utan att tappa mycket av farten i motluten. Intressant är att Deutz själv aldrig använde vattenkylda motorer i sina traktorer, under de här årtiondena. Deutz var kända för sina luftkylda motorer och det konceptet behöll man länge själv fast vid. Det fanns ingen startmotor eller förglödning under de första åren, utan motorn revades igång. Man använde "lunten" som starthjälp, ett slags rullat mjukpapper med en svavelblandning i ändan. Dessa glödde till av värmen från hög kompression, vilket i sin tur fick diesel- och luftblandningen att tända till. De såg ut som en glödande cigarett och det sågs att man även kunde starta en motor med två glödande cigarettfimpar, om originalhjälpmedlen saknades. En speciell hållare i cylindern skruvades loss och en "lunten" per cylinder monterades. På vänster sida om kylaren fanns dekompressionsreglaget. Vid start låste man avgasventilerna öppna med reglaget på vänstersidan och revade runt motorn för allt man kunde i två till tre varv utan kompression. Därefter stängde man ventilerna snabbt för att få kompression och hoppades på att motorn skulle smälla igång. Om inte, var det bara att byta "lunten" och börja om från början igen. Ett riktigt svettigt jobb för män. Jag fick prova på och det är väl inget man vill göra varje dag precis, som jag ser på det. Jag vill härmed passa på att speciellt tacka den eller de personer som uppfann startmo-

Robert Willkomm till vänster och privat museumägare. Till höger min mångåriga arbetskollega, Ewald Jacob. Båda till mycket stor hjälp för den här artikeln.

Ewald luftar sin Z1 och sina vårkänslor. Ewalds Z1 tjänstgjorde först i DDR, sedan i Polen, innan den hittade hem till sin gamla hemort.

Josef "Jupp" Kohl hämtar information åt mig, från en artikel han själv skrivit i en traktorbok.





Jupp bjuder mig på en åktur i hans Z2, från 1936 med serienummer 1187 (man började på 1000). Vem vet, kanske världens äldsta nu fungerande Zettelmeyertraktor?

torn. Föresten, startmotorn kom som alternativ till traktorerna i mitten på 40-talet.

Det fanns ingen ram, utan det var ett blockmontage. Dieselmotorn skruvades ihop med ett grovt växellådshus av egen tillverkning. Zettelmeyer hade byggt sig ett eget gjuteri, eftersom vägvältarna behövde grova och tunga element. Gjuteriet kom nu till nytta, både för traktorväxellådor och bakaxlar. Kuggjul och övriga transmissionskomponenter köptes in av ZF i Friedrichshafen, men allt monterades i Konz. Noteras bör att både Deutz och ZF, fortfarande 86 år senare, är mycket stora leverantörer till Volvos fabrik i Konz. Herr Zettelmeyer hade tydligen näsa för var han skulle köpa in kvalitet! Fyra växlar fram och en bak i båda modellerna, medan Z2 fick en annan utväxling för att kunna köra snabbare på landsväg. Z1 gick i max. 15 km/h (senare Z2) medan Z2 uppnådde hela 20 km/h (28). Ratten var inte mittmonterad, utan antingen placerad till vänster eller höger om centrumlinjen. Man ansåg att det inte fanns lämplig plats för rattlänkaget, därav denna lösning. Z1 fick vanligen en enkel klassisk förarsits

En äkta familjbild! Zettelmeyer Z2, BM-Victor och Volvo T36. En ny berömd trio! Finns det någon i Sverige som äger en traktor från alla tre tillverkarna?



Ewalds Z1 behöver en ny motor, eftersom motorblocket är sprucket. I verkstaden ser ni en andra Z1, reservdelstraktor, där motorn snart är toppreoverad av Ewald. I bakgrunden en Bautz.

i plåt, medan Z2 oftast utrustades med en stoppad förarbank, närmast liknande en soffa med plats för tre personer. Detta för att Z2-ans arbetsuppgift, som transportdragare, oftast behövde arbetskraft för på- och avlastning. Då var det bra att vara två eller tre man. Tyskland hade högertrafik, det gjorde att Z2-kunderna valde att ha ratten till vänster. Utrustad med sittbank, valde föraren då att sitta till vänster och fick ratten i perfekt läge och bra sikt över vägbanan. Motsvarande valde Z1 kunderna ratten till höger, eftersom man ändå oftast lutade sig åt sidan för att se höger hjulpar, t.ex. vid plöjning och körning med slättermaskin. Dock finns det massor av undantag från dessa två regler, vilket jag har sett på ett flertal historiska bilder. I slutet av produktionen, vinklade man in rattstången mot centrum av förarplatsen och sidoval var överflödigt. Vilka andra skillnader hade Z2 mot Z1? Vi har redan nämnt växellådan och förarstolen, men på vägarna måste man ha belysning, vilket gjorde att Z2 fick en generator och belysning som standard. Föraren och medpassagerarna, fick hoppa upp och ner massor av gånger på traktorn under ett arbetspass.

Tänk er att leverera kol eller briketter för uppvärmning till enskilda hushåll i stadsmiljö. Hoppa av, lasta in 200 kg kol i en källarglugg, därefter hoppa upp och köra vidare tills nästa kund 500 m bort. Glöm inte de som körde ut öl! På den tiden fanns det nästan en "Kneipe" i varje kvarter och på den tiden kunde man dricka rejält med "bier". All öl förpackades i glasflaska och träbackar, vilka härliga tider ur den aspekten. Som hjälp tillverkade man en hel lång stänkskärm för Z2, som gick från framhjul till bakhjul och med ett kraftigt av- och påstigningssteg till förarplatsen. Kunderna till Z2 kunde även beställa tvillinghjul till bakaxeln. Det roliga var att man började serieproduktionen med fyra lika stora hjul, både för Z1- och Z2-modellen. För landsvägsmodellen fungerade det utmärkt, men ganska snart slog lantbrukarna alarm och talade om att greppet var för dåligt. Zettelmeyer reagerade och införde ganska snart ett större bakhjul och med ett däckmönster gjort för ökad dragkraft. I det sammanhanget hade de en annan finess. För de större Z1 hjulen gjöt man fälgen i två halvor, en innerhalva och en ytterhalva. Vid byte av bakdäck, skru-

Fyra Zettelmeyertraktorer. Längst bak står en nyrenoverad Z1 från 1949. Framför den en Z2 från 1939, en röd Z1 med Lanz självbindare, tillverkad 1952 och längst fram Z1 även från 1949.

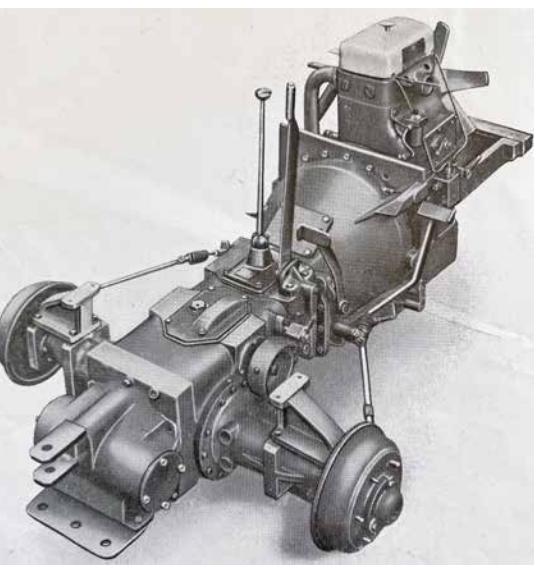




En härlig bild från slutet av 30-talet, där bonden samlar ihop sin höskörd med en Zettelmeyer Z2.

vade ägaren först av hjulet och därefter lossades skruvförbandet mellan inner- och ytterfälgring. Sedan lyftes ytterringen bort och däcket låg nu fritt för att bytas ut och omvänd procedur användes vid monteringen. Det gjorde att ägaren själv kunde byta bakdäck, ännu ett säljargument. Z2 kunde även beställas med hytt, eftersom den rullade året runt. Med bred exklusiv hytt, fyra lika stora hjul, såg Z2 mera ut som en bil än en traktor! Intressant på den tiden, var att Zettelmeyer fabrikslevererade traktorerna i kundernas önskefärger. Originalfärgen för Tyskland var grön med röda fälgar och exportfärgen var röd med gula fälgar. Varför man hade en annan färgsättning för exportmodellerna, är där ingen som kunnat förklara för mig. Fabriken levererade också ett fåtal extrautrustningar. Dessa var remskiva, vinsch och slätterkniv. Kraftuttaget var standard, men remskivan kunde beställas extra och monterades höger fram. Senare gjorde Zettelmeyer ett paket av kraftuttag, remskiva och vinsch, som alla monterades bak på traktorn. Det blev en så bra lösning, att nästa alla traktorer levererades med detta tillbehör. Vinschen var av extremt hög kvalitet, vilket gjorde att Z2 ofta användes

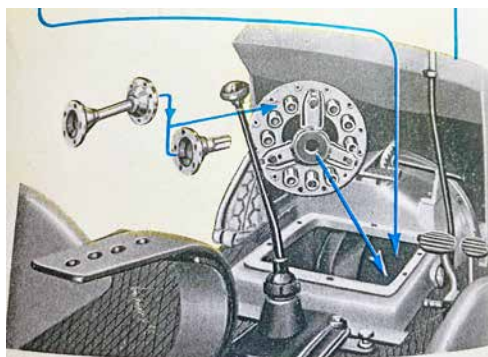
Ramlös design, som illustrationen visar.



i skogsbruket. Med hjälp av vinschen drogs stockarna fram till skogsväg och kunde därefter köras till sågverket med samma traktor. Det gav en låg investering för kunden, att kunna utföra två jobb med ett fordon. Jag har alltid undrat varför slätterknivarna mittmonterats på tyska traktorer? Från start hade Zettelmeyer slättermaskinen som i Sverige där bak. Dock kom det nya tyska direktiv, varför vet jag inte, som talade om att slätterbalken skulle monteras mellan hjulparen. Detta måste även Zettelmeyer följa och köpte in en anpassad slätterutrustning. En liten tysk traktor, hade oftast en slätterknivlösning med från fabrik och därför hängde Zettelmeyer med på trenden. Teknikavdelningen avslutas med att vikterna var ca 1 700 kg för Z1 och ca 2 000 kg för Z2.

Från åren 1935 till 1953 tillverkade Zettelmeyer strax under 6 000 traktorer, bärarna inom entreprenad inte inräknade. Vi kan säga att under dessa år presenterades fyra generationer. Originalversionen 1935 och efter några år introducerades en uppgraderad version. Huvudanledningen var att 35 liters tanken var för liten och ökades till 45 liter. Det gjorde att motorhuvuven fick breddas där bak och fick därmed en konisk och mera modernt utseende. Redan 1939 behövde man ta ett ännu kraftigare tag. Konkurrenten var stenhård. Deutzmotorn uppgraderades från 130

En unik Zettelmeyer finess. Via en lucka i hyttgolvet kunde man serva/ byta kopplingen, utan att dela traktorn!

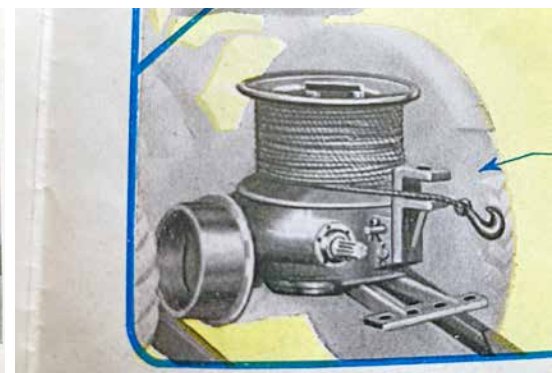


Robert med sin Z2, som hade tillhört tyska armen under andra världskriget, men strandade i Frankrike. Z2-an drar en unik mobil arbetsbod, som också tillverkades av Zettelmeyer.

till 140 mm slaglängd och fick 2,2 l volym. Den nya motorbeteckningen var F2M 414 och med 22 hk (senare 25). Dessutom flyttades motorn fram, för att undvika att traktorn stegrade sig vid tung last. De som inte hade råd att köpa sig en av de stora, tunga traktorerna, provade att dra så mycket last som möjligt med de små. Det är ett känt faktum från gårdagen, vilket bekräftas med historiska fotoarkiv. När man flyttade fram motorn, gjorde ingenjörerna ett smart drag. I framkant på förarplatsen byggde man in en stor golvlucka. Genom att ta bort den, kom man åt att reparera eller byta ut kopplingen, utan att dela traktorn. Ett unikt och framgångsrikt säljargument! Motorns framflyttning gjorde även att fläkten kom närmre kylaren och fick därmed bättre kapacitet. I södra Europa, där även Zettelmeyer såldes, hade kunderna klagat på kylkapaciteten under heta sommark dagar. Vi bör också nämna att 1942 utvecklades en gengasmotor, som användes under krigsåren. I början på 50-talet kom sista generationen ut och nu med en rundare och modernare motorhuv. Motorn från Deutz levererande numera 25 hk och man erbjöd även från fabrik en MVM-motor (Motorenwerke Mannheim), KD215Z, men väldigt få kunder valde MVM, då de var mycket nöjda med Deutz.

Produktionen startade som nämnts i Konz och låg i närheten av där än idag

Ett mycket populärt tillval, som nästan blev standard, var ett paket med kraftuttag, remskiva och vinsch.





Fabriksbild före kriget från Konz.

Volvo CE har en stor fabrik. Konz låg nära gränsen mot Frankrike och Luxemburg och därmed nära "Westerwall", som var tyskarna försvarslinje i väst. Det gjorde att Konzfabriken låg i en riskzon och i september 1939 fick man besked att evakuera fabriken inom tre dagar. Traktorproduktionen och huvudkontor flyttades till Sinzig am Rhein (flyttavstånd 12 mil) och entreprenadverksamheten till Wehlen (6 mil). Viss produktion hölls trots risken igång i Konz och redan 1940 kunde man flytta tillbaka, eftersom tyskarna hade flyttat sin gräns mot väster långt ifrån Konz. Kriget vände och 11 maj, 1944, bombades fabriken ut helt, eftersom de allierade "trodde" att man tillverkade tung krigsutrustning i fabriken. Produktionen låg nu nere i flera år, men 1949 hade man lyckats med en återuppbyggnad och långsamt kom vardagen tillbaka.

Tiderna efter kriget blev givetvis anorlunda, även för Zettelmeyer. Tack vare ett stort finansiellt stöd från den forne fienden, kom Tyskland häpnadsväckande snabbt på fötterna igen. Det sägs att det har funnits mer än 100 olika traktortillverkare i Tyskland, strax efter andra världskriget. Många av dessa



Fabriksfoto efter bombningen, 11 maj 1944.

tillverkare kom upp i max. fem – tio traktorer, innan de slutade av konkurrensskäl och fick varken namn eller kännedom. Många blev dock stora och en mördande konkurrens uppstod. Varför då alla dessa tillverkare? Efter kriget var det många soldater som aldrig återvände och många av de som kom tillbaka hade svåra handikap, som t.ex. ben- och armamputationer. Det gjorde det omöjligt för dem att köra med häst och enda chansen att driva lantbruket eller företaget vidare, var att köpa en liten traktor som kunde framföras trots handikapp. Om inget annat gick, fick t.o.m. hustrun köra, vilket var mycket ovanligt på den tiden. Rådande konkurrenssituation gjorde att Zettelmeyer insåg att traktortillverkningen gick mot sitt slut.

1954 vände Bolinder-Munktell traktormodellen T35/36 bak och fram, monterade hjullastarmar över bakaxeln och H-10-an var född. Zettelmeyer hade insett behovet två år tidigare, mycket beroende på entreprenadbakgrunden som fortfarande levde kvar. År 1952 var man klar med sin första traktorbaserade hjullastare. Den fick i folkmun det föga smickrande smeknamnet

"Ohrenabschneider", vilket fritt översatt betyder "öronavskäraren". Anledningen var att lastaren levererades utan hytt och att lastarmarna gick ganska nära föraren. Det gavs alltså inte plats att luta sig åt sidan för att se bättre, utan att lastarmarna toucherade personen som körde. Därav öknamnet och ganska snart introducerade Zettelmeyer en hytt som tillval. Zettelmeyer hade även tidigare utvecklat en liten dumper, där dumperkorgen också satt över bakaxeln. Exakt samma koncept som Åkermans i Eslöv också hade utvecklat och där skåningarna döpte sin version till Rockerman. Nu hade Zettelmeyer tre produkter inom entreprenadbranschen som sålde bra och traktorförsäljningen gick sämre med den ökande konkurrensen. Därför tog man beslutet att 1952 inställa produktionen av Z1 och Z2 och sista leverans från Konz skedde 1953. Ett mycket klokt beslut, skulle det visa sig. Zettelmeyer/Volvo är fortfarande starkt etablerade i den globala entreprenadmaskinbranschen, medan av ca. 100 tyska traktortillverkare är bara två kvar, Fendt och Deutz-Fahr!

Sista avsnittet i den här artikeln blir den mest spännande tycker jag. Nu har

Leveransklara traktorer från fabriken i Konz. Olika gråskolor visar att traktorerna fick lackeringar efter kundönskemål, ett säljargument.



Hemma hos Jupp Kohl kunde man hitta den här utbildningsplanschen, med en Zettelmeyer traktor i genomskärning.





Nästan hela Zetelmeyers produktprogram från början av 50-talet. Hjullastare, vägvältar och traktorer.

Jag försökt att beskriva Zetelmeyers traktorhistoria som tillverkare. Zetelmeyer sålde sina traktorer mest i Tyskland, men exporterande även till alla grannländerna och till Medelhavsområdet. Vi vet också att det aldrig funnits någon officiell återförsäljare i Sverige. Trots det skulle jag våga gissa att det finns en och annan Zetelmeyer traktor inom Sveriges gränser. Nu är vi ca. 2 000 medlemmar i BM-klubben. Därför ber jag er, vänligen men bestämt, att höra av er till redaktionen om ni känner till någon Zetelmeyer traktor i Sverige. Skicka gärna fotos, eller varför inte skri-

va en lite kort artikel. Den behöver inte vara lång, bara lite information om ägaren, vilken modell och årgång, var den finns och eventuell historia kring traktorn. Där fick ni medlemmar en liten spännande uppgift, eller hur? Mina tyska kollegor, som hjälpte mig med den här artikeln, skulle tycka det var väldigt kul om ni hittar några fynd i Sverige. Låt oss se vad ni lyckas med, det blir spännande. Om någon vill sälja, kan jag kanske förmedla (utan provision).

Jag vill avsluta med ett mycket stort tack till min tidigare Volvo CE kollega, Ewald Jacob, nyligen pensionär, samt till Josef Kohl, en stor Zetelmeyerentusiast som jag träffat på traktorträffar här i närområdet. Utan båda dessa gentleman, hade den här artikeln blivit väldigt kort. Herrarna har hjälpt mig med att skaffa information, både i text- och bildform. Dessutom har de med glädje ställt upp med sina egna traktorer och uppträtt som fotomodeller, när jag snällt bett dem. Dessutom vill jag tacka Robert Willkomm, som har ett fantastiskt privat museum, med bl.a. tre Zetelmeyer traktorer. Dessa var han villig att starta upp, enbart för min skull och



Framsidan på den tidens broschyrer var rena konstverken. Den här kommer från en återförsäljare i Erfurt, dåvarande DDR, där Zetelmeyer skördade framgångar efter kriget.

ställa upp för fotografering enligt mina önskemål. Det finns oerhört många snälla människor, framför allt inom traktorkretsar, eller hur? 🍷

Text & bild: Lars-Inge Larsson.

Det kom ett brev

BM-traktorer i Israel

Hej,

Hoppas att det är bra med Er, här är det så.

Jag skriver detta mail med anledning av artikeln om den ensamma T25 i Schweiz i BM-bladet Nr 3 2020.

En fin representant på traktorträffarna där.

För ett antal år sedan var jag i Israel. Samtidigt pågick en stor lantbruksutställning som fick ett snabbt besök.

Även några äldre traktorer var med, bl a denna Volvo C22F från 1949 enligt skylten. Språkbarriären samt att typskylten fungerat som stoppklack för handbromsspaken under åren och gjorts oläslig, hindrade vidare efterforskning. Om informationen tagits från motorn var typen CF22 och traktorn således en T24 från spannet 1952–1955. Detta stämmer även med hjulutrustningen.

Andra intressanta detaljer är att batteriet saknas och startveven sitter i.

Alltså manuell vevstart.



Traktorn har ju magnetändning vars lilla strömbehov erhålls direkt från generatoren, som även levererar direkt till belysningen, vars styrka blir varv- och talsberoende som på en moped.

Fabriks- eller lokalkonstruktion?

Hur som helst traktorn var en fin representant. 🍷

Hälsningar
Lars Eriksson

BM-traktorer i USA

Mitt namn är Jason Zaros och jag är 43 år gammal. Jag bor i den lantliga, sydöstra delen av Ohio, USA, där jag arbetar som lärare på gymnasiet i ämnet naturkunskap. Samtidigt är jag också fritidsbonde och har en gård på 32 hektar.

Jag växte upp på en mjölkgård där de enda traktorerna var Ford då min far började som Fordmekaniker innan han blev lantbrukare på heltid. Mina farföräldrar bodde också i närheten och jag och mina syskon brukade åka med dem i deras 1987 års Volvo 244 S till familjeträffar. När vi åkte på de skumpiga landsvägarna kommer jag ihåg att min farfar höll i nackstödet med sin stora, starka hand samtidigt som han sa "Svensk ingenjörskonst". Det påståendet fastnade i mitt minne och jag tänkte att jag borde själv skaffa en Volvo när jag blir äldre. Jag hade hört om Volvos legendariska livslängd och jag förstod senare varför. Motorn hade 5 ramlager istället för som brukligt 3 stycken. Det var vettigt!

Jag är en hängiven anhängare av att få saker att fungera så länge som möjligt så Volvo verkade som det vettiga valet! När jag blev 25 så köpte jag en 1985 års Volvo 245 som jag fortfarande har kvar tillsammans med flera andra Volvobilar i varierande skick. Under tiden köpte jag också en Fordtraktor till min gård. Fortfarande en beundrare av Volvo men ovetandes om att Volvo också tillverkade traktorer kommer jag ihåg att jag en natt drömde att



Min danska 320B. Trots att jag har en Volvo så är höstkörden slitsam.

Volvo tillverkade traktorer. Drömmen var så stark att jag så snart jag vaknade gjorde en sökning på internet och döm om min förvåning när en Volvo T24 i perfekt skick någonstans i Sverige dök upp på skärmen!

Jag blev snart varse att Volvotraktorer är sällsynta i USA men jag bestämde mig dock för att hitta en! Till slut, efter idogt sökande, hittade jag en person i Kalifornien som hade en BM 425 men som var i behov av TLC, "Tender Loving Care", "öm kärleksfull vård". Jag kontaktade honom och visst, han var intresserad av att sälja. Sagt och gjort, det blev affär och efter en tur på 400 mil så var min första Volvo BM traktor hemma!

Mitt intresse för Volvo BM bara ökade och ökade och jag köpte den danska boken om Volvo BM/Bolinder-Munktells historia och slukade dess innehåll. Jag förstod snart att jag verkligen ville ha en BM 320 med bensinmotor då den hade den legendariska B18 motorn. Utmaningen i denna strävan var den mycket begränsade tillgången och det faktum att enligt min vetskap inte fanns någon tillgänglig i USA. Till slut hittade jag dock en i Danmark! En dansk hemsida, guloggratis.dk hade en annons på en BM 320B till ett överkomligt pris. För att kunna köpa den var jag tvungen att skapa en påhittad adress i Sverige då hemsidan endast var öppen för nordiska invånare. När jag blivit "officiell" erbjöd jag mig att köpa traktorn. Säljaren uppfattade mig till en början som skojare men jag lyckades till slut övertyga honom om att jag var ärlig och fick skickat köpeskillingen till honom. Traktorn tog en lång tur över Atlanten och anlände i Ohio en mycket kall och snörik dag i början av januari 2014. Den används dagligen under sommaren till höstkörden och till att lunna ut stockar ur skogen. Den är helt enkelt min favorittraktor.

Ungefär vid tidpunkten för ankomsten av BM 320 blev jag medlem i Facebookgruppen Munktells/Volvo/Bolinder-Munktell och via den sidan blev jag bekant med annan BM-ägare i Michigan som också hade en BM 425. Av honom blev jag presenterad för en traktorsamlare av dansk härkomst som bodde i Mississippi och hade flera Volvo BM och även sålde traktorer. Några månader senare fick



Här har min danska 320B precis anlänt från sin långa resa.



En av de två 230 Victor från mitt sista inköp av traktorer.

jag möjlighet att kontakta honom. Han berättade då att han importerat många BM-traktorer i akt och mening att reparera dem och sälja vidare i USA. Flera av dem hade han lyckats sälja men hade fortfarande många kvar. Under de kommande åren köpte jag flera traktorer av honom, 3 st. BM 425 och en BM 15 som blev min favorittraktor nummer två. Till sist köpte jag också en BM 350 Boxer. Alla traktorer står i min lada här i Ohio och jag håller på att återställa dem till att bli fullt funktionsdugliga. De jag använder mest är som sagt min BM 320 och BM 15.

I november förra året köpte jag ytterligare två BM-traktorer när jag hittade en traktorförsäljare i Minnesota som hade två BM 230 Victor till salu. Troligen kom de ifrån en bonde av norsk härkomst som hade avlidit och därför hamnade traktorerna hos försäljaren. Dessa två håller jag nu på att få funktionsdugliga igen.

Jag vet inte om jag samlat på mig tillräckligt med traktorer ännu men, det är klart, är priset det rätta så kan det kanske bli några till. 🇺🇸

Berättat av Jason Zaros som också tagit bilderna. Texten översatt och redigerad av Björn Cagner.

Här står min dotter Demetra framför sin favorittraktor, en BM 425.



Det är tryggt att ha en reservvolvo med sig.



Åkermans 1890-1990

När Åkermans fyllde 100 år 1990 koncentrerade de alla resurser på en enda produkt – grävmaskiner.

Det hade inte alltid varit så. Då Lars Åkerman övertog det gamla nedlagda Eslovsgjuteriet och började sin tillverkning 1890, var produktsortimentet minst sagt omfattande. Tillbehör och maskiner för förädling av jordbruksprodukter är nog den mest passande beskrivningen av vad företaget då hade att erbjuda.

Bränneriperioden 1890-1914

Den mest betydande produkten var kompletta potatisbrännerier och utrustning därtill. Här ingick ångmaskiner, pumpar, sprit- och mäskbehållare, potatistvättar och ångpannor för upp till 7 atmosfärens tryck. Det var ingen enkel produktion. Ångmaskiner var komplicerade att gjuta och maskinbearbeta med den tidens produktionsutrustning. Det var många timmars yrkesskicklighet från filarna som fick kompensera gjutformars och svarvars brist på exakthet.

Redan från början kunde Lars Åkerman glädja sig åt exportframgångar. Under 1896 års tre sista månader kan vi t ex notera följande order: det danska bränneriet vid Oversberg erhöll förmäsk, vattencistern och spritbehållare. Ångpannor levererades till Laholm, Tomelilla och Löberöds Walskvarn.

Kopparlöfs tegelbruk fick en panna med 48 st 89 mm tuber, och en spritbehållare på 150 000 liter sändes till Danhults bränneri. Den var 5 m hög och byggd i 4,5-6 mm plåt. Den tog 1 164 timmar att bygga "himma" och ytterligare 335 timmar för 7 man att montera den på plats. Den var troligen försedd med utbuktningar i botten enligt överenskommelse med kunden. Dessa kunde rymma några hundra liter sprit, som, då statens spritkontrollör lämnat bränneriet efter kontrollmätning av behållaren, till personalens stora förtjusning kunde hälas ut då behållaren tippades något.

Lars Åkerman hann nätt och jämnt få igång företaget innan han, endast 46 år gammal, avled. Änkan Hanna, tillsammans med grosshandlarna Sonesson och Winkler från Malmö, fick ta över. Det blev en svår tid för företaget. En räddning blev att problemet med att besätta chefs-posten efter flera försök löstes på ett för alla parter tillfredsställande sätt, då Bernt Lorenz Åkesson (BLÅ) erbjöds denna.

Torvperioden 1914-18

Då Sverige isolerades under Första världskriget, började energiverken att bli intresserade av torven. Åkermans ställde kvickt om produktionen till torvupptagnings- och torvbehandlingsmaskiner. Man hade dels egna konstruktioner och dels byggdes maskiner på licens från Körners verkstad i Eslöv. Torvmaskiner hade tillverkats på Åkermans redan på 1890-talet.

I torvmaskinskatalogen 1917 upptogs torvupptagare i 4 olika storlekar samt en del andra torvmaskinstillbehör. Upp till 800 hektoliter torv utlovades i kapacitet per 10-timmarsskift. Bemanningen var då 1 maskinist, 4-6 man i graven (med spadar), 1 pålastare, 1 avlastare, 6 vagnutkörare. 1 stickare, 1 pojke för att pålägga brädlapparna och 1 för att avhugga torvstängan.

Man kan säga att detta var den första jordförflyttningssmaskinen från företaget. Ännu 1990 levererades Åkermansmaskiner för arbete på mossar i främst Finland, Sverige och Skottland. Det var hydraulgrävmaskiner med mer än en meter breda larvband som dikade, lastade och grävde upp torv.

En diversehandelsperiod 1918-24

Efter kriget försvann marknaden för torvmaskiner. Första världskriget följdes av svåra tider, men Bernt Lorenz Åkesson, kallad BLÅ, hade sparat vinstmedel från de feta torvåren, så företaget kunde överleva trots att man hade svårt att finna produkter som kunde ersätta krigsproduktionen.

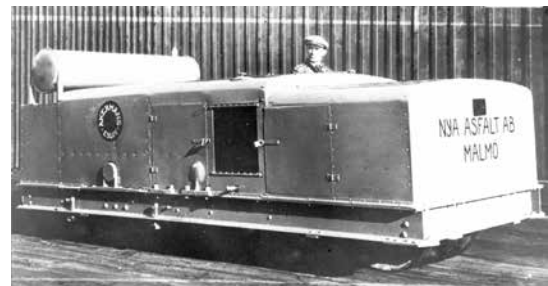
Under 100 års verksamhet hinner naturligtvis ett företag med att tillverka en mängd olika föremål. Men även om tillverkningsprogrammet varit brett tidigare ledde den svåra depressionen och BLÅ:s experimenterande i olika branscher till nya rekord i mångsidighet.

Vad sägs om en hel ABC-lista:

- Ackumulatorladdningar
- Blästeranläggningar
- Cykelruetorn DKW
- Djupbrunnspumpen Niger
- Ekonomisern Åve
- Förvärmaren Topsy
- Gjutjärnsfönster och -staket
- Höhissar och hacksemaskiner
- Iljes automatiska kolonnapparat
- Julgransfötter i gjutjärn
- Katten, vägfräs och kloaxskopan Flink

- Lågtrycksångpannan Merking
- Mimer kolvpump
- Nickepumpar
- Oströraren Cumulus
- Paraplyställ
- Reform tegelmaskiner
- Spiraltrappor och stärkelsefabriker
- Torvströmaskiner
- Ubåtar (endast en ... 1904)
- Vägmaskiner ... !

Kanske var det också så BLÅ upplevde det, då han 1924 gjorde en helt ny produktanslagning. motorvält typ A.



Vägmaskinsperioden 1924-39

Den snabbt ökande automobiltrafiken krävde en förbättrad vägstandard.

1924 inleddes den nya eran med motorvält typ A. Det var en "envalsvält", dvs nästan hela maskinens vikt kunde koncentreras på arbetsvalsen (10 ton). En Fordson 28 hk fotogenmotor drev välten, som hade växellåda i oljebad och SKF kullager genomgående. En av A-vältarna var med och byggde Göteborgs första flygfält. Nya Asphalt var första kunden och fram till 1942 tillverkades 67 st A- och 4 st B-vältar.

1928 kom den universella välthveln - "3 maskiner i en med bara 1 motor och 1 man". Det var en typisk BLÅ-innovation - en vägghvel med stålvalsar i stället för gummi-hjul. Den blev omätligt populär, och 89 exemplar levererades fram till 1946.

1933. Marknadens Mest Moderna Vägvält annonserades nyåret 1933. Den blev mycket populär bland asfaltläggarna. Den smidiga fram/backkopplingen och vältens stora egenvikt kom väl till pass, då ny asfalt skulle valsas ut. Premiärkunden var Bergendahl & Höckert i Göteborg, och fortfarande är minst två av de 87 vältarna som tillverkats sporadiskt i insats.

VÄGBITAREN — VÄGARNAS · VINTHUND —

Snabbgående motorväghvel — Arbetshastighet 16-20 km.
Pneumatisk manövrering — Lika stora hjul fram och bak
Helställt röststäl av lockverktyg — Vibrationsfri

A.-B. ÅKERMANNS GJUTERI & MEK. VERKSTAD
Folofan 81 & 303 ESLÖV Sveriges Åkeri



1934. Vägarnas Vinthund kallades den i prospekten – Vägbitaren I och II. Detta var den första väghyveln med tryckluftsmånövrerat hyvelblad.

I reklamen hävdade Åkermans att man tack vare den förarvänliga hyvelskärsmånövreringen kunde hyvla i 16 km/h mot endast 4 km/h för de konkurrerande hyvlarna.

42 st vägbitare tillverkades t o m 1945. Vägfräsen Katten tillverkades för att kopplas till vanlig lastbil. Dessutom tillverkades krantruck KT10, framhjulsdrivna hyveln Pantern och singel-spridaren Perfekt.

Grävmaskinsperioden 1939 –

Eftersom vägmaskinsinköpen centraliserades på 30-talets senare del till långt bort belägna Stockholm, fick skånska Åkermans snabbt finna ersättningsproduktion. BLÅ började redan 1936 studera och planera för grävmaskinsproduktion, och det blev en brittisk Rapier – egentligen byggd på licens från en av den tidens giganter på området, Marion Ohio USA – som fick stå som förebild. Åkermans första grävmaskin blev klar 1939.

Åkermandumprar

Tre olika dumprar byggdes av Åkermans. 1954 byggdes D22 och D32. De hade en lastförmåga av 4 resp 6 ton och exporterades bl a till Sydamerika. 1959 konstruerades Rockerman-dumpern D5. Denna dumper hade en förarhytt med dubbla manöverorgan och vändbar stol. Uppkaret – som rymde 5 m³ – tippades med hjälp av egenvikten.

Dumpern, som tillverkades i totalt 65 ex, blev ingen större framgång.

Täckdikningsmaskin 310

1955 började Åkermans tillverka täckdikningsmaskiner, som grävde ett dike med hjälp av ett skovelhjul. Maskinen gick på larvband men hade fram-

hjul och motor från en normal jordbrukstraktor.

Pålningmaskiner PA, PB, PC, PD

Ungefär 250 pålningsmaskiner byggdes under tiden 1957–74. Det patent Åkermans fått på en pålningsmast, vilken med tre hydraulcylindrar monterats på basmaskinen, hade stora fördelar.

Pålgregatet PA (1957) hade 3 tons hejare. Basmaskinen var en Åkerman grävare 575 eller 610. Littera PB (1961) hade 4 tons hejare. Basmaskin grävare 700–750. PC kom 1966 och hade 5 tons hejare och monterades på Åkerman 752 och slutligen PD som var M14:s 5 tons aggregat. Banut-aggregatet, som uteslutande monterades på Åkermans hydrauliska basmaskiner blev en direkt uppföljning av Åkermans egna pålningsmaskiner, och drygt 100 st hade levererats.

Enbart grävmaskiner

De senaste 30 åren hade Åkermans helt kunnat koncentrera sina resurser på grävmaskiner. Detta var en av de principer Åkermans VD Nils Linander arbetade för. Nils efterträdde BLÅ 1953 och hade tjänat företaget i 37 år, då han 1990 gick i pension.

1990 levererades den 20 000:e grävmaskinen, en välkänd och populär produkt, stöttad av en vältrimmad produktions- och marknadsorganisation. Vältrimmad därför att Åkermans hela tiden hade arbetat i en stenhård konkurrens. Med den minsta hemmamarknaden och följaktligen den största exportandelen har man, jämfört med de större grävmaskinstillverkarna, fått kämpa om varje ny marknadsandel – och det tänkte de fortsätta med – till nästa jubileum.

Åkermans i BM-sfären 1991–1998.

Åkermans fyllde 100 år 1990 och VD sedan 37 år Nils Lenander lämnade företaget. I slutet av 1990 lämnade VME ett bud på företaget som gick i lås i januari 1991. Därmed var Åkermans en del av BM-sfären som nu äntligen fick grävmaskiner i sitt produktprogram. Eftermarknadsansvaret samordnades med BM i Eskilstuna och återförsäljarnätet integrerades med BM:s. Produkterna bibehöll namnet Åkermans fram till 1997 då de liksom övriga produkter inom Volvo Construction Equipment, (tidigare VME) bar namnet Volvo. Flera nya modeller presenterades succesivt under dessa år.



Slutet 1998

I nättidningen Entreprenad läser vi följande om nedläggningen:

”En mer än 100-årig epok i svensk industrihistoria gick i graven när Åkermanfabriken i Eslöv lades ner.

Av Morgan Anderssonden 11 mars 2019 12:00

Det var bara en dryg vecka kvar innan jultomten skulle göra sin entré på julafton 1998. Med en duns landade årets sista utgåva av Leveranstidningen Entreprenad i prenumeranternas brevlådor. För många i anläggningsbranschen lades därmed grunden till en juledighet som sent ska glömmas. Budskapet på förstasidan var nämligen glasklart: ”Slut med svenska grävmaskiner”.

Budskapet var i och för sig inte helt oväntat. Trots stora neddragningar av arbetsstyrkan och stora investeringar lyckades inte den tidigare Åkermanfabriken i Eslöv vända nedslående förlustsiffror till något positivt och företagsledningen hade deklarerat att den verksamhet som nyligen förvärvats av Samsung i Korea skulle bli företagets nya globala hemvist för grävmaskinstillverkningen.

Det tidiga 1990-talets närmast totala efterfrågekollaps nådde ett sådant djup att tillverkningen i Eslöv inte orkade repa sig. Kontrasten var totalt mot 1989 då försäljningen nådde sin absoluta toppnivå, men därefter gick det snabbt utför. Finanskrisen i 1990-talets början slog hårt, inte minst skakade den om bland fastighetsbolagen och i och med det halverades i princip byggbranschen på bara något år. Men för den svenska grävmaskinstillverkningen innebar det total utträdning.”

Textbearbetning

Lennart Öknegård



Var byggdes maskinerna

AB Walla Tröskmaskiner, Valla

I BM:s produktprogram under 1960-talets första hälft ingick det jordbruksmaskiner och redskap för traktorer, bl a potatisupptagare, typ kasthjul, och konstgödselspridare. Då BM inte gjorde några sådana vid verkstäderna i Eskilstuna, Arvika och Hallsberg kan man undra varifrån de kom. Jo de tillverkades i Valla mellan Katrineholm och Flen i Walla Lantbruksmaskiner AB:s tidigare fabrik, även kallad "Walla Trösk", som tidigare hade uppgått i Arvika-Thermaenius koncernen, som i sin tur blev en del av BM 1960.

Här följer historien om detta företag och vad som har tillverkats där samt till vilka koncerner det har tillhört. Under 1800-talet mekaniserades tröskningen och rensningen av spannmål i Sverige, då man ville komma ifrån den utdragna handtröskningen med slaga och den omständliga handrensningen med grovrensning i grova säll och kastning av spannmålen. Eftersom tröskverken vid den här tiden saknade rensverk och skakare tillkom det separata handdragna spannmålsrensare med fläkt och rörlika säll, genom vilka kornen gick igenom samtidigt som luften förde bort halmstumpar, agnar och ogräsfrö. Först runt 1860 tillkom de stora helrensande ångtröskverken, vilka var dyra och ovanliga. Ett flertal svenska företag började därför att tillverka spannmålsren-

sare, som kom att kallas kastmaskiner, spannmålsharpor eller vannor. Ett av dessa var August Olsson som 1883 började att tillverka spannmålsrensare på gården St Köhlsta i Sködinge socken i Södermanland. Då produktionen expanderade etablerade Olsson en kombinerad snickeri- och mekanisk verkstad i det närliggande stationsområdet Walla vid Västra stambanan mellan Flen och Katrineholm, där spannmålsrensarna kom att tillverkas. Ett stickspår drogs in till verkstadsområdet för utlastningen och ett sågverk anlades, där virket till trädelarna sågades. 1886 gick kompanjonen Olof Ollén in som delägare och företaget benämndes "Walla Kastmaskiner". Då man inte hade någon försäljningsorganisation vände man sig till grosshandlaren August Kullberg i grannsamhället Katrineholm, som under 1890-talet tog in "Walla Kastmaskiner" i sitt sortiment. De specialiserade sin agentur på svensktillverkade jordbruksmaskiner och redskap, bl a sådana som tillverkades i Katrineholm och i trakten runt om. Genom Kullberg fick spannmålsrensaren stor spridning och gick också på export. Då denna höll en god kvalitet blev "Walla Kastmaskiner" eller "Walla harpan" också ett begrepp hos lantbrukarna.

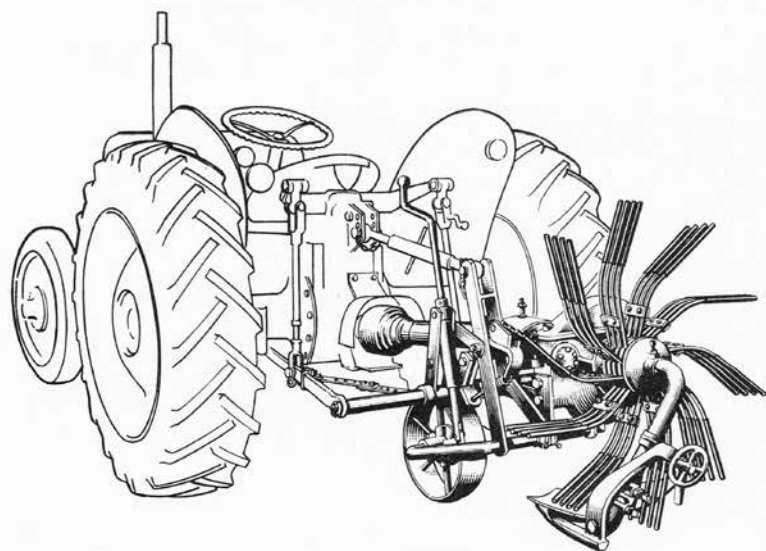
Omkring 1900 ombildades företaget till ett aktiebolag med namnet AB

Olsson och Ollén och helrensande tröskverk tillkom på programmet. 1912 brann verkstaden ned och Olof Ollén drog sig ur och flyttade in till stationsområdet Flen längre österut, där han började att tillverka spannmålsrensare och senare tröskverk. 1924 ombildades verkstaden till AB Olléns tröskmaskiner. 1945 köptes företaget upp av BM, som 1950–1962 tillverkade skörde-tröskor där. 1912–1913 byggdes verkstaden i Valla upp igen. Företaget bytte namn till AB Walla Tröskmaskiner och generalagenten A.Kullberg & Co gick in som delägare med ett flertal aktier. I praktiken blev AB Walla Tröskmaskiner nu ett dotterbolag till Kullberg. Tillverkningen av spannmålsrensare och tröskverk fortsatte.

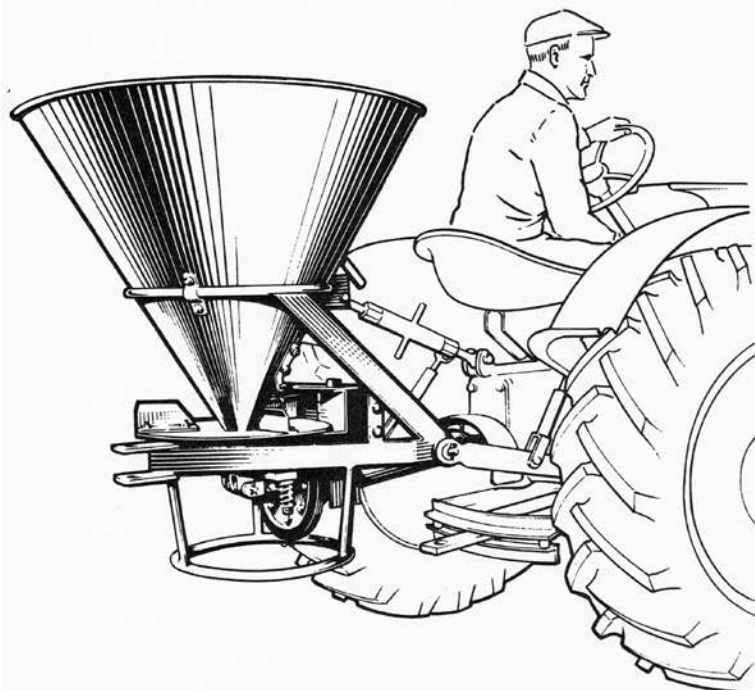
1918 uppgick Kullberg & Co med AB Walla Tröskmaskiner i Baltickoncernen. I denna ingick bl a de stora jordbruksmaskintillverkarna Arvika-verken och Thermaenius. Då sistnämnda var en stor producent av tröskverk ansåg man att det räckte med ett större dotterbolag som tillverkade sådana. Därför utgick tröskverken hos AB Walla Tröskmaskiner 1918. Som ersättning för dessa tog man fram hästdragna markdrivna ställgödselspridare, vilka lanserades 1921.

1922 gick moderbolaget Baltic i konkurs och koncernen splittra-

Potatisupptagaren, typ TP, är hydraulburen och drivs med traktorns kraftuttag. 1960–1964.



Centrifugalspridaren CH, en lättskött och smidig maskin för konstgödsel. 1960–1964.



des. Kullberg & Co med bl a AB Walla Tröskmaskiner fortsatte som en egen koncern fram till 1931, då den återigen fusionerades med Arvika verken och Thermaenius. Med tiden tillkom släpräfsor, konstgödselspridare med trälåda och tallriksutmatning, gräsfrösåmaskiner typ skottkärra med trälåda, kap- och klyvsågar, spannmåls- och frösrensningmaskiner med stigluft och spannmålstorkar. 1949 lanserades den första traktordragna markdrivna stallgödselspridaren och företaget bytte namn till Walla Lantbruksmaskiner AB. 1950 kom den första konstgödselspridaren för traktor, vilken var buren och av lådtype med tallriksutmatning.

1952 uppgick FW. Haker & CO i skånska Skurup i Arvika Thermaenius koncernen inom vilken också Walla Lantbruksmaskiner ingick. Under samma år utgick spannmålsrensarna typ harpa hos Walla Lantbruksmaskiner efter 69 år. Orsaken till varför de kunde hänga med så länge var att de användes för rensning av utsäde på gårdarna. Under samma år flyttades tillverkningen av konstgödselspridare ned till Skurup. Walla Lantbruksmaskiner kom under 1950-talet att specialisera sig på utrustning för frö- och spannmålshantering

och på stallgödselspridare. Emellertid bibehölls gräsfrösåmaskinen, släpräfsorna och kapsågarna. Då släpräfsorna och stallgödselspridarna var avsedda för häst utgick dessa samt kapsågarna under 1950-talets senare del.

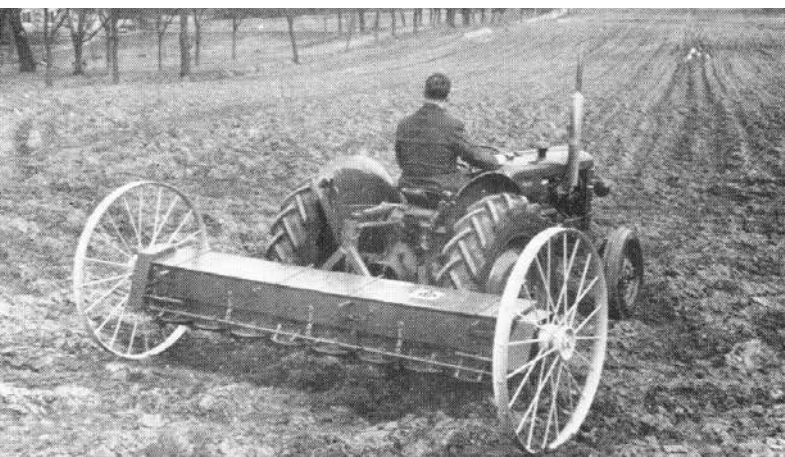
1959 bytte moderbolaget med dotterbolag namn till Arvika-Thermaenius AB. Därmed utgick företagsnamnet och varumärket AB Walla Lantbruksmaskiner. 1960 såldes koncernen till AB Volvo och Arvika-Thermaenius AB med dotterbolag och blev därmed en del av BM. Verksamheten inne i Katrineholm flyttades till Eskilstuna. BM fick nu tidigare AB Walla Lantbruksmaskiner i Valla på köpet och fortsatte med tillverkningen där, då man ansåg att egna jordbruksmaskiner och redskap kunde stärka traktorförsäljningen. Utrustningen för spannmåls- och fröhantering, gräsfrösåmaskiner och stallgödselspridare utgick. I stället koncentrerade man sig på konstgödselspridare och potatisupptagare. Dessutom tillverkade man delar och reservdelar till BM:s skördetröskor och till de tidigare skördetröskorna från Thermaenius, t ex spannmålsskruvar och spannmålstankar. På programmet stod den trepunktsburna konstgödselspridaren TH

med tallriksutmatning, den trepunktsburna centrifugalspridaren CH och den trepunktsburna potatisupptagaren TP med djupinställbar bill och ett gaffelförsett kashjul för strängläggningen av den upptagna potatisen.

1962 utgick företags- och varunamnet Arvikaverken (AVA) och maskinerna från Valla såldes som BM-produkter. Under BM:s styrelsemöten 1961–1963 diskuterades det flitigt huruvida företaget skulle ha jordbruksmaskiner och redskap till traktorer i sitt sortiment, då man från Volvos sida ansåg att BM skulle inrikta sig på traktorer och skördetröskor. Dessutom visade det sig att jordbruksmaskinerna och redskapen från den tidigare Arvika-Thermaenius koncernen gick med förlust och att man skulle överlåta dessa till någon etablerad tillverkare. Därför upphörde BM med tillverkningen av färdiga jordbruksmaskiner i Valla 1964. Övriga reservdelar till skördetröskor såsom spannmålstankar, inmatningsskruvar, spannmålsskruvar mm kvarstod fram till 1967. Delar av industribyggnaderna eldhärjades emellertid i April 1966. 📌

Text: Ola Korsfeldt.

Bild: Munktellmuseet.



Den hydraulburna konstgödselspridaren TH. Som syns på bilden är den försedd med s. k. tallriksutmatning. Tallrikarna, som drivs av det ena körhjulet, ger en mycket jämn och bra spridning. 1960–1964.



Lastkärrorna går i skytteltrafik på lastbryggan när det är bråttom med leveranser av centrifugalspridare.

DÄCK

i Katrineholm AB



CENTER

0150-331 50, 544 66

Nedslag i historien - 1986

Inom många av företags verksamhetsgrenar inträffar 1986 ändringar i verksamheten som vi ska belysa lite. Allt går dock inte att få med men det mesta...

På traktorsidan upphörde vid årsskiftet 1985 samarbetet mellan Volvo BM, Valmet och Scantrac AB som bildades 1979. Detta bolag övergick nu i Valmets ägo varför rätten att använda namnet Volvo på traktorerna upphörde och som i fortsättningen bara heter Valmet.

På den stora Baumautställningen visades en uppfinning som Volvo BM varit involverad i tillsammans med uppfinnaren Håkan Johansson från Frösön – nämligen en automatisk hydraulkoppling av redskap till våra last och grävmaskiner. Det var ett sätt för föraren att slippa utföra svåra omkopplingar av hydraulslangar vilket gjorde att allt arbete utfördes med hjälp av två vippkontakter inne i förarhytten.

På Michigans lastarsida släppte vår samarbetspartner Michigan en splitter ny lastare i 6 kubiksklassen som låg mellan modellerna 275C och 475C. Namnet var L320 och den drevs med

innebar att man här kom att tillverka 425C, 442C och maskiner upp till 50 ton för Europamarknaden samt även Euclid R50.

Årets stora dumpernyhet var efterträdaren till den legendariska dumpern 860/861 som gick i pension efter 11 126 tillverkade enheter. Nytt på A20 var att den nu fick en lastförmåga på 18,5 ton och utrustades med den senaste versionen av 7-liters motorn TD71G som här ger 201 hp vid 2 200 r/min. Maskineffekten var nära 20 % högre än sin företrädare 861. Dessutom hade den en helt nyutvecklad växellåda som med 4 hastigheter fram och 3 bakåt gjorde 34 km/h, ny framaxel, ny hytt och ram som helt utvecklats inom Volvo BM. Maskinen kunde fås i 6x6 eller 6x4 version.

5350B dumpern ersattes under året med den nyutvecklade A25. Det som mest utmärktes med uppgraderingen var att A25 fick en ny och starkare motor – nämligen Volvo TD71K med intercooler. Detta gav den nya dumpern högre effekt och vridmoment. Motorstyrkan höjdes från 213 till 244 hk. Ge-



nom den ökade motoreffekten var maskinen upp till 20 % snabbare än sin föregångare. Dessutom fanns hydraulisk retarder som tillval. I övrigt var A25 samma maskin som 5350B som under många år gjort sig känd för sin fina komfort, den höga tillgängligheten och den goda framkomligheten.

Den största dumpernyheten var den stordumper som presenterades i media detta år, A35. Den lastade 32 ton med en vikt på 24,4 ton. Man riktade sig nu till en helt ny kundgrupp. Maskinen var byggd på komponenter tillverkade inom Volvokoncernen och där komponentgemenskapen lyste igenom. Motorn var densamma som på tippruckan 425C, hytten var samma som på A20, axelkåporna som på 5350B bara för att ta ett par exempel. Den största nyhe-



en Cummins-diesel (typ KTA-19C) på 18,8 liter och 450 hp. Drivlinan bestod genomgående av Clark-komponenter typ växellåda och momentomvandlare. Maskinen vägde 44 ton och kunde förses antingen med standard eller förlängt armsystem av Z-länk typ som gav ypperliga räckvidder, bryt och lyftkrafter.

I Landskrona togs beslutet gällande vilka modeller som i fortsättningen skulle tillverkas där och valet föll på maskiner mellan 25 och 50 ton. Detta





ten var kanske den nytvecklade automatiska växellådan med 6 växlar framåt och 2 bakåt. A35 fanns bara i versionen 6x6 och drevs av Volvos TD121G motor på 330 hk. Korgen var typisk 5350B och den totala lastvolymen 19 m³ rågat mått eller 32 ton. Maxfarten var 52 km/h vilket borgade för en hög transportkapacitet och förnämliga terrängegenskaper.

Även BM:s lastarsida kom med nyheter det här året. Här var det 4300B och 4400 som blev ersatta av L70 och L90. Bland nyheterna på L70 var det bl.a. ny växellåda och nya hjulaxlar. Man hade genom att tillföra extrarustningar till maskinen ökat verksamhetsfältet med låghastighetsregister, tvåkrets hydraulik och ökad lyftarmsgeometri vilket gav bättre egenskaper vid planeringsarbeten. Maskinen blev stabilare genom att man förlängt hjulbasen med 140 mm. Dessutom hade

L70 nu ett förbättrat broms- och kylsystem än föregångaren.

På den större L90 var det bl.a. den nya arbetshydrauliken och den nya standardskopvolymen som utökats till 2,1 m³, vilket var en ökning med 11 % jämfört med sin företrädare. Dessutom hade den nya L90 försetts med kraftigare armsystem, starkare motor och kraftigare ramkonstruktion.

Nästa lastarnyhet för året var den nya L120 som efterträdde 4500. L120 var i jämförelse med sin föregångare en helt ny maskin. Skopvolymen var nu 2,8 m³ en ökning med 17% i jämförelse med gamla 4500. Vidare bland nyheterna kan nämnas kraftigare ramsystem, starkare motor och helt nykonstruerad arbetshydraulik. Gällande lyftarmverket hade det uppraderats jämfört med föregångaren, tipplasten med 15% och lyftkraften låg på +48% jämfört med 4500.

Den sista uppgraderingen av hjullastarna var 4600B som ersattes av L160. Den var en 21,1 tons ramstyrd hjullastare för jord-, grus-, berg- och timmerhantering. Motorn var Volvos beprövade TD101G på 252 hk som på ett bra sätt kombinerats med powershift transmissionen HT 200 och Volvo-axlarna i AH 70-serien. L160 kom som sin föregångare att finnas i highlift-, compactor- och lågemmissionsutförande. Alla de förbättringar som kommit de mindre maskinerna till godo anpassades även till L160 i utvecklingsarbetet.

En verklig trotjänare gick detta år i pension nämligen hydraultransmissionen HT65 som presenterades 1966 i samband med baklastarna LM 620/640 samt 840:s tillkomst. Övriga maskiner som den funnits i, är samtliga stela lastare fram till LM 841 samt LM 845 och LM 846, grävorna 616/616B och 646. På dumpersidan fanns den i de välkända dumprarna 860 och 861. Även i skogsmaskinerna SM 668, 868, 880 samt hela 969 och 971-serien med dess olika påbyggnader. Totalt gjordes HT 65 i över 50 000 ex. 🚛

Text: Jörgen Forsrup.

Bild: Munktellmuseet.



Udda maskiner

Då och då dyker det upp bilder på unika maskiner som vi på redaktionen lagt åt sidan. Här presenterar vi ett urval som vi hoppas du skall ha nöje av att betrakta. Skulle det vara så att du har träffat på någon av maskinerna så är du välkommen att kontakta oss. Det är säkert många av våra läsare som gärna skulle vilja veta mer



1. Här ser du en udda skogsmaskin Volvo BM 9510 som byggdes i ett enda exemplar.

Det är vanligt att se påbyggnader gjorda på BMs lantbrukstraktorer. Här ett antal maskiner där man vänt på körriktningen. 🚧



2. Vidare en skylift Volvo BM Bvb62 byggd på BMs fabrik i Braås.
Fabrikat: Volvo BM Livab
Modell: Bvb62
År: Okänd
Serienummer: 50016
Drift: Diesel
Maxlast: 2 personer
Räckvidd: 14 meter
Utrustad med: Kabelrulle



3. Först en radrensningmaskin för betodling.



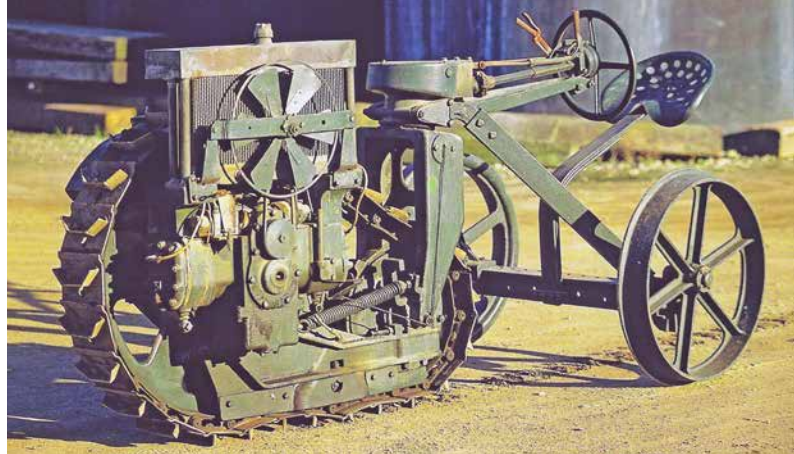
4. Dessutom en traktor med bakmonterad pallyft.



5-6. Två bilder på Åkermans traktorlyft.



7. Nej, detta är ingen udda maskin. Det är en Massey-Harris Model 44 Orchard. Orchard står för fruktodling och det var precis vad den var designad för. Lågbbyggd, neddraget avgasrör, rejäla stänkskärmar och skydd över ratten. Allt för att kunna köras mellan träden utan att skada eller fastna i grenar. Faktiskt hade alla stora traktormärken Orchard-modeller i sitt program: Oliver, M-F, Case, John Deere, Cletrac, Caterpillar, McCormick-Deering, m.fl. För den som är intresserad så finns en bok, Orchard Tractors av Hans Halberstadt, att läsa.



8. Detta är en? Ja, vad är det? Det är faktiskt ingen som vet för det finns inget namn eller märke på den. Däremot finns det liknande maskiner i Bean Spray Pump Co, USA, katalog från tiden kring första världskriget men med större motorer och andra ändringar. Kanske detta var prototypen till dem? Det finns en liknande maskin designad av Alf Johnson som patenterades av Sunnyvale Co, USA. Maskinen användes i fruktodlingar. Det är därför den är så låg och smal. Då marken i fruktodlingar ofta var fuktig och mjuk var det perfekt att ha banddrift. Maskinen på bilden hittades på ett skrotupplag och ägs idag av Bill Trail, USA, som renoverat den.



9. Moelven hade en riktig tunglyftare som de kallade MK 890 byggd på LM 840 med D 50 motor. Byggsdes i ett exemplar som numera finns i Polen. År: 1971
Max last: 8 000 kp



10. Åkerman H16 är en riktig motorstark grävare som även duger på golfbanan. Två Scania 14 liters V8:or driver fräsen med 614 kW effekt.



MASKINSERVICE
Benny Andersson
Brånstorp, 575 91 Eksjö
Tel 0380-810 34

**BEGAGNADE
TRAKTORDELAR**

Nya startmotorer och gener.
Även andra nya delar.

**Ekedalens
Maskin AB**

Nya och begagnade
delar till din maskin.

Telefon 0502-42348

-Service
-Reparation
-Köper
-Säljer
-Byter

Udda maskiner: Traktorbåtar

Traktorbåten var en liten udda båt med sin ovanliga skrovform. Kort men bred och med en kraftig plog eller ett traktorblad framtill, stort roder och stor propeller. Den lilla modellen var 5,3 meter lång och 2,6 meter bred. Motorerna var för det mesta "envisa små dieslar", Bolinder's 1035 och senare Bolinder's 1113 från BM. Benämningen traktorbåt kom av att den arbetade som en traktor och sköt stockarna framför sig med plogbladet. Traktorbåten användes till att rangera stockar under flottsperioden vid upplag, sågverk och massabruk. Förebilden hade Klarälvens flottningsschef sett vid ett besök i Kanada. Det var små motorstarka, runda träbåtar som kallades Bulldozers som användes för att rangera stockar. Efter hemkomsten togs kontakt med Lidwalls som utvecklade traktorbåten som istället för trä byggdes i stål. Designen både över och under vattenlinjen liknade inte någon annan båt. Den första sjösattes 1959. Modellen blev snabbt populär och totalt 45 stycken byggdes. Den sista traktorbåten, som också var verkstadens sista bygge, sjösattes 1987 och fick tillverkningsnummer 802.

Lidwall & Söner grundades 1943 av Erik Lidwall. Fyra av Eriks fem söner kom att arbeta på verkstaden* som byggdes i Övermo strax utanför Leksand vid Österdalälven. Första båten sjösattes 1945. De första 20 årens produktion var mest båtar till flottningsföretag som hade ett stort behov av bogserbåtar och varpbåtar. Varpbåt var en typ av öppen mindre båt som hade ett stort vajerspel för att kunna vinscha/varpa fram stora timmerbuntar i vattnet. I början hade dessa Seffle tändkulemotorer men Bolinderdieslarna blev kundernas val. Det gällde även för bogserbåtarna. I början av 60-talet svängde produktionen över till traktorbåtar, större bogserbåtar och arbetsbåtar. I

slutet av 60-talet tillkom produktion av fritidsbåtar, både i hel och halvfabrikat. Produktionen fortsatte fram till 1987. Den största båt som byggdes var 18,5 meter lång. Flera av dessa gick på export, framförallt till Norge men även till Danmark, Persika viken och Holland. T o m exporterades fem flodbåtar till Västafrika. Totalt byggdes 802 stycken båtar på verkstaden i Övermo.

Det tillverkades också en hel del andra produkter. Till exempel buntverk som gjorde buntar av stockarna för havsbogsering. "Lasse" var en finurlig lastanordning som kunde lasta stockar på lastbilar eller järnvägsvagnar. En annan produkt var en elektrisk vedklyv för att klyva enmeters stockar till ved för ångbåtar. Det byggdes också egenkonstruerade hydrauliska varpspel. En

* Det fanns redan ett varv i Leksand när Lidwalls & Söner grundades. För att undvika sammanblandning kallades Lidwalls för Verkstaden.

En öppen varpbåt delvis avtäckt. Närmast i bild syns Bolinderdieseln och bakom ratten det kraftiga varpspelet.



En renoverad och orenoverad Traktorbåt. Den renoverade ägs av mannen på däck, Urban Sondell, och har nr. 574 från Kvarnsveden. Den orenoverade har nr. 546 Tr Å men kallas allmänt för Tråget.

vanlig produkt var strömbildare. Den bestod av en ponton försedd med en elmotordriven propeller som skapade en ström i vattnet. Dessa användes till exempel för att mata fram virke eller för att hålla vattnet isfritt. De kan än idag ses vintertid vid snötippen vid Stockholms kajer. För den som är intresserad finns otroligt mycket mer att läsa på lidwallsbatar.se 📖

Text: Björn Cagner

Bilder: lidwallsbatar.se och Urban Sondell.

Här syns tydligt den annorlunda skrovformen på Traktorbåtar. Längst fram syns en bit av plogen. Saknas gör den bur som skyddar den stora propellern.



LIDVALLS TIMMERBÅTAR 10–200 hkr



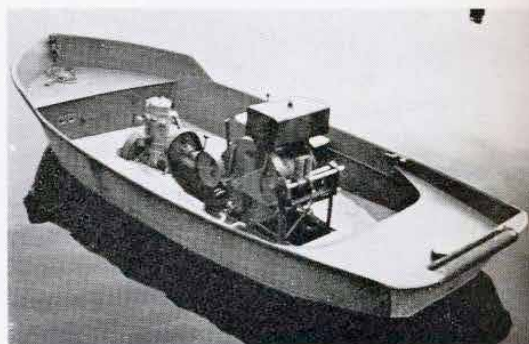
Traktorbåt 5,3x2,6 m.
Dragkraft 700 kg



Bogserbåt 6,7x2,45 m.
Dragkraft 700 kg



Varpbåt 8,0x2,7 m.
Dragkraft 650 kg
Dragkraft i spelet 2 500 kg



Varpbåt 4,8x1,9 m.
Dragkraft i spelet 1 500 kg

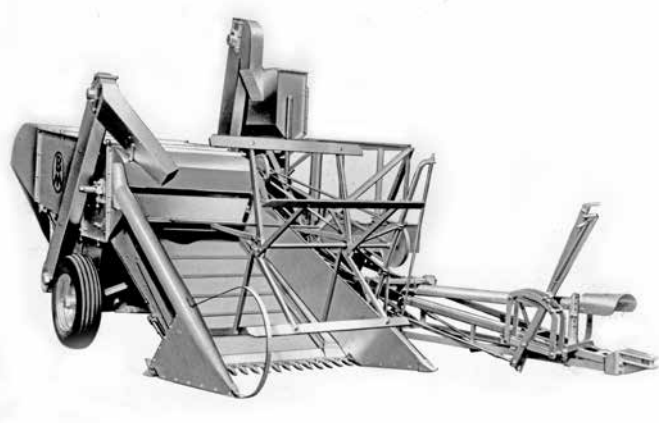


Bogserbåtar

10 x 3 m	Dragkraft 1 500 kg
11,5 x 3,5 m	Dragkraft 2 000 kg
13 x 3,8 m	Dragkraft 3 000 kg

LIDVALL & SÖNER AB Leksand

Tel. 0247/114 20



MST 41 (1947).



Bellis-Moare (1944).

Skördetröskans betydelse för jordbruket

AB Bolinder-Munktell tillverkade Sveriges första skördetröska, och inte många uppfinningar har varit lika viktiga för jordbruket som just denna maskin. Det hade redan funnits skördetröskor sedan tidigare i Sverige, men dessa var från utländska tillverkare och fram till 1940-talet fick Sverige importera sina skördetröskor från bl a tyska Claas.

I september 1940 genomfördes ett hemligt test av den första svensktillverkade tröskan på Axelvolds gods. Tröskans tillverkare angavs listigt som Bellis-Moare, för att inte avslöja att den rätta tillverkaren var BM. Tanken var att om testet inte föll väl ut, skulle ingen veta att det var AB Bolinder-Munktell som låg bakom tillverkning och test

av maskinen. Men nu gick testkörningen bra och tröskan placerades på den svenska marknaden. Detta innebar en övergång i jordbruket till skördetröska, och år 1944 fanns det hela 400 skördetröskor på svenska gårdar.

Intressant är att skördetröskans intåg på marknaden gjorde en så stor skillnad för lantbruket. Tröskningen utvecklades från att man manuellt skar med lie och buntade halmen i kärvar, till hästdragna tröskor som senare blev traktordragna. När man skördade för hand tog det slitsamma månader att få in spannmålet, men med den nya skördetröskan kunde alltihop avklarar på ett par timmar. En ny era startade inom jordbruket med denna arbetsbesparande maskin.

I Karin Jansons text i "Företags-historia" 2020:3 kan man läsa:

"Om man ska förstå hur revolutionerande skördetröskan har varit för jordbruket räcker det egentligen med ett enkelt räkneexempel: På 1800-talet, när man fortfarande använde manuella metoder för tröskning, krävdes det 19 dagsverken för att skära och rensa ett ton vete. Idag kan en modern tröska skörda tio gånger så mycket, det vill säga 100 ton vete, på bara en timme."

Så den svenska skördetröskan har med sin utveckling sparat både tid och människokraft! 🇸🇪

Text & bild: Arkiv Sörmland



MST 901 (1956-60).



S 500 (1960-63).

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
Kriepsensgatan 4, 632 20 Eskilstuna
Telefontider: helgfri mån-fre kl. 13.00-15.00
Telefon: 076-319 67 53
Kontakt: info@arkivsormland.se
www.arkivsormland.se

Håkans maskiner

I förra numret av BM-bladet fanns en artikel om Arne Wixeus som handtillverkade olika plåt detaljer till fordon och traktorer. I artikeln beskrevs tillverkningen av ett par bakskrävar till en Volvo BM Bison.

Mottagaren av skärmarna var Håkan Erlandsson utanför Vännäs som håller på att totalrenovera en Bison och inte vilken Bison som helst utan en 473 Bison DD1524, alltså en dumper och dessutom en ganska ovanlig sådan. Traktordelen är snart färdig och på tur står sedan själva dumpervagnen.

Nu är inte detta Håkans första traktorrenovering utan han har också fixat en baklastare H-10 350FB, årsmodell 1961. Den maskinen är renoverad in i minsta detalj. Det som inte är genomgången och renoverat är utbytt mot NOS-delar. Vissa smärre "förbättringar" har också gjorts så maskinen kan med lätthet bedömas som "bättre än ny". Den gjorde en smärre succé när den lånades ut till maskinmässan på Swecon i Umeå.

En annan av Håkans renoveringar är en hjullastare Volvo BM 4200, årsmodell 1981 som köptes som ett hyfsat bra "objekt" eftersom motorns oljetryck låg på en obehagligt låg nivå. Då motorn lyftes ur för en helrenovering så fanns "tid" för att ge sig på resten av



Håkans maskiner uppställda. Notera Hultdinaren som står längst bort.

hjulastaren som gjorde att den kosmetiskt ser ut som den gör idag. Sen är givetvis det mesta genomgången och utbytt eller renoverat där det fanns behov.

På gården finns också en hjullastare LM 620, årsmodell 1967 som är en väl genomgången maskin som tillsammans med 4200:an får anses vara en mycket fin "gårdstraktor".

Nu är det inte bara "gula" maskiner som finns på gården utan där finns också några röda: en BM Viktor årsmodell 1962, en BM 350 Boxer 1962, en BM 350 Boxer Hultdin 1963 samt en BM 650 årsmodell 1978.

Men vem är då Håkan? Han började sin yrkesverksamma bana som bilmekaniker / tekniker på Volvo i Umeå. Efter ett antal år där så utbildade han sin till yrkeslärare och har nu sedan många år tillbaka varit lärare på fordonsprogrammet vid Liljaskolan i Vännäs.

Håkan har ett grundmurat intresse för Volvo i alla former, gärna då av lite äldre årgångar. Han besitter en oerhörd

kunskap, har ett tålamod som många önskar sig och är också mycket noggrann. Därför så finns det många som utan minsta tvekan lämnar sina klenoder i hans händer, allt från en gammal Volvo-Sugga till P 1800, PV, Amazoner samt 140/240:or. Han är också oerhörd kunnig i Volvos 960-serie och har givetvis även ett antal sådana i garaget.

Sen så räds han inte att göra lite roliga projekt också. Varför inte en PV på ett 140-chassie eller att bygga om en 245:a till en 240 Express? En bil som sticker ut ordentligt i Håkans bilflotta är en Volvo 165:a av årsmodell 1973. Modellen som egentligen inte finns, eller i alla fall bara i en handfull exemplar. Den har dessutom godkänts av Volvo, som utfärdat ett intyg om bilens korrekthet. 🐾

Nedtecknat av "vän på verkstaden". Redigerat av Björn Cagner. Bilder Håkan Erlandsson.



Volvo BM 4200. Bilden skull kunna varit tagen 1981 när hjullastaren var ny.

Skärmarna på plats. Bilden är ett halvår gammal så idag har Håkan kommit betydligt längre med renoveringen.



Håkans BM H-10 350 i närbild. Snyggare än ny.

Mer "body off restored" kan det inte bli. Inte en skruv kvar.



Mekartips

Renovering av framaxel till BM 400 Buster

Nu var bussningarna i spindellederna på min 400 så glappa att det var absolut nödvändigt att åtgärda dem. Sagt och gjort, traktorn pallades upp i garaget. Därefter togs en av spindlarna bort för att kunna undersöka hur pass illa glappet var. Hade spindeln ätit sig igenom bussningarna? Det var i grevens tid. På det mest slitna stället var godstjockleken endast ett par tiondelar. Tyvärr märktes också slitaget på själva spindeln men låg inom gränsen så jag behövde inte brotscha bussningarna för att få i spindeln.

Nästa steg blev att montera loss styrstag och parallellstag. Ibland kan det vara svårt att få loss stagen då p-ändan sitter hårt i konan. Ett tips är att använda en slägga som mothåll på ena sidan av konan och slå med en mindre slägga eller hammare på andra sidan. Då brukar den mest motsträviga kona släppa taget. Att slå på muttern medför bara att gängorna eller muttern skadas.

Tanken var att demontera tappen som håller framaxeln till traktorn men den gick inte att lossa då låsskruven var avbruten. Istället fick fästet lossas och lyftas bort tillsammans med framaxeln. Låsskruven till tappen för framaxeln borrades ur och gängorna rensades. Tappen slogs ur och bussningarna mättes upp. De var helt okej och det lilla glapp som fanns berodde på slitage i fästet. Slitaget hade uppkommit då låsskruven inte hade låst tappen ordentligt utan den hade kunnat röra sig i fästet.

Därefter togs den andra spindeln bort och de gamla bussningarna slogs ur med hjälp av en mässingsstång. Ett verktyg tillverkades av en gängstång, en nedsvarvad rörbussning som passade invändigt i bussningen och två mothåll: ett som passade i röret för bussningen och ett som passade i röret när bussningen var monterad. Mothållen

Framaxeln helt isärtagen och klar för tvätt.

användes också för att centrera gängstången så bussningen inte skulle dras i snett. Mothållen gjordes av en bit plattjärn och en bit rör som nästes fas med svets på plattjärnsbiten. Det gick utmärkt att "dra" i de nya bussningarna med detta enkla verktyg. En test gjordes med spindlarna som passade i bussningarna utan att behöva brotschas.

Nästa steg blev att demontera framhjulslagren som också var helt utslitna. Hjulnaven rensades från allt gammalt fett och tvättades ur invändigt. Nya lager och nytt fett gjorde susen. Naven snurrade efter montering lagom lätt utan missljud.

Fästet monterades tillbaka på framaxeln. Sedan hängdes framaxeln tillbaka på traktorn och spindelbultarna monterades med nya axiallager och nya filtpackningar. Nytt fett pressades in i spindlarna. Innan styrstagen monterades så togs gummiskydden bort på p-ändarna så de kunde rengöras och fyllas med nytt fett. Hjulen skruvade fast och traktorn sänktes ned på golvet och en första provtur gjordes. Framförallt märktes en stor skillnad mot tidigare vid körning på väg. 🚗

Text & bild: Björn Cagner.



Första bussningen "dras" på plats.

Traktorn har pallats upp och framaxeln demonteras från traktorn och lyfts undan med hjälp av en motorlyft.



Även den mest motsträviga styrled lossas med hjälp av två släggor. En större som mothåll och en mindre att slå med.



Monteringsverktyget tillverkades av enkla delar.

Innan montering tas gummiskyddet bort så p-ändarna kan rengöras och fyllas med nytt fett.



Håkans rostfria skruvar

Hej!

Jag heter Håkan Johansson och har medlemsnummer 2108. Som ni kanske sett i tidigare nummer av BM-bladet så håller jag på att renovera en BM Boxer. Äntligen är renoveringen inne på upploppet.

När grill och huv skulle monteras så visade det sig att inga av de gamla karosskruvarna var i sådant skick att de kunde återmonteras. Nya skruvar skulle kosta ungefär 100 kronor styck plus moms. En snabb räkning visade att det åtgår ungefär 30 stycken. Enbart till grillen går det åt 12 stycken! Det blir ju nästan 4 000 kr inklusive moms! Traktorn har blivit väl dyr ändå så ett billigare alternativ vore bättre. Jag har haft som hobby att renovera gamla båtar och där är det mycket blankpolerat rostfritt så jag åkte till en firma som säljer rostfria skruvar i lösvikt. Där köpte jag 30 stycken M10x20 mm och 30 stycken karosseribricka M8. Priset för allt blev ungefär 450 kronor.

Väl hemma i verkstaden kapades alla skruvarna till 15 mm för det fanns in-



Skrubarna pryder sin plats.

te kortare än 20 mm. Därefter blev det till att svarva skruvarna. För att centrera skruvskallarna i svarvchucken använde jag en borrhuck. Först svarvade jag bort gängorna på skruven så diametern blev 5/16 tum, ca 7,8 mm. Därefter gängade jag skruvarna med 5/16 UNC. Sedan tillverkade jag en dorn med 5/16 UNC invändig gänga som jag spände fast i svarvchucken. Där monterade jag skruvarna en efter en och med en slit lamellskiva i en vinkelslip slipade jag på skruvskallarna samtidigt som svarven var igång tills skruvskallen blev kupolformad. Den slitna skivan ger vid lätt tryck en jämn yta som sedan är lätt

att blankpolera. Till poleringen använde jag en lumpskiva uppspänd i svarven och polerade upp skruvskallarna till högglass.

Hela jobbet tog mig cirka 2,5–3 timmar och besparingen blev drygt 3 000 kronor. Det är en bra timpening och jag tycker att utseendet blev minst lika bra om inte bättre än de kopior som finns att köpa. 🛠️

Lycka till om ni provar!

Med vänlig hälsning
Håkan

Text och bilder av Håkan Johansson.
Redigering av Björn Cagner.



Jag använder en borrhuck för att centrera skruvskallen i svarvchucken.

Här gängas den nedsvavade skruven. Stödet för snittet är viktigt för att gängan blir rak på skruven.



Samtidigt som svarven är igång slipas skruvskallen kupolformad med en vinkelslip försedd med en slit lamellskiva.



Skrubskallen poleras mot en lumptrissa.



Världens första ramstyrda traktor?

Vid tiden för traktoriseringen kring första sekelskiftet fanns i USA en mängd företag, varav flera stora med mer än 400 anställda som tillverkade hästdragna redskap för lantbruket. Flera av dessa blev naturligtvis oroliga över utvecklingen då deras redskap inte passade de stora traktorer som kom i början av seklet. Istället försökte man ta fram mindre och lättare traktorer. Ett av de första företagen som gjorde detta var Universal Tractor Co som omkring 1910 utvecklade vad man kallade "Walk Behind Cultivator". Det var en två-hjulstraktor med en sulky bakom. Sulky kunde lätt bytas ut mot önskat redskap. Även vissa hästdragna redskap kunde enkelt byggas om för att passa traktorn. Det unika med traktorn var att den var ramstyrd vilket Universal Tractor fick patent på i juni 1915. Traktorn marknadsfördes under namnet "Little Giant of the Fields" vilket kan översättas med "åkerns lilla jätte".

Moline Plow Co var ett av de största företagen i branschen som sedan 1860 tillverkade hästdragna redskap. 1908 hade företaget närmare 2 000 anställda i fabriken och 200 resande säljare. Företaget var mest känt för sin hästdragna plog med sulky, "The Flying Dutchman". Moline Plow Co började omkring 1910 att köpa så kallade motorplogar av International Harvester Co men dessa visade ganska snart att de inte fungerade på ett tillfredställande sätt. Därför riktade Moline Plow Co sina blickar mot Universal Tractor Co i Ohio som de sålde specialbyggda plogar till och därför kände de väl till företaget. De tyckte så mycket om iden med

tvåhjulstraktorn att de till slut köpte rättigheterna och patentet till traktorn av ägaren Columbus Ohio. Även konstruktören, Thomas B Funk, ingick i överlåtelsen. Trots att Moline Plow Co gillade konceptet så var de inte nöjda med traktorns prestanda. Den lilla motorn gav endast 9 hk i dragkraft. Därför blev Thomas Funcs första uppgift att vidareutveckla traktorn.

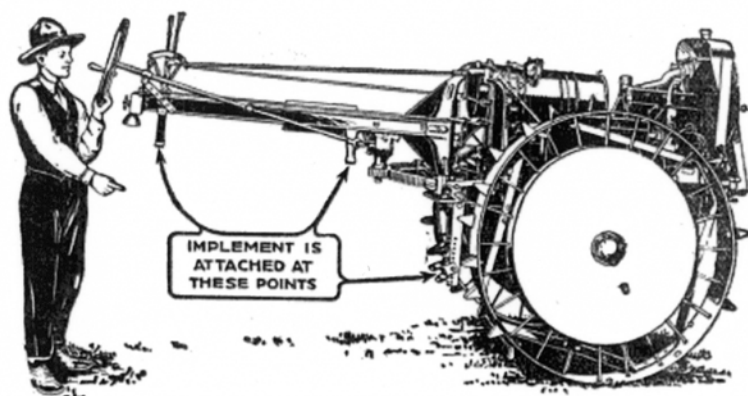
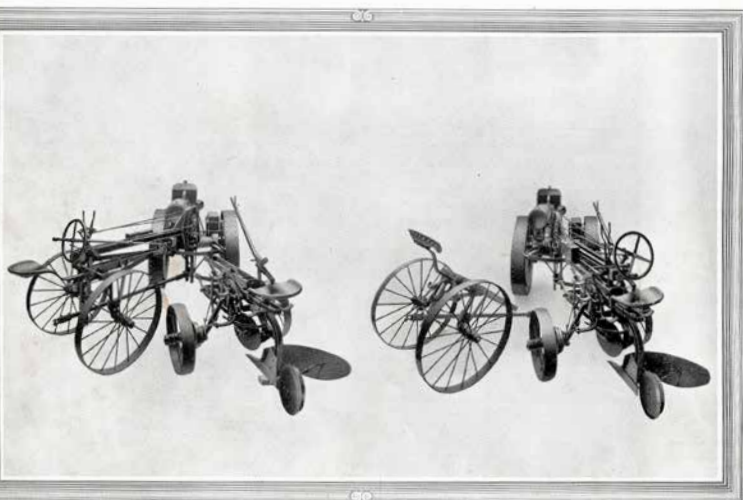
Resultatet blev Moline typ B som presenterades 1915. Den var betydligt större än föregångaren och den tvåcylindriga motorn hade bytts ut till en två-cylinders motkolvmotor som hade fler hästkrafter. Detta ökade traktorns dragkraft. Systemet med ramstyrning hade behållits och förbättrats. Traktorn hade två stora hjul för att ge en god markfrigång vilket var nödvändigt för att kunna köras med radhacka i odlingarna. Nackdelen blev att den fick hög tyngdpunkt och lätt kunde välta. Detta löstes på så sätt att hjulen fylldes med cement för att sänka tyngdpunkten. Ett annat problem var att det var svårt att backa med den, då bakändan gärna ville resa sig. Året därpå kom typ C som egentligen bara var en förfinad typ B. 1917 presenterades typ D som i många avseenden var omkonstruerad jämfört med föregångaren. Ramstyrningen hade behållits men förbättrats ytterligare. Motorn hade bytts ut till en fyrcylindrig Root and Van Dervoort men inte nog med det utan motorn hade elektrisk tändning, elektrisk start och generator vilket gjorde att traktorn kunde förses med lampor. Dessutom kunde vänster hjul regleras i höjled så traktorn var vågrät vid plöjning

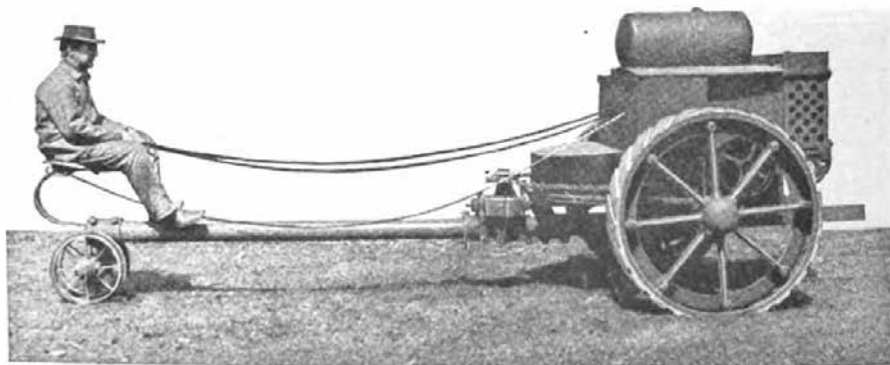
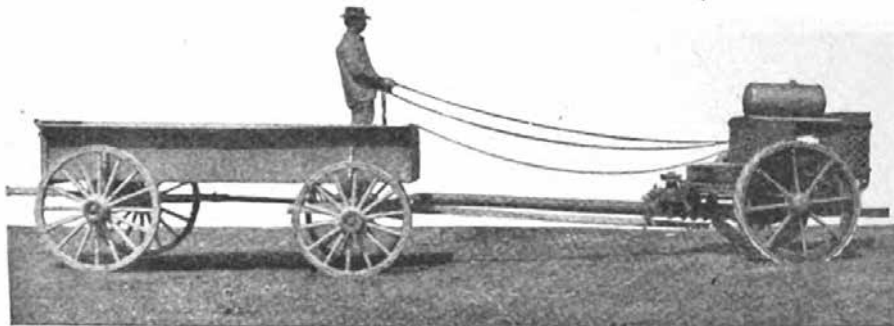
då ett hjul gick nere i fåran. Nackdelen var att när traktorn kom ur plogfåran så lutade den. Att byta redskap var väldigt enkelt. Dessutom fanns remskiva för att kunna driva stationära redskap som tröskor och liknande. Typ D levererades i olika utföranden. Förutom som lantbrukstraktor så fanns specialutförande för fruktodlingar och vägarbeten. Modellen för fruktodlingar hade mindre hjul och lägre kylare för att kunna ta sig fram mellan träden utan att skada grenarna. Vägmodellen hade bredare gjutjärnshjul och var utrustad som väghyvel. Moline Plow Co hade efter amerikanska mått sett en bra framgång med sin typ D. Under 1917 tillverkades 55 000 stycken, under 1918 125 000 stycken och för 1919 var planerna att tillverka 500 000 stycken men ingen vet hur många det blev. Troligen stannade det totala antalet tillverkade omkring 300 000 stycken. Försäljningen hade också minskat, dels beroende på den ekonomiska krisen efter första världskriget dels på att den konventionella traktorn blivit mindre och mer effektiv och därmed vunnit i popularitet. Tillverkningen av typ D upphörde helt 1923.

Vid tidpunkten för introduktionen av typ B var det flera andra företag som började tillverka liknande traktorer med ramstyrning. Bland dessa kan nämnas Indiana Tractor Co, Detroit Tractor Co och Central Tractor Co. För att göra

Så här såg en tvåhjulstraktor ut. Traktorn var så avbalanserad att endast ett fåtal kilo vilar i mannens hand. Det underlättade bytet av redskap. Pilarna pekar på fästpunkterna för redskapet. Här syns också hur hjulen fyllts med cement.

Bilden visar hur enkelt det var att byta från sulky till redskap.





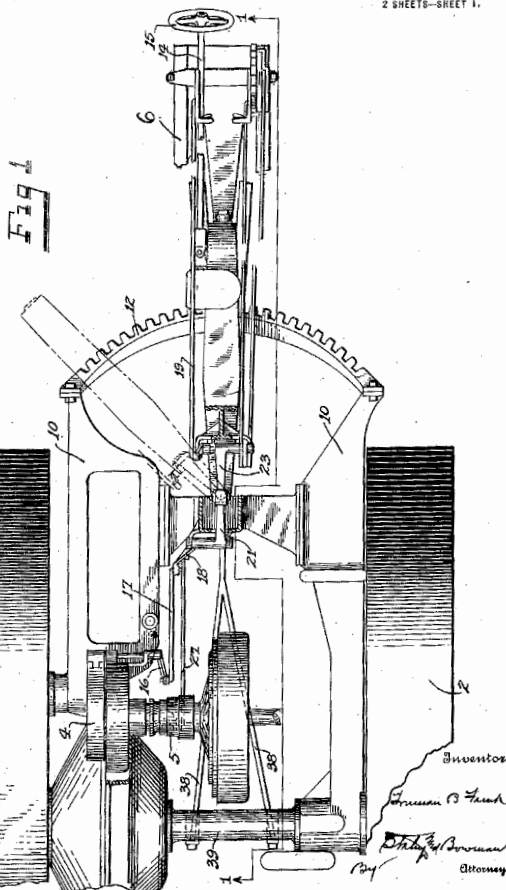
Vissa traktorer styrdes med tömmar. Övergången från häst till traktor fick inte bli för svår.

ningar med Moline typ D. Hur resultatet blev är lite osäkert. Kvar idag finns flera av dessa traktorer bevarade. På Viksta Traktormuseum utanför Uppsala finns t.ex en Moline Universal typ D bevarad. Den är i mycket gott skick och fullt brukbar. Även på Möns Traktormuseum i Danmark finns en typ D. De har även en Allis-Chalmers 6-12 i sina samlingar. Bägge är fullt brukbara. I norska A/S Kullbergs maskinkatalog från 1921 förekommer Indiana Tractor med. Hur många som såldes vet man inte men det finns idag två stycken bevarade. Även i Österrrike har man bevarat en Universal typ D. Troligen finns det fler på museer och i privata samlingar runt om i Europa.

Strax efter 1:a världskriget började flera företag få ekonomiska problem. Så även Moline Plow Co som gick en trasslig tid till mötes med nya ägare,

namnbyte och omläggning av produktionen, bland annat till biltillverkning. 1929 gick Moline Plow Co, som nu hette Moline Implement Co samman med Minneapolis Treshing Co som tillverkade tröskor och Minneapolis Steel and Machinery Co som tillverkade Twin City Tractors och bildade Minneapolis Moline Power Implement Co. Detta var början till de berömda gula MM, Minneapolis Moline, traktorerna. Faktiskt var det nära att de hamnade i Volvos ägo. White Trucks köpte nämligen MM Tractor Co men sålde företaget vidare två år innan Volvo köpte White Truck Co. Kanske ett krav från Volvo innan de fullföljde köpet? 🚚

Text och bild Björn Cagner. Börje Björk, Viksta Traktormuseum, Loren Book, USA, och Dag Baekkedal, Norge, har bidragit med bilder och fakta.



En sida ur patentskriften som visar ramstyrningen ovanifrån.

övergången enklare från häst till traktor så var vissa av dessa traktorer styrda med tömmar. Till andra fanns tömmar som tillbehör. Även Allis-Chalmers som från början tillverkade redskap tog fram en liknande traktor, typ 6-12. Allis-Chalmers och andra blev dock tvungna att upphöra med produktionen då de fälldes för att göra intrång i Moline Plow Co's patent för ramstyrning. Vid detta tillfälle hade Allis-Chalmers ett mycket stort lager av traktorer men var dessa tog vägen är det ingen som vet.

De flesta av dessa företag exporterade även sina traktorer över stora delar av världen. På Alnarp gjordes provplöj-

Loren Book, USA, plöjer med en av sina Moline Universal Type D.



Närbild på ramstyrningen. Rattstången kommer in i bilden från vänster till vinkelväxeln.



De första baklastarna

Många uppfinningar kommer till genom att det finns ett behov och att någon kommer på hur problemet ska lösas. Så var det med baklastarna. Genom åren har man hört att Bröderna Lundbergs lastare, BL lastaren byggd på en BM 35-1954, skulle vara den första. Detta är helt fel. Den är i många avseenden snarlik en uppfinning gjord 8 år tidigare och mycket lik de första KBK-lastarna från 1952. Detta upptäckte jag först när jag började söka efter historien bakom den KBK-lastare som inköptes till mitt föräldrahem 1959.

Idén som blev verklighet

Allt började som en idé i en grusgrop i Järbo utanför Sandviken där en frontlastare användes för att lasta grus. Den blev tungstyrd med last och bakhjulen slirade. Bertil Wigren, som drev grustaget, kontaktade tillsammans med sina bröder Tage Berggren på Bil-Berggren i Sandviken, som förutom bilar även sålde Fordsontraktorer och en Fordson



Den första baklastaren och som fortfarande finns kvar är byggd på en Fordson Höglund 1946 efter en idé av bröderna Wigren i Järbo norr om Sandviken. Bild: Anna Karin Bodell.

Förarplatsen på den första baklastaren. Bild: Anna Karin Bodell.



Major, oftast kallad Höglund, inköptes. För att realisera den geniala idé, som de kommit på, byggdes en traktor om så att skopan skulle placeras baktill för att belasta bakhjulen och på så vis undvika slirning och samtidigt kunna lasta grus med en större skopa och därmed fortare. (Tage Berggren och ingenjör Elof Gustavsson kan ha deltagit med dellösningar redan i detta skede innan en produktion av flera kom igång). Det fanns dock problem. Ett var styrningen då ratten måste flyttas och ett annat var frikoppling och bromsar. Dessutom var växellådan felvänd då traktorns huvudriktning nu skulle vara bakåt. Det senare löstes genom att ändra kronhjul till andra sidan av utgående axel från växellådan. Hydraulpumpar och kolvar fanns lätt att tillgå.

Att ändra förarplatsen på Fordson Höglund med ratt och pedaler torde nog ha givit en hel del huvudbry. Vad gäller kopplingen, som på Fordson Höglund sitter på höger sida, så kom den efter ombyggnaden att sitta på den normala vänstra sidan. Styrningen torde också ha gett en del bekymmer med styrarmar så att hjulen vreds åt rätt håll.

Ombyggnaden gjordes under påsken 1946 i en verkstad i källaren på Folkets Hus i Järbo där Berggren annars monterade frontlastare på traktorer. Bröderna Wigren var så angelägna att snabbt få allt färdigt att de lär ha fått mat till verkstaden och t.o.m sovit över där. Därmed var den första prototypen av baklastare tillverkad. Den kom att användas i Wigrens grustag under många år och därefter på ett sågverk. Denna baklastare, den första som tillverkades, finns fortfarande i körbart skick hos Kjell och Peter Svenssons åkeri i Sandviken då deras far, John, tog hand om den men med obrukbar motor. Han fick tag på en som fungerade och har återställt baklastaren som den en gång varit.

Gigantic

Ryktet torde ha spridits så redan 1948 tycks en serietillverkning kommit i gång under namnet Gigantic, fortfarande med Fordsons fotogenmotorer. Bil-Berggren, med hjälp av Elof Gustavsson som konstruktör, kom nu att stå för tillverkning och försäljning, om

man får tro en reklambroschyr, först i Sandviken och senare i Järbo. En driftig medarbetare, som konstruerat hydraulik till lastbilar, kom troligen 1950 (ev. redan 1948) att knytas till företaget genom Berggrens försorg. Hans namn var Karl Erik Wallberg, en avlägsen släkting till finanssläkten Wallenberg från Östergötland. Wallberg hade en firma, Kewaco, som stod för Karl Erik Wallberg och CO. I firman kom även Georg Simon, en fd. ubåtskapten från Estland, att bli konstruktör. Konstruktionsritningar gjordes för en ny typ, Hd-Giganticlastarna, och redan i april 1951 hade 33 st av dessa sålts enligt en reklambild och 1952 förevisades även en av dem på St.Eriksmässan.

Denne Wallberg kom att utveckla baklastarna och under denna tid kom lastarna att förses med dieselmotorer, som kom 1952, innan han samma år startade egen tillverkning i Luleå då hans kontrakt med Gigantic hade upphört.

Giganticlastarna fortsatte sedan att tillverkas med olika modeller fram till 1974. Antalet kan inte med säkerhet fastställas.

Patent tycks aldrig någon ansökt om. Bröderna Wigren ville ursprungligen bara få en lastare - inte vara tillverkare.

KBK

Den första KBK-lastaren (KBK är för-



En reklambroschyr från 1952 där lastaren tycks vara byggd på den nya Fordson Major Diesel (bild via nätet).



KBK-lastare byggd på en T 31. Lägg märke till att bakaxeln (ursprungligen framaxeln) är flyttad som tillsammans med oljebehållaren och gjutjärnstyngd utgör motvikt. Enligt Sven Wallberg levererades de första KBK röda. Foto via nätet.

kortning för Kommandit-Bolaget Kewaco med Wallberg som ägare) lär ha byggts på en Fordson i Luleå. De byggdes med mekaniskt snabbfäste och parallellföring redan 1952 (hydrauliskt snabbfäste kom 1954). Nya T-31 och T-55 från BM-Volvo inköptes för att byggas om till baklastare.

I ett försök att snabbt få igång produktionen skickades i nov.1953 ett erbjudande ut om ensamförsäljning av KBK-lastare till Volvos traktorförsäljare och 1954 flyttades tillverkningen till Renholmens mek. verkstad söder om Luleå. Bröderna Lundberg, som Wallberg kände sedan tidigare, kontaktades för att få deras hjälp som underleverantör. Detta erbjudandet slutade dock med att denna firma i stället började tillverka egna lastare 1954, de s.k BL-lastarna, och blev således konkurrenter.

Lundbergs historia är väl beskriven i tidigare BM-Blad och tas därför inte upp här.

KBK-lastarna kom att tillverkas fram till 1964 med BM-Volvo, Fordson och några Nuffield som stomme. Flera byggdes på BMS 55 med stål-gjutgods i bakaxelkåporna och industriframvagn och lyfte enligt ett reklamblad 1800 kg. Många av dessa kom att utrustas med timmergafflar och användas inom såg-



KBK nr 157 troligen byggd på en beg. T 31 med tillvnr. 1391 från 1950 inköpt beg. i Örnsköldsvik 1959 och använd till 1976. Lastförmågan var en pall med gödningsäckar som vägde 1 500 kg.

verksindustrin p.g.a stor lyftkraft och hög frigångshöjd. Antalet tillverkade KBK är cirka 300 st. – uppgifter om antalet är inte samstämmiga.

Av dessa tycks 5 vara byggda på T31, 14 på BM35, ca 272 på BM/T55, varav många på BMS 55 och 7st har Nuffield som bas.

Den KBK, som är anledningen till denna artikel, är byggd på en T31 och

köptes beg. av min far 1959 i Örnsköldsvik. Lastaren användes till 1976 och står numera undanställd. Den fungerade alltid om man bortser från alla pinsamma bensinstopp,

Det fanns på 1950 och 60-talet nästan 30 svenska tillverkare av lastare på marknaden men bland de svensktillverkade blev bara Volvo BM kvar. 🇸🇪

Text: Olof Irander.



Det var i en verkstad i källaren på baksidan till detta Folkets Hus i Järbo som den första baklastaren tillverkades under påsken 1946.

Foto från 1930-talet via nätet.

Typskylt.



Modell	Tillv.år	Antal	Vikt ton
BB-namnlös	1948–1950	70	4,0
HD 57	1948–1952	70	4,6
D 53	1952–1956	300	4,6
G 18	1956–1964	800	6,2
F 20	1956–1964	700	6,2
F 20H	1960–1964	350	6,2
F 30	1965–1974	100	6,1
Country/band	1963	5 (DB-53)	6,2

Tillverkningslista för Giganticlastare (Via nätet). Antalet tillverkade lär vara osäkert uppskattade.



Renovering av LM 218 - transmission del 3

Vi fortsätter att redogöra för helrenovering av Jan Hedhs LM 218. Tidigare har vi redogjort för demontering av maskinen och byte av hytten till en bättre begagnad samt slipning, rengöring och lackering av denna.

Nu är det dags att ta tag i styraxeln. Ramen pallades upp och styraxeln med vaggga togs loss. Det var ingen tvekan om att allt som kunde glappade. Troligen har maskinen råkat ut för några våldsamma smällar med stora skador som lett till att styrningen blev sladdrig och oprecis. Hela maskinen svajade vid körning. Man hade bl a försökt svetsa fast fästbulten i vaggan. Även triangelstaget var glappt och ett nytt begagnat stag med bussning införskaffades. Vaggan monterades ihop och monterades åter på plats på ramen. Hjulagren spändes åt och hjulbultarna drogs. Därefter lackerades hela vaggan.

Så var det transmissionens tur. Trots en grundlig tvätt av maskinen så fanns ingen annan väg att gå än att skrapa loss oljig smuts från kåpan. Här kommer den stora överraskningen. När allt jox tagits bort under transmissionskå-



pan så börjar oljan formligen rinna ut. Det visade sig att kåpan hade en rejäl spricka på sin vänstra sida som uppenbarligen höll tätt så länge som smutsen fanns kvar. Man hade tydligen försökt att tätta utvändigt med Plastic Pading.

Efter demontering av kåpan så var det dags att slipa ur sprickan invändigt och spackla den med kemiskt rent spackel. Utvändig svetsningen gjordes med vanliga 48:er för ståljutgods. Svetsningen gjordes utomhus.

Den använda färgen är Jotun i den gamla gula (fram till 1999) kulören enligt Janne. 🛠️

Text: Lennart Öknegård.





T 24 med goda utsikter

Jag var iväg för att titta på en ny gammal traktor. Körde en otroligt vacker väg utmed norra sidan av sjön Lygnern sydost om Kungsbacka. Tittade på traktorn, en BM 200 Teddy som var mycket fin. Valde sen att köra tillbaka på södra sidan av sjön då jag plötsligt fick syn

på en annan röd traktor. Svängde av vägen för att ta en titt på den. Det var en ganska nylackerad T 24 i mycket gott skick. Ägaren, Arne Nyberg, dök upp och vi pratade en stund. Gården, där traktorn finns, heter Eskekärr Säteri. Den har funnits på gården i över

30 år men efter en renovering blev traktorn pensionerad och placerades utanför gårdens café, med en vidunderlig utsikt över sjön. 🏡

Text & bild: Björn Cagner.

Det här med varumärken...

1832 startades företaget och ME-märket började användas.

Varumärket Munktells infördes för att sedan skrivas med accent, Munktell's.



MUNKTELLS MUNKTELL'S

1932 bildades AB Bolinder-Munktell (skrivs med bindestreck) med varumärket Bolinder-Munktell.

BM-kugghjulet infördes.

BOLINDER-MUNKTELL



1950 blev Bolinder-Munktell ett helägt Volvobolag och varumärket ändrades till BM-Volvo som först skrevs med punkt, BM•Volvo, sedan med bindestreck, BM-Volvo. En gissning är svårigheten att få till en korrekt punkt gjorde att man snart ändrade till ett bindestreck. BM-Volvo-kugghjulet infördes.

BM • VOLVO BM-VOLVO



1973 blev företagsnamnet Volvo BM AB med varumärket Volvo BM (utan bindestreck).

VOLVO BM

1995 blev företaget åter ett helägt Volvobolag för att några år senare ha varumärket Volvo på alla produkter.

Järnmärket infördes 2007 för att ändras 2015. 🏡

VOLVO



Text: Per-Arne Pettersson.

Företagsnamn genom åren

1832 Eskilstuna Mekaniska Verkstad
1879 Munktells Mekaniska Verkstads Aktiebolag
1923 Munktells Verkstads Nya Aktiebolag
1932 AB Bolinder-Munktell

1973 Volvo BM AB
1985 VME Group
1995 Volvo Construction Equipment



Svenska BM-klubben
c/o Stephanie Segerström
Bäckåsen Björkbacken
642 96 Malmköping

Posttidning B



Det finns BM-traktorer nästan överallt

Här syns Mikael Norén med sina två BM-traktorer.

Hade varit ner till macken och fyllt en dunk med blankdiesel. Tog en annan väg hem då jag plötsligt tyckte mig se en gammal traktor i ögonvrån. Beslöt mig för att vända och mycket riktigt det var en gammal BM 35/36 som ägaren

Mikael Norén använde till att fylla grus i hålor på vägen med. Mikael sa "följ med" vilket jag gjorde. Inne på gårdsplanen stod en Boxer med skogsvagn. Boxern hade endast ett fåtal timmar på den nyrenoverade motorn. Målad var

den också. BM 35/36 var utrustad med en Sponda ryck och slit lastare. Nästan grannar och detta hade jag inte haft en aning om!

Text & bild: Björn Cagner.

Dags för en ny ljuddämpare?

Vill du ha original?

BM-klubben har originalljuddämpare!



Finns till T-24, BM 55/470 och BM 350/35/36

Beställ på 070-977 99 90 eller kontakt@bmklubben.se
Pris: 1.300,-/st.



Svenska BM-klubben



BM-klubben växer – välkommen du också!

Klubbens syfte är att bevara veteranmaskiner och redskap från Munktells, AB Volvo (traktorer), AB Bolinder-Munktell och Volvo BM AB. Intresset för veteranmaskiner stiger och det gör även medlemstalet. Som medlem får du förmåner som BM-bladet fyra gånger om året, tillgång till hemsidan, tekniska experter – och mycket mer...

Kontakta oss och bli medlem: www.bmklubben.se