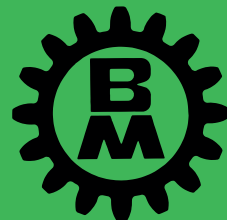


BM-bladet

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



Svenska BM-klubben

Årgång 12

Nr 4

December 2021

MUNKTELLS TRAKTORER

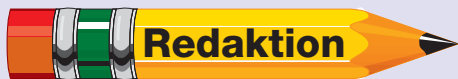
FÖR DRIFT MED RÅOLJA



Munktells 22 hk
Motortraktor 100 år



**AKTIEBOLAGET BOLINDER-MUNKTELL
ESKILSTUNA**



Ansvarig utgivare
Guy Larsson 070-344 48 92, guy.larsson@bmklubben.se
Redaktion
Björn Cagner, redaktör. bm-bladet@bmklubben.se
Björn Cagner, teknisk redaktör,
bm-bladet.teknik@bmklubben.se
Medarbetare: Lennart Öknegård, Per-Arne Pettersson,
Jörgen Forsrup
Medlemsavgifter
Enskild person 300 kr | Hel familj 450 kr
Org. nummer: 802449-7169
Bankgiro: 482-0759
Hemsida: 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
Håkan Nordström 070-578 00 33
Hannu Olsson 070-370 35 00
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
Norrländ: 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
Hannu Olsson 070-370 35 00

I detta nummer

Ordförande har ordet.....	2
Per-Arne Pettersson (Papen) och Lennart Öknegård tackar för sig	3
Årsmöte i BM-klubben	4
Här renoveras insprutningspumpar, magneter, generatorer... ..	6
Mekartips Hannu Olsson	7
Två nya regionombud och tillika BM-expert	7
Nuntorpsdagarna på Nuntorp Gård i Brålanda	8
ÖSA Nostalgi i Alfa gick av stapeln 1-2 oktober.....	9
Det kom ett brev.....	9
Retromacken i Harlösa med Bränneriet	10
Munktells 22 hk Motortraktor	11
En nöjd pensionär	12
En BM 320 i Frankrike	13
Museibesök i Österbymo	14
Håkan Johansson.....	15
Renovering av LM 218. Del 5 – hopmontering	16
Stora Mellby Mekaniska Verkstad	18
Trasmattor och traktorer	20
Munktells typ 22	21
Nedslag i historien 1981	22
SM i plöjning.....	23
Bosarpsdagen	24
22 hk Motortraktor från Munktells fyller 100 år 1921	25
En by, fem kvinnor och en traktor	26
Munktellmuseet.....	28
Traktorträff i Möriken, Schweiz	30
Berte Museum – Livet på landet	31
Finn fem fel och Gissa märke.....	32

Från redaktionen

Tiden bara rusar iväg. Tycker det var inte länge sedan man höll på med nummer tre och nu sitter man här med nummer 4. Det är klart att en hel del annat har det hunnits med inemellan men som vanligt inte allt man räknat med.

Glädjande nog blev hösten bra med många träffar och plöjningar runt om i landet. En hel del besök blev det också av vilka en del redovisas i detta nummer. Flera medlemmar har bidragit med både artiklar och tips på besök vilket är mycket trevligt. Fortsätt med det!

Till sist vill vi på den nya redaktionen tacka för alla positiva reaktioner vi fått på förra numret som var vårt första. Kom gärna med era synpunkter så vi kan förbättra BM-bladet med det som ni medlemmar vill läsa om. 🍷

Björn Cagner

Skribenter i detta nummer

Björn Cagner
Jannicke Serneberg
Lennart Öknegård
Guy Larsson
Olof Irander
Håkan Nordström

Lisbeth Larsson
Harald Wallentin
Jörgen Forsrup
Lars-Erik Björkström
Carina Larsén

Varmt tack alla bidragsgivare!

Framsidan: Munktells 22 hk Motortraktor med Överum MPA-plog.



**Har du betalt medlemsavgiften
så fortsätter BM-bladet att
komma som vanligt**

Ordförande har ordet

Vi har nu, om än något försenat, genomfört vårt 12:e årsmöte.

Valberedningen har lyckats värva två nya styrelseledamöter som vi hoppas kommer att föra BM-klubben framåt. Den ena är Leif Anväg som är mest bekant som Munktellmuseets tidigare chef. Den andra är Urban Sondell som sedan tidig ålder har ett genuint intresse och kunnande om tändkulemotorer. Urban har också ett eget museum utanför Borlänge. Tillsammans kommer vi nu att nå nya framgångar i BM-klubben.

Hösten har varit gynnsam med många träffar. Klubben har varit närvarande på Bosarpsdagen utanför Jönköping, Ösa Nostalgi i Alfta och SM-plöjningen i Sörmland. BM-klubbens regionombud har också deltagit i flera lokala träffar runt om landet.

Detta nummer av BM-bladet är det andra med den nya redaktionen som har fungerat mycket bra.

På bilden, som är tagen vid årsmötet, studerar jag en BM 350 som är i genomskärning.

Med detta får styrelsen önska God Jul och Gott Nytt År! 🇸🇪

Guy Larsson, Ordförande



Nya styrelsen



Från vänster: Urban Sondell, ledamot, Kurt Axelsson, suppleant, Guy Larsson, ordförande, Lars Björkström, ledamot, Lisbet Larsson, sekreterare, Björn Cagner, suppleant, Sören Kihlberg, ledamot och Leif Anväg, ledamot.



Per-Arne Pettersson (Papen) och Lennart Öknegård tackar för sig

Som redan tidigare offentliggjorts så lämnar vi redaktionen för BM-bladet i och med detta nummer. Tack för det förtroende som ni kära läsare gett oss under drygt 10 år. Det har varit ett intensivt jobb men som gett oss många stunder av glädje tack vare de skribenter som under åren hållit oss med intressanta artiklar inom de mest skilda områden och dessutom gett oss inblick i klubbens aktiviteter runtom i landet och till och med utanför Sveriges gränser. Tidningen har utvecklats enormt under åren både i form, innehåll och antal sidor. Detta helt beroende på att så många tillkommit som visat sig vara bra skribenter med bra berättelser och framförallt foton med hög kvalitet.

I minnet kommer vi att bevara alla de fina stunder vi fått tillbringa med er på maskindagar och i samband med personliga träffar och intervjuer som lett till många uppskattade artiklar.

Papen och jag vill passa på tillfället att önska den nya redaktionen all framgång med sitt värv att förvalta och utveckla BM-bladet för framtiden. Vid behov kommer vi självfallet att hjälpa till, och vem vet, vi kanske bidrar med någon artikel även i fortsättningen. 🇸🇪

Hälsningar från Papen och Lennart

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

Årsmöte i BM-klubben



Från vänster i bild: Klubbens sekreterare Lisbet Larsson, mötets ordförande Paul Isaksson, klubbens ordförande Guy Larsson och klubbens kanslist Stephanie Segerström.



33 medlemmar var anmälda till årsmötet.



En gemensam lunch intogs i en av utställningshallarna.



En titt under huven hans med innan mötet. På bilden syns Olof Irander och "Himmestorparen" Lennart Nilsson.

Lördagen den 16 oktober var det årsmöte i BM-klubben. Normalt ska årsmötet hållas senast 30 april men på grund av pandemin blev det framskjutet även i år. Platsen för årsmötet var som vanligt Munkteilmuseet. 33 stycken var anmälda och redan strax efter klockan 11 började medlemmarna anlända. Flera kom tidigt för att hinna med både en runda på museet och en fika innan mötet började halv ett. Mötet inleddes med att ordföranden Guy Larsson hälsade deltagarna välkomna. Till mötets ordförande valdes Paul Isacsson som körde igång direkt med de formella punkterna i dagordningen. Därefter följde val till styrelse och övriga funktioner. Styrelsens nya sammansättning och övriga beslut framgår av protokoll från mötet. Avslutningsvis

hölls en diskussion om hur klubben ska kunna förbättra medlemsvärvningen för en fortsatt god utveckling av klubben.

Efter mötet intogs en gemensam lunch i en av utställningshallarna. Det serverades en köttgryta med potatismos och lingon som var mycket god. Därefter blev det kaffe. Under måltiden gick diskussionerna höga. Många skratt hördes också så det berättades säkert en och annan historia. 🇸🇪

Text: Björn Cagner



Protokoll fört vid Svenska BM-klubbens årsmöte den 16 oktober 2021
på Munktellmuseet i Eskilstuna



- P 1 Ordförande Guy Larsson öppnade årsmötet och hälsade alla välkomna
- P 2 Till ordförande för mötet valdes Paul Isaksson och till sekreterare Lisbeth Larsson
- P 3 Till att justera protokollet tillika rösträknare valdes Urban Sondell och Leif Anväg
- P 4 Som röstlängd fastställdes närvarolistan. Fanns inga fullmakter
- P 5 Mötet har blivit behörigt utlyst. Kallelsen fanns med i BM-bladet nr 3 i september 2021 samt på hemsidan fr.o.m. 19 augusti
- P 6 Dagordningen fastställdes
- P 7 Guy Larsson föredrog verksamhetsberättelsen
- P 8 Årsredovisningen föredrogs av Stephanie Segerström
- P 9 Hans Rosenquist föredrog revisionsberättelsen
- P 10 Resultat- och balansräkningen fastställdes
- P 11 Mötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet
- P 12 Fanns inga motioner att behandla
- P 13 Ingen budget fanns för 2021
- P 14 Medlemsavgifterna föreslogs bli desamma för 2022. Dvs. 300:- för enskild person och 450:- för familj. För boende utanför Sverige 350:- resp. 500:-
- P 15 Val av ordförande för ett år: Omval av Guy Larsson
- Val av ordinarie ledamöter för två år: Lisbeth Larsson (omval)
Leif Anväg (nyval) och Urban Sondell (nyval)
- Ledamöter, som kvarstår ett år: Lars-Erik Björkström, Lars Berglind och Sören Kihlberg
- Suppleanter för ett år: Curt Axelsson och Björn Cagner
- Revisor för ett år: Hans Rosenquist
- Revisorssuppleant för ett år: Björn Jakobsson
- P 16 Val av valberedning för ett år: Tomas Sandberg (sammankallande), Andreas Redlund och Håkan Nordström
- P 17 Ordförande Guy Larsson avslutade mötet

Här renoveras insprutningspumpar, magneter, generatorer och startmotorer



Läraren Emil och eleven Lars på plats i verkstaden.



En nyss inkommen Injector-pump som antagligen skurit. Ägaren har själv försökt att ta isär pumpen men istället orsakat större skada.



Detta är testapparaten för magneter, startmotorer och generatorer. Under armen på Lars står en Injector-pump färdig för leverans.



Självlärt har Emil en Volvo BM. Inte en stor utan en Mini med alla tillbehör som fanns.



Här syns en del av lagret med färdiga magneter och startmotorer. Det finns även ett lager med generatorer och pumpar.

I en verkstad utanför Sjöbo i Skåne finns Lars Lundberg och Emil Nilsson. Där renoveras insprutningspumpar, magneter, generatorer och startmotorer. Emil, 85 år, som kallas för läraren, har renoverat insprutningspumpar i 60 år. Först 15 år med Ford/Lundgrens i Ystad och sedan när Ford lade ner blev Emil egen. Han hade tur och fick köpa loss lite utrustning från sin tidigare arbetsgivare. Emils specialitet är att renovera Injector insprutningspumpar. De kan han så väl att han till och med kan montera ihop dem i mörker. Emil har många små knep för att få rätt funktion på pumpen. Med sin långa erfarenhet och sofistikerade provningsanläggning kan Emil trimma in pumpen så den går nästan bättre än ny. Självlärt renoveras också nästan alla andra fabrikat av insprutningspumpar. Ibland kommer pumparna in med enkla fel som läckage i matarpumpen, ibland i betydligt sämre skick med trasigt innanmäte. Många

gångar har ägaren försökt reparera själva men inte lyckats och då kommer pumpen in i delar. Tyvärr händer det att en sådan pump inte går att reparera utan är skrot. Möjligen kan vissa delar sparas och användas till andra pumpar av samma fabrikat. Ett annat vanligt problem är skador och avlagringar i pumpen orsakade av den nya HVO och RME dieseln. Lars och Emil rekommenderar att enbart köra på blankdiesel, gärna med en liten tillsats av tvåtaktsolja, då dagens diesel är torrare och inte smörjer lika bra.

Lars, som kallas eleven, sköter mest kundkontakterna, lagret och logistiken men hjälper även till med renoveringar och provningar. Det är inte bara insprutningspumparna som provkors utan det gäller även magneter och generatorer. Allt testas så det verkligen fungerar innan något lämnar verkstaden. Tillsammans har Lars och Emil utvecklat egna hjälpmedel som säkerställer funktionen på det som

testas. Till exempel så provkors magneterna med tändstift tillkopplade så man vet att magneten ger gnista på varje tändstift. Inte bara ibland utan hela tiden. Därför vet Lars och Emil att om någon kund ringer och säger att det inte fungerar så måste felet ligga någon annanstans. Självlärt hjälper man till så kunden får det att fungera för som Lars säger "inte bara sälja utan också hjälpa". Lars och Emil behöver inte annonsera utan får in nog med uppdrag ändå. Troligen är det nöjda kunder som berättar för andra.

Tyvärr blir det svårare och svårare att få tag i delar till de gamla pumparna. Många gånger kan det behövas två stycken för att få ihop en styck. Detsamma gäller även magneter, generatorer och startmotorer så om någon har delar eller till och med kompletta till övers så kontakta Lars som gärna tar hand om det. Lars nås på telefon 070-964 07 24. 📞

Text och foto: Björn Cagner

Mekartips

Hannu Olsson



Glapp mellan styrarm och hjulspindeln har ju varit ett problem som Volvo BM traktorerna levt med under i stort sett hela sin verkningstid.

Förr så kunde det väl ses acceptabelt när dessa traktorer spelade en stor del i det dagliga arbetet och det gick att se dessa kostnader som vanliga underhållskostnader.

I dag när dessa klenoder inte har samma roll så är det en tung post att renovera rent ekonomiskt.

På en T 650 så innebär en ny sats för båda sidor en reservdelskostnad på över 10 000 kronor.

Många spindlar har svetsats, som på bifogad bild, men det kräver god svetskunskap för att uppnå ett hållbart resultat.

Här kommer ett tips från Hannu Olsson, som innebär ett svetsat stöd från ar-



För att få bort glappet svetsas gärna styrarmen fast på hjulspindeln.

men ned till spindeln, i form av ett plattjärn eller kanske hellre ett kilstål.

Man kan ju lätt se hur armen rör sig när man gör ratt Rörelser på en glappkontakt mellan arm och spindel. Tipset från



Här syns staget som Hannu svetsat fast mellan styrarm och hjulspindel.

Hannu, och kanske tillsammans med en svetsning som på bilden, har visat sig ge bra hållbarhet.

Text och bild: *Håkan Nordström*

Två nya regionombud och tillika BM-expert

BM-klubben har utökats med två nya regionombud och tillika BM-expert. Det är Håkan Nordström och Hannu Olsson som kommer att verka i region Värmland.

Håkan Nordström är född på en mjölkgård utanför Kristinehamn, som hans föräldrar drev under kyrkan, och redan tidigt fick han hjälpa till. På gården fanns enbart BM-traktorer. Håkan har en gedigen erfarenhet av Volvo BM då han arbetat 15 år hos Lantmännen i Karlstad. Direkt efter muck 1970 började han som 20-åring hos Lantmännen. Det var året efter BM 650 hade presenterats och problemet med att växellådsolja gick över från växellådan till snabbväxeln hade uppdragats, vilket gjorde att Håkan fick tillbringa mycket tid med BM 650, både i fält och i verkstaden. Därför brukar Håkan säga att han är född i BM 650. Under sina serviceresor hann han att slita ut två Volvo 145 Express. Troligen då de var så tungt lastade att de säkert vägde mellan tre och fyra ton. 1980 tog han över arrendet efter sina föräldrar och 1985 hela gården. Tyvärr sa ryggen stopp så istället blev han säljare av slitstål på Olofsfors bruk. Där blev han i 12 år och behöll på



Håkan Nordström till vänster och Hannu Olsson till höger.

så sätt kontakten med traktorer och anläggningsmaskiner. Håkan har kvar sitt brinnande intresse för traktorer som även blir väl underhållet av ett barnbarn med samma intresse. Säkert har ni läst alla hans artiklar i BM-bladet och vet därför vad han är kapabel till.

Hannu Olsson är lite motsatsen till Håkan. Om Håkan vet allt efter 1970 så vet Hannu allt innan 1970. Därför kompletterar de varann.

Hannu är tre år yngre än Håkan och

de bor inte långt ifrån varann. Hannu växte upp på en gård hos sina morföräldrar. Redan som elvaåring köpte han sin första Epatraktor tillverkad 1934 ivrigt påhejad av sin morfar. Det var också av sin morfar som Hannu lärde sig att "det är på felen man lär sig". Sedan följde en tid med flera olika jobb, både på gårdar och verkstäder. Efter stormen 1969 fick han jobb på en gård där stormen tagit 17 000 m³. Jobbet bestod i att med en Garret lunnare hjälpa till att helstamsluna ut virket. Han jobbade också flera år på en bensinstation där han fick jobba med allt från att tanka bilar till att reparera dem. 1972 när han var 21 år började han på Bäckhammars bruk som underhållsmekaniker på deras verkstad där han blev kvar i 45 år. Parallellt med jobbet så drev han även verkstad hemma på gården för traktorer, bilar och lastbilar, både med reparationer och renoveringar. Under åren har Hannu också samlat på sig maskiner av maskiner, traktorer, bilar och lastbilar. Han har genom åren skaffat sig ett brett kunnande, inte bara om BM utan även om andra fabriker. 🇸🇪

Text och foto: *Björn Cagner*

Nuntorpsdagarna på Nuntorp Gård i Brålanda



Mats Torstensson plöjer med sin BM 21 från 1951. Plögen är en tvåskärig buren plog.



Överallt pågick det aktiviteter.



Tre lyckliga vinnare: 1:a pris Karl-Erik Svensson, 2:a pris Bertil Andersson och 3:e pris Simon Ljungström.



Flera av besökarna kom för att lära sig mer om biokol och se den nya pannan.



På söndagen blev vädret bättre så tältet kunde flyttas ut i solen.

Sedan 1943 har Nuntorp Gård bedrivit kunskapsinläring inom den gröna näringen och det svenska hushållet. Trots att tiderna förändrats är intentionen idag densamma. Nuntorp Gård har gått från lantmannaskola och hushållsskola till att bli ett centrum för olika aktörer inom den gröna näringen. Idag finns det 10 aktiva aktörer etablerade men det finns plats för fler. För de nya ägarna Anna och Rickard Johansson är visionen tydlig. Det ska vara en plats "där stad möter land".

Nuntorpsdagarna som i år arrangerades lördagen och söndagen 16 och 17 oktober är populära då de innehåller många aktiviteter och utställare från bygden runt omkring. Både på lördag och söndag kunde de 4 000 besökarna vara med om koutställning, föreläsningar, musik och

underhållning. Det gick också att köpa lokalproducerad mat.

Speciellt i år kom många som var intresserade av installationen av den nya biokolpannan som kommer att tas i drift under hösten. Biokol är en intressant produkt då den är ett klimatneutralt och jordförbättrande ämne och minskar behovet av gödsling. Biokol framställs genom så kallad pyrolys där organiskt material som växtavfall förbränns i en miljö utan syre. Det är alltså samma process som i en kolmila. Samtidigt avges värme som kan användas till uppvärmning av fastigheter eller växthus. Pannan på Nuntorp Gård kommer att eldas med flis från skördereser och skogsavfall.

Var man inte intresserad av pannan så fanns det många utställare och hantverkare

att besöka. För barnen fanns ponnyridning eller att åka häst och vagn. BM-klubbens regionombud för Dalsland, Morgan Lundqvist, fanns självklart på plats. Denna gång tillsammans med Traktorklubben Dotorp från Brålanda i Dalsland. Vädret på lördagen var inte det bästa så tältet fick ställas upp inomhus omgärdat av tre snygga BM-traktorer: Boxer 350, Bison 470 och BM 800. Då det kom så många besökare så gick försäljning av klubbartiklar mycket bra.

Parallellt med aktiviteterna så arrangerade Dotorp sitt klubbmästerskap för plöjning med veterantraktorer. Totalt åtta medlemmar ställde upp i tävlingen. Klubbmästare blev Karl-Erik Svensson från Brålanda. 🚧

Text: Björn Cagner.
Bild: Morgan Lundqvist.



Skicket på de utställda maskinerna var mycket varierat.



Vad vore en utställning om skogsbruket utan minst en Bamse på plats.



En BM Victor utrustad med halvband. För att få plats har framaxeln flyttats.

ÖSA Nostalgi i Alfa gick av stapeln fredag, lördag 1–2 oktober

Svenska BM-klubben representerades av Guy o Lisbeth Larsson samt BM-experterna Yngve Hammarlund och Leif Karlsson. Det var flera Volvo BM skogsmaskiner som visades upp i praktisk körning.

Vi träffade flera, som hade anknytning till skogen. Vi, som är BM-expert fick träffa flera, som vi tidigare hjälpt med olika tekniska problem via telefon.

Från Skogstekniska, där de flesta maskinerna stod uppställda, gick en slinga genom skogen till ÖSA-muséet vid Ol-Anders, där det fanns en del maskiner uppställda. Där fanns också Hälgemuséet

samt en cafeteria. En annan slinga tog oss till den smedja där allting började. ÖSA säljer en bok, som handlar om detta.

Klubben fick en bra plats i verkstaden. Där fanns en motorsågsutställning och såldes reservdelar. Cafeterian låg vägg i vägg med oss, så många människor stannade till hos oss på väg dit.

Våra BM-artiklar såldes över förväntan.

Vi hoppas få återkomma nästa gång ÖSA har en tillställning. 🚛

Text och bilder: Lisbeth Larsson



En ombyggd Scania 56 som användes för lastning av timmerbilar. Kranen skötes från den övre hytten.



De här maskinerna var uppställda utanför Ol-Anders.

Det kom ett brev

Skickar en bild på 2020 års höckipage. Bilden är tagen på gården Svingån utanför Högsäter i Dalsland.

Det var en granne, Sven Evert Johansson, som tycker det är väldigt intressant med veterantraktorer som var ute och filmade och fotade. På bilden är det jag som kör och min far, Nils Pettersson, som står på hölasset. Traktorn är en BM 230 Victor från -56 och har tillhört gården sedan min farfar. Löspressen är en Vestjyden som jag köpte för 700 kr på en gårdsauktion för ca 10 år sedan.

Victorns bästa kompis, en BM-10, var inte med under 2020 års skörd, men brukar ibland sparkas igång och hjälpa till,



fast mest för nostalgins skull. Den har då varit bestyckad med en Akron-kombi gaffelsidvänder som jag köpt på auktion för 50 kr. Vallen slås med hjälp av Victor och en slätterbalk. Även den är en Vestjyden som köptes av grannen för 200 kr. Hövändningen sker med en JF CS230 som köptes jättedyrt i närheten för hela 2 000 riksdaler. Hujeda mig!

Med dessa ekipage tar vi alltså in löspressat hö varje år för att förse gårdens djur, 2 islandshästar, 1 shetlandspanny samt 3 alpackor, med vinterföda. Det blir ca 7–9 ton varje år.

Vi har ingen höfläkt eller tork så det är ett evigt spanande på SMHI för att leta upp 4–5 dagars fint väder i följd. 🚛

Text och bilder: Harald Wallentin

Retromacken i Harlösa med Bränneriet

Retromacken i Harlösa, som ligger en bit öster om Lund, har redan tidigare varit med i BM-bladet. Det var i nummer 1, 2017, men när Sven Malmberg hörde av sig och sa att "nu har det hänt saker" så var det bara att planera in ett nytt besök.

Redan när man kommer på infarten till Harlösa så vet man att man kommit rätt för det står två veterantraktorer på ömse sida av vägen. Lite längre fram ligger själva macken som är en BP-mack. Vid macken står flera veteranbilar och ibland ställs det upp lite traktorer. Den gamla polisbilen av Amazon-modell har säkert fått många att bromsa in.

Sven, som är professionell mekaniker har alltid vurmat för gamla bilar flyttade till Harlösa 1988 för att ta över macken med tillhörande verkstad, som var i full drift. 1989 så upphörde BP på den svenska marknaden. Svens mack gjordes då om till Uno-X, men 2008 försvann även Uno-X från marknaden. Då beslöt sig Sven för att lägga ned macken men åter skapa som BP fast i retrostil. Det har Sven verkligen lyckats med för överallt finns BP-prylar att se och allt är i fint skick. Verkstaden drev Sven fram till 2017, då han gick i pension. Den är dock fortfarande i full drift men för renovering av egna bilar och traktorer. Här jobbar också Svens bror.

Bredvid verkstaden finns två hallar varav den ena är ägnad åt John Deere. Där står ett antal John Deere av olika modeller. En del har Sven importerat från USA, andra har han köpt i Sverige. Här är också plats för några bilar. I den andra hallen är det Ford och BM som gäller. Några av Fordarna har Sven renoverat till nästan nyskick. Favoriten är en Dexta. Mitt emot Fordarna står en T 24 och en T 31 i patinerat originalskick. Framför traktorerna står fyra modeller av BM-20. Alla är skalenligt byggda och den största är i skala 1:2. Två är bara modeller men två går att köra. Den minsta är radiostyrd och går lite fortare än originalet. Den andra drivs med en B&S-motor. Den byggde Sven på två och en halv dag. Imellan hallarna står rader med gamla lantbruksredskap.

Men anledningen till att Sven hörde av sig var att han nu inrett det gamla bränneriet som han köpte för ett par år sedan.

Ja, Bränneriet i Harlösa är ett gammalt spritbränneri. Bränneriet har flera rum och varje rum har ett eget namn. Ett rum kallas Terrierrummet och där står bara Terrier och Krabat. Faktiskt 15 stycken! Och alla fungerar! Sven har en till men den fick inte plats. Ett annat rum kallas Fordrummet och där står bara Fordar. I ett annat rum står 3 stycken BM Teddy. Det finns till och med ett bås som kallas Skamvrån. Där stod en T 24 som vägrade starta. Så fortsatte det i rum efter rum. Fler traktorer, bilar och redskap. Totalt har Sven ungefär 60 traktorer. På övre plan hade Sven inrett en festvåning i rustik stil. Där anordnas musik- och pubkvällar.

Varje år den 6 juni firas nationaldagen i form av Harlösadagen. Då kommer det runt 5 000 besökare och under hela dagen är Harlösa fyllt av knallar, hantverkare, mat & kaffeserveringar, föreningar, politiska partier, företagare, veterantraktorer, entusiastbilar och motorcyklar. 🚗

Text och bild: Björn Cagner



Sven Malmberg står här bakom sina fyra modeller av BM-20. Den längst till vänster är byggd kring en gammal Agria jordfräs. Tyvärr fungerar inte motorn.



Arbetsbänken är intakt sedan 2017 då Sven lade ner verkstaden. Även telefonen användes fram till nedläggningen.



En T 24 och en T 31. Här syns skillnaden i storlek klart och tydligt.



Det finns som sagt många skrymslen i Bränneriet. Här står Sven på en liten insides balkong med utsikt över Fordrummet.



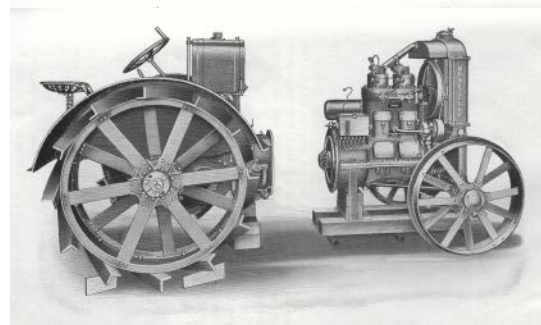
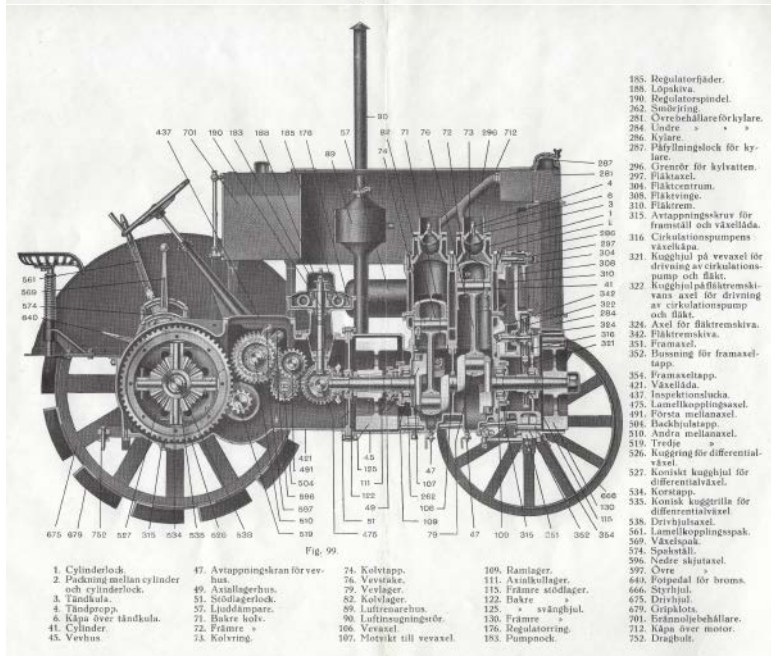
BP-macken i Harlösa. Den halva polisbilen i häcken har säkert fått många att bromsa in.



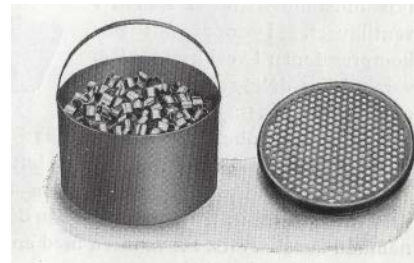
En vy över rummet med 15 stycken Krabat och Terrier. Längst bort till höger står en Fiat 600. Den fick plats istället för den 16 Krabaten.



Sven samlar också på andra saker. Här en del av hans modellsamling.



Traktorn delad. På motordelen syns vinkelkuggghjulet.



Luftrenaren var ganska unik. I luftrenaren fanns en hink fylld med plåtringar indränkta med motorolja. De skulle rengöras dagligen.

Hur kunde man för hand göra en sådan här otrolig sprängskiss.

Munktells 22 hk Motortraktor

Till varje traktor följde en handbok, ”Munktells Traktorhandbok”. Det var det enda som stod på omslaget. Inget typ- eller modellnummer. Fast det är klart, på 20 och 30-talet fanns endast två modeller att välja på, 22 hk och 30 hk och det var ju nästan samma traktor.

Handboken som följde med var otroligt omfattande. Allt ifrån en mycket noggrann beskrivning av traktorn och dess arbetssätt till hur man monterar och skaver in nya kolvtrappslager. Alltså mer som en kombinerad instruktionsbok och verkstadshandbok. Ett kapitel ger råd inför start och även råd inför stopp av motor. Det var alltså inte bara att stoppa motorn. Det måste förberedas. En hel sida upptar reservdelar och material som bör finnas till hands ”för att hastigt kunna utföra mindre reparationer” som till exempel kannringar, sats packningar till pumpkolv för motorlamporna, tändproppar och kikkransmörja. Längst bak finns också en omvandlingstabell för engelska tum till millimeter. Det finns även en omvandlingstabell av olika länders arealbenämningar omvandlat till hektar. Tur det för hur skulle man annars kunna veta hur stor en arpent, deciatin eller morgen är. Samtidigt kan man ju undra vad det har med en traktor att göra.

Däremot finns ingenstans att läsa om vad man ska använda för bränsle utan den informationen finns i broschyren till

motortraktorn: ”Arbetar lika fördelaktigt med Texasolja, rysk nafta, mazut, solarolja rumänsk eller galizisk råolja som med fotogen”.

Intressant är också att med den otroligt fina sprängskissen studera hur traktorn är uppbyggd. Studerar man motorn så ser man att den har två svänghjul, ett längst fram och ett omedelbart efter bakre ramlagret. Efter svänghjulet sitter en vinkelväxel vilket gör att alla axlar i växellådan sitter tvärs traktorns längdriktning vilket underlättar eventuellt arbete med växellådan då alla axlar kan dras ur utan att traktorn behöver delas. På första axeln sitter frikopplingen vars axel går ut och driver remskivan. Alldeles innanför remskivan sitter bromsbandet som är kopplat till en bromspedal. Bromspedalen har två uppgifter, dels att bromsa traktorn men även att bromsa kugghjulen för att växlingen ska gå lättare. Efter växellådan sitter differentialen som till skillnad från moderna traktorer inte har någon pinjong eller kronhjul då vinkelväxeln sitter framme vid motorn. Däremot är differentialen försedd med kullager vilket var mycket ovanligt vid denna tid. Faktiskt var denna traktor utrustad med hela 38 lager. Smörjningen av motorn skedde med en utvändigt centralsmörjningsapparat som såg till att lagren fick behövlig smörjning. Motorolja som användes skulle vara

”medeltjock motorolja (A-olja), i varmt klimat BB-olja”. Vidare kan man läsa ”En god motorsmörjolja bör hava följande egenskaper: Spec. vikt=0,910 kg. Flampunkt=minst plus 225°C. Viskositeten (lättflutenheten) bör vid plus 50°C. ej vara lägre än 8 Engler-grader i länder med tempererat klimat och i varmare trakter minst 10 Engler-grader”. Med hjälp av dessa uppgifter går det faktiskt att översätta till en modern olja.

Sen kan man ju undra hur enkelt var det att gå från häst till traktor. Inga tömmar här, bara ratt och massa spakar. Vad var samma? Eller ens logiskt? Men självklart, ska du stanna så sänk gasen, frikoppla och trampa på bromsen. Hur mycket förstod man när man läste handboken? Vem hade något av verktygen och tillbehören som beskrivs i handboken: läskpapper, skavstål, tändbloss, skrapstål, fil. Skiftnyckeln var uppfunden men var den var mans egendom?

I förordet står det: ”Denna handbok bör därför noggrant studeras av traktorföraren, och det är synnerligen viktigt, att han icke blott lär sig komma ihåg de anvisningar och råd som lämnas, utan även lär sig förstå, varför det är nödvändigt att följa dem”.

Stora krav på en traktorförare som kanske endast haft varannandagsskola där man var tvungen att lära sig Luthers Katekes utantill. 🇸🇪

Text och bild: Björn Cagner

En nöjd pensionär



Man måste vara vig för att ta sig i och ur traktorn. Om det inte var att stolen gick att rotera hade det varit omöjligt att komma i och ur.



Hytten är trång och bullrig. Ett värmeaggregat finns men frågan är om det hjälper med alla springor.



Här får pensionären lite omvårdnad. Linus fyller olja medan Emil fyller luft. Belöningen blir en tur i det vackra vädret.

Denna BM Viktor beställdes av Fordonsförvaltningen hos Kungliga Armetygförvaltningen 1960 och skulle levereras till Kronobergs Infanteriregemente, I11, i Växjö. Ja, Växjö är stavat med "s" på rapportkortet! Vilken utrustning traktorn levererades med eller i vilken färg framgår inte. Inte heller när hytten sattes på. Om traktorn någonsin levererades till I11 vet ingen men garantiservicen efter 150 timmar gjordes hos Jöhnckes Maskinaktiebolag i Vikingstad. Uppdragsgivare var Trängregemente T1 i Linköping. Traktorns vidare öden är höljt i dunkel fram tills den registrerades civilt först 1978. Nya ägaren fanns i Kungsbacka. Därefter blev den kvar på Västkusten hos några olika ägare tills jag köpte den 2005. Då

hade den gått som snöröjningstraktor i Göteborg. Sedan dess har den levt ett mycket stillsamt pensionärliv. Lite reparationer har det blivit. Bland annat har toppen renoverats då ett avgasventilsäte var sönderbränt.

Idag har traktorn tagits över av en ny ägare som inte bor så många mil bort. När nye ägaren skulle hämta traktorn så fick han skjuts av frun för han tänkte köra hem



Det är inte många traktorer som har ett nedfällbart fikabord.

traktorn. Dagen efter kontaktades ägaren för att höra efter hur det gått. "Jodå, det gick bra men redan efter 100 m så kom jag på att jag glömt hörselskydden i frugans bil så jag stannade och hoppade ur och hämtade lite mossa i skogen som jag stoppade i öronen". "Mossa i öronen"???? "Ja, men den måste vara fuktigt för annars funkar det inte". 🚗

Text och bild: Björn Cagner



Här är traktorn som den ser ut idag. Bakom ratten sitter Sébastien och vid bakhjulet står hans pappa Joël.

En BM 320 i Frankrike

Sébastien Delande som är 24 år bor i byn Lalande en Son som ligger en bit nordväst om Paris. Till yrket är han murare men ända sedan han var liten har passionen varit bondgård med traktor för det hade hans farfar. Nu har han tillsammans med sin sambo köpt en vacker bondgård men som kräver en hel del kärlek och renovering för att komma i bra skick. Och det är klart att till detta krävs en traktor.

Under ett renoveringsarbete på en bondgård som tillhörde en familj från Paris fick Sébastien syn på en traktor i ett garage. Traktorn var belamrad med massor av skräp, men vad han kunde se verkade den vara komplett och i hyfsat skick. Nästa gång Sébastien träffade ägaren till gården så frågade han vad de tänkt göra med traktorn. Till svar fick han "Ingenting. Är du intresserad?" "Ja, det är jag men till vilket pris", svarade Sébastien. "Hur mycket bjuder du?" Sébastien svarade "400 Euro". Ägarens svar blev "för 450 Euro är den din". Utan att tveka tackade Sébastien ja.

Veckan därpå åkte Sébastien dit tillsammans med sin pappa Joël för att hämta hem traktorn. Det tog ett tag att röja fram den och dra ut den ur garaget. Det var först då som Sébastien till sin stora överraskning såg att det inte var en Massey-Ferguson vilket han varit övertygad om att det var det han köpt. Den här traktorn kände han inte igen utan det var först när han lokaliserat typskylten, som var täckt med ett tjockt lager av olja och smuts, som han såg att det stod Bolinder-Munktell. Utan att veta någon-

ting om traktorn började Sébastien söka på internet och fick snart upp bilder på hur den skulle se ut men att få den i sådant skick var något som han inte hade råd med. Alltså bestämde han sig för att få ordning på den själv. Via grupper på Facebook fick han hjälp med tekniska frågor och reservdelar. Idag är den både nymål-

och fullt funktionsduglig. "Ja, den kanske inte ser ut som den på Internet men jag är själv nöjd med resultatet för det är ju bara en traktor", säger Sébastien som samtidigt vill rikta ett varmt tack till alla som hjälpt honom. 🍀

Text: Björn Cagner.
Bilder: Sébastien Lalande



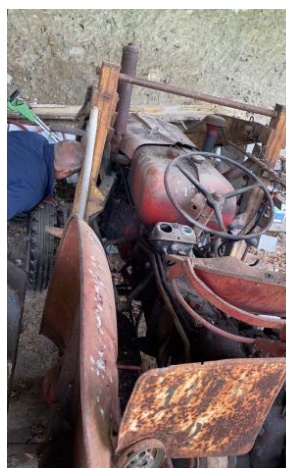
Sébastien tillverkade själv schabloner för att måla på namn och logotype.



Renoveringen har på börjats.



Det tog ett tag att hitta åt typskylten då den var väl gömd under ett tjockt lager av olja och smuts.



Det tog ett bra tag att röja fram traktorn.



Traktorn är utrustad med en fransk Fauchaux frontlastare.



Bernt Arvidsson välkomnar oss till veteranmotorklubben i Österbymo.



Nästan alla traktormärken fanns representerade från 40-till 70-talet. Här berättar Bernt Arvidsson om en T 31 och dess historia.

Museibesök i Österbymo



Maskinfabriken Eiker i Lund tillverkade två baklastare Detta är en av dem byggd på en T 21.



En av de 50 st 471 som byggdes åren 1962–63.

Tänk er att få besöka ett museum och bli guidad av en som kan historien om nästan varje sak som visas. Det var just vad jag och mina vänner Johan och Pelle fick uppleva när vi besökte lantbruksmuseet i Österbymo. Vår berättande guide, Bernt Arvidsson 87 år och nestor på veteranmotorklubben i Ydre, hade varit med från museistarten och var helt fantastisk när han berättade och speciellt pekade på de udda detaljerna. Det är så ett museibesök blir särskilt intressant. Varje pryl har ju sin historia.

Hela museet inrymmer allt från traktorer, bilar, motorcyklar och lantbruksmaskiner till olika interiörer. En sådan interiör var ett kök från mitten av 1900-talet och ett annan var en snickeri-verkstad med allt vad som behövdes för byggnation. T.o.m. den nerlagda stationen i Österbymo, med sina postboxar, var representerad. Samlingen av Volvo Pentas utombordsmotorer var imponerande liksom alla gamla motorsågar där även en dieselvariant ingick. 🇸🇪

Text och foto: Olof Irander



Klurig lösning: Det lilla övre röret gjorde att insugningsluften fick extra uppvärmning till fotogenmotorn för att fungera som vakuumpump vid utemjölknigen.





Här står Håkan Johansson vid sin nymålade BM 400 där han ersatt motorn med en sex-cylindrig Kubota dieselmotor. Att Håkan ser nöjd ut beror mest på att färgen har torkat.



Till sin sonson, Ted 2,5 år, har Håkan byggt en mini-traktor med Honda-motor, Volvoväxellåda och nedbantad bakaxel från en Escort. Traktorn är försedd med "död mans grepp". Kopplingspedalen måste hållas nedtryckt annars stannar traktorn.



Närmast i bild en BM 650 med TD-45 motor. Knappt synlig en MF 35 som fått motor från en Volvo BM 830 tröska och bakskrävar från en T 24. Nästa är en Volvo BM Terrier med 4-cylindrig Kubota. Sedan Håkans helrenoverade, i original, Boxer 350 och sist i raden Volvo BM 400 med 6-cylindrig Kubota.

Håkan Johansson

Håkan Johansson bor på en gård strax utanför Eskilstuna. Där har han plats för sina traktorer och verkstad. Håkan började sin bana som provningsingenjör hos Volvo BM 1974 och jobbade främst med växellådor. Han blev kvar på BM i 27 år. Håkan jobbade mycket med den kommande generationens växellådor men det blev ju nedläggning av traktorerna. Vid nedläggningen så såldes en hel del material på anbud. Håkan fick köpa en del grejor, bland annat en nästan komplett BM 500 i lösa delar med en speciell transmission som istället för snabbväxel hade en fram-back funktion. Han köpte också den första provmotorn TD 45 med Bosch insprutningspump. Även ett 200-liters fat med röd traktorfärg. Motorn hamnade i hans pappas BM 650 från 1973. Motorn skulle ge 115 hk med ett mycket bra vridmoment. Det gjorde att traktorn blev gårdens stortraktor i många år tills den pensionerades och fick övergå till enklare sysslor. Med den röda färgen gick det inte lika bra. Det var en ugnshärdande färg men Håkan trodde att den skulle nog torka ändå fast det skulle ta lite tid. Men det gjorde den inte. Inte ens efter ett halvår i solen. Den var fortfarande klubbig. Alltså ställdes fatet undan och föll i glömska tills golvet skulle göras om och fatet måste flyttas. Då slog det Håkan att man kunde ta ett prov och besöka en färghandlare och höra om det fanns någon härdare att blanda i. Sagt och gjort. Håkan fiskade upp lite färg på en pinne för att nästa dag besöka en färghandlare. Men när han skulle åka iväg nästa dag så

kände han på pinnen och den var torr. Alltså hade drygt 40 år i verkstaden gjort färgen självhårdande. Vid detta tillfälle höll Håkan på att renovera en BM 400. Den hade han köpt som ett renoveringsobjekt utan motor. På skroten hittade han 6 cylindrig Kubota dieselmotor på 2,8 liter och ca 60 hk. Motorn satt fast ordentligt i 5:e cylindern. Efter ett par månader i rostolja lyckades han pressa loss kolven. Endast en toppackning och rengöring av dieselpumpen krävdes för start. Motorn lyckades Håkan montera i BM 400. Renoveringen avslutades med att Håkan målade hela traktorn med sin rödfärg. Faktiskt torkade den och håller än idag och går riktigt bra.

Motorbyten har blivit något av Håkans specialitet. Totalt har han hunnit med ett 20-tal motorbyten. Alltså byten från originalmotor till motor av annat fabrikat, för det mesta till något större motorer. Inte bara i traktorer utan även i båtar, bilar, truckar, motorcyklar och gräsklippare. Ibland höll det på att gå illa. På en fest lovade Håkan att bygga om en motorcykel och förse den med dieselmotor. Det var i en rysk Ural som han monterade en liten trecylinders dieselmotor som kom ifrån ett kylaggregat på en lastbilstrailer. Det gick vägen och den blev registrerad och såld till en samlare i Danmark. Håkans måtto är att aldrig ge upp för vem kommer ihåg en fegis.

Många kanske känner igen Håkan som ofta skriver artiklar i BM-bladet. Nu senast om ombyggnaden av hytten på en Boxer 350. Tidigare artiklar har handlat om till-



Här står Håkans nästa projekt. Pappans BM-10.

verkning av huvskruvar och byte av tätningar i hjulnavet bak på Boxer 350.

Håkan fick lära sig av sin pappa att alltid försöka lösa problemen själv och på den linjen har Håkan gått. Många har haft synpunkter på hans motorbyten som till exempel när en MF 35 fick motor från en BM 830 och bakskrävar från en T 24. Men, som Håkan säger, "alternativet hade i flera fall betytt att traktorn eller bilen fått gå till skroten istället. Och det är klart att när vännerna säger att det där klarar du inte så blir det ett måste".

Vinterns projekt blir att renovera en BM 10 från 1951. Den ska dock återställas till originalskick för den köptes ny till gården av Håkans pappa så den har han många minnen med. Pappan sålde traktorn när Håkan var ca 26 år. Det tog lite tid innan ägaren till slut gav med sig och lät Håkan köpa traktorn. Det blev dock utan framhjulen för de hade köparen inte fått med vid köpet för de skulle Håkans pappa behålla. Och mycket riktigt, när Håkan sökte på gården, så fann han dem. 🛠️

Text och bild: Björn Cagner



Renovering av LM 218

Del 5 – hopmontering

Dags att knyta ihop säcken

Nu skall vi redovisa slutfasen i projektet – hopmonteringen.

1 Först en presentation. Objektet i fråga är en LM 218 från 1963 som anskaffades av Jan Hed i Taberg i juli 2018. Maskinen provkördes och befanns vara i gott skick men dock väl använd som bl a framgick av all smuts som den samlat på sig under åren.



Dags att se vad som är i säcken

Här kommer en liten tillbakablick på renoveringen. Demontering, renovering av hytten och översyn av motor och transmission.

2 Maskinen med borttagna plåtar står uppställd på planen utanför Curt Axelssons verkstad där hela renoveringen genomfördes. Förväntningarna var stora men samtidigt fanns naturligtvis en viss oro för överraskningar.

3 Nu ligger maskinen på bockar, hytten är bortmonterad och allt som gick är bortplockat för rengöring och målning. Hydraulolja och andra vätskor är tömda. Längst fram ser man en industridamm-

sugare som hade lånats från Curts välutrustade verkstad. Det visade sig att hytten var mer eller mindre helt nedrostad varför en ny begagnad anskaffades, slipades och lackades.

4 Här har motorn lyfts ur och placerats på riktigt stadiga pallbockar. Ventilskåpan lossades och det visade sig att ventilererna var OK. Oljeträget tömdes och rengjordes och Jan konstaterade att vevaxeln tidigare blivit utbytt vilket stämde med förre ägarens ord. Insprutningspumpens anslutningar tätades och förseglades enligt gamla verkstadsrutiner. Alla hydraulcylindrar demonterades förutom en som satt fast riktigt hårt. Denna krävde

att man fick värma upp området kring infästningen och med ett järn som mellanlägg plus hjälp av ett specialverktyg så lossnade cylindern från maskinens fäste. Alla cylindrar rengjordes och fick sina packningar utbytta.

5 Nu är transmissionen urtagen och ramen står uppallad i väntan på rengöring, slipning och målning.

6 Transmissionen plockades isär, inspekterades och rengjordes. Under all oljedränkt smuts befanns det att transmissionskåpan var sprucken vilket naturligtvis måste åtgärdas. Tidigare ägare hade troligen försökt att laga med gjutjärnse-



lektroder som inte höll måttet. På Curts rekommendation svetsade man nu med vanliga 48-or. Hopmonteringen gjordes med hjälp av reservdelskatalog och sonen som medhjälpare.

7 Här sitter nu transmissionen på plats i den nymålade ramen och motorn lyfts på plats med hjälp av Curts lastmaskin. De gamla truckdäcken sitter fortfarande på.

8 Hytten lyfts på och skruvas fast med nya fräscha bultar.

9 Nu börjar vi se slutet på arbetet och maskinen är klar för provkörning. En lätt nervositet infinner sig men samtidigt är man väldigt nära belöningen efter alla timmar av idogt arbete. 10

Nu knyter vi ihop säcken för en utvärdering

Jan Hedh har tillsammans med sin son Emil och med goda råd och verktyg från Curt Axelsson utfört detta stordåd under tiden från semestern 2018 till hösten 2019. Han har arbetat varje helg + semester under denna tid och själv lagt ned ca 1 000 timmars arbete. Jan uttrycker sin beundran för den sinnrika konstruktion som Bröderna Lundberg på sin tid åstadkom på dessa maskiner. I pengar för anskaffning av delar och material så har Jan



spenderat nästan dubbelt så mycket som maskinen kostade ny 1963.

Jan Hed är urtypen för en BM-klubsmedlem dvs en person som är beredd att viga sitt liv åt att bevara BM-maskiner för framtiden. Vi skulle kunna kalla honom en traditionsbärande för sin strävan att renovera sina maskiner till nära nog originalskick.

Maskinen har visats upp på flera maskindagar och är inte till salu och heller inte avsedd som objekt i en museisamling. Den är helt enkelt en produkt av Jans intresse för gamla maskiner och att renovera dessa är hans hobby. Jan är pensionär sedan något år men fortsätter sitt arbete som grävmaskinsförare. ”Jag är pensionär men jobbar på för att bekämpa fattigdomen”, avslutar han vårt samtal med. Han vill samtidigt rikta sitt varma

tack till Curt Axelsson och sonen Emil för allt bistånd. Dessutom tack till Ekdalens Maskin.

Efterord

Jan Hedh vill gärna sluta sin berättelse med en liten bekännelse. Vid en provkörning med den nyrenoverade maskinen började motorn plötsligt uppföra sig lite fladdrigt. Han upptäckte snabbt att en vattendimma sprutade ut från motorn. Det var bara att ta in den för att slipa toppen och byta topplockspackningen. En fadäs som han helst hade sluppit men som var en direkt följd av att han inte hade varit lika noggrann med att ta isär och besikta motorn som han varit i övrigt med maskinen. 🛠️

Berättelse och bild: Jan Hedh
Text Lennart Öknegård





I denna monter visas en del av SMV produktion.



Överallt fanns traktorer och maskiner att se.

Stora Mellby Mekaniska Verkstad

Stora Mellby Mekaniska Verkstad, förkortas SMV, ligger i Stora Mellby en bit utanför Alingsås och ägs idag av Bjärke Hembygdsförening. SMV startades 1916 då man fick en tomt alldeles intill den numera nedlagda smalspåriga järnvägen, VGJ, Västergötland-Göteborg-Järnväg. Järnvägen betydde mycket för SMV då man lätt både kunde få gods och skicka gods. 1920 tog Karl Larsson, en av bygdens söner, ensam över verkstaden. Han tänkte starta produktion av två storlekar av tändkulemotorer men det blev bara ett mindre antal av en storlek tillverkade trots att det togs fram gjutformar till den andra storleken. Kanske berodde det på



Här står Börje Gustavsson som är en av föreningens stora eldsjälar och en utmärkt guide och historieberättare. Den historia Börje inte kan är inte värd att berättas!

att gjutningen lämnades bort till andra företag. Karl tillverkade också tröskverk som det fanns ett stort behov av. Produktionen utökades med tillverkning av gröpkvarnar, cykelkärror och skruvstycken. SMV utförde också legotillverkning åt andra firmor och mycket reparationsjobb åt traktens företag och jordbrukare. Bland legotillverkningen kan nämnas delar till Främmostadslastaren och en armeringsjärnsbock som tillverkades ända till verkstaden lades ner 1994. Troligen har det också tillverkats andra produkter för jordbruket, bland annat lastbryggor och en eller annan Epatraktor. Anledningen till nedläggningen var att dåvarande ägaren Erik Andersson gick i pension. Hembygdsföreningen köpte då verkstaden av Erik.

I verkstaden, som redan på 1920-talet var välutrustad, fanns för den tiden moderna maskiner som svarvar, pelarborr-maskiner, slipmaskiner och kipphyvlar. Nästan alla maskiner drevs med remmar från axlar i taket av en liten elmotor. Det var bara den stora svarven och ett par mindre maskiner som drevs av en stor elmotor som stod i källaren. Elmotorn är också original bortsett från att när spänningen ändrades från 120/220 V till 220/380 V så lindades den om istället för att bytas till en ny för man ville behålla den. Den startas än idag med ett pådrag istället för en modern startanordning. I verkstaden finns också en smedja med städ och fjäderhammare. Uppvärmning av verkstaden skedde med egentillverkad

kamin av oljefat som stod i källaren. Då den var tillverkad av oljefat så gick det ganska snabbt håll så oljefatet fick bytas ut med jämna mellanrum. Kaminen eldades med gamla slipers som järnvägen levererade.

Hela verkstaden är intakt och alla maskiner är fullt funktionsdugliga. Tack vare en besökare så lyckade man finna åt och sortera alla gamla gjutformar, jiggas för bearbetning och andra verktyg för tillverkning av skruvstycken. Med hjälp av besökaren, som hjälpte till i verkstaden, har man lyckats att tillverka en serie med skruvstycken lika originalmodellen.

Ett gammalt magasin som fanns bredvid verkstaden och tidigare var en omlastningsstation för järnvägen har byggts om till museum. På övre plan och vinden har olika miljöer byggts upp som lanthandel, biograf, plåtslageri och elverk. I varje hörn och vrå finns något intressant att se, mycket som man aldrig tidigare sett eller ens visste fanns men ändå fyllde en viktig funktion och förbättrade arbete och miljö. Då många av miljöerna är hitflyttade från kända ställen så finns många historier förknippade med miljöerna.

Utanför museet finns en garagelänga där en del av traktorerna står. Där finns flera BM-traktorer, bland annat T 31, BM 20 och BM 36. Föreningen har också en BM 20 med Hedahytt. Utefter väggarna finns mycket rekvisita som skyltar och dunkar. Totalt har föreningen 35 fungerande traktorer samt många, både traktorer och andra maskiner, som väntar på re-



Många känner säkert igen denna armeringsjärnsbock.



På denna kubbe formade smeden plogbillen.



En vy över en del av verkstaden. Observera remmarna och axlarna i taket.



Vy över SMV. Järnvägsspåret gick precis i bildens riktning. Till vänster själva verkstaden. Rakt fram museet och till höger garage för en liten del av traktorerna. Fler hallar finns bakom verkstaden och bakom museet byggs den nya hallen. Under den blå presenningen står täckdikningsmaskinen.

novering. På tur står en BM 10. Utanför verkstaden står en enorm täckdikningsmaskin byggd av Helge Larsson i Gräfsnäs som var i drift under många år och fortfarande fungerar. Det finns en DVD inspelad som visar täckdikningsmaskinen i drift. Faktum är att föreningen har producerat inte mindre än 20 DVD-filmer som inte bara handlar om SMV utan om allt som rörde livet på landet. Till och med en instruktion hur man startar en Typ 22 finns med på en DVD. Föreningen håller just nu på med att uppföra en ny hall för att få fler av veteranerna under tak. Det är också så att föreningen har så mycket material att mycket är utplacerat i förråd och på logar runt om i bygden.

Ett årligen återkommande arrangemang, som föreningen står för, är Hjulets Dag i intilliggande Gräfsnäs. Det har anordnats den första söndagen i juni i mer än 40 år, pandemin undantagen. Varje år kommer tusentals besökare. Samtidigt är verkstaden och museet öppet för visningar. 🇳🇵

Text och bild: Björn Cagner



Här syns endast en mycket liten del av museets samlingar.



Här syns den gröpkvarn som SMV tillverkade. Gröpkvarn användes till att mala gröpe, dvs. foder till grisar.



Här är Kenneth och Ove framför ett par av sina traktorer.



En snygg T 24 och en patinerad Victor.



Det hängde trasmattor överallt, både ute och inne.



Här kunde man få skötselråd.

Trasmattor och traktorer

Den 26 september var det träff hos Åsaka Björke Hembygdsförening under mottot "Trasmattor och traktorer". Hembygdsföreningen har sin gård i Väne Åsaka utanför Trollhättan. Vädret med sol från klarblå himmel var perfekt för en träff.

Det var dock betydligt fler trasmattor på plats än traktorer. Överallt, både inne och ute hängde trasmattor i olika färger, mönster och vävningstekniker. Det gick också att lära sig om historien och minnen om trasmattor. Även skötselråd gick att få som hur ofta fransen skulle kammars. Speciellt viktigt var att fransen skulle kammars alldeles innan gäster anlände. Mattkammars finns inte längre men redan 2012 riktades en uppmaning till IKEA: "För övrigt anser jag att IKEA borde ta fram mattkammen Frans, en given säljsuccé hos alla nyblivna velourpappor och lättemammor med för mycket fritid".

Vad många inte känner till är att den populära TV-serien "Skrotnisse och hans

vänner" kommer från Väne Åsaka. En av miljöerna finns utställd i Hembygdsgården. Skrotnisse har också en egen lekpark uppbyggd på Spikön i Trollhättan. Väl värd ett besök om man har barn med sig.

Ett 10-tal traktorer infann sig också. Blandade märken och åldrar men flest BM-traktorer, både i originalskick och renoverat. Närmast infarten stod en T 24 och en BM 230 Victor. En mycket snygg BM 470 Bison tillhörande Ove Ljung från Gråstorp glänste i solen. Ove som är känd i trakten har 14 traktorer. Bland annat den Bison med dumperkärra som finns på framsidan av klubbens nya folder. Bredvid Oves Bison stod en Viktor i fint originalskick. Den tillhörde Kenneth Johansson som berättade att han hade ytterligare 5 traktorer. Kanske vi får tillfälle att återkomma till dessa två samlare i ett annat nummer av BM-bladet. 🚗

Text och bild: Björn Cagner



Vad många inte känner till är att Skrotnisse kommer från Väne Åsaka.

Munktells typ 22

Det var under SM plöjningen utanför Linköping 1992 som jag hörde uttrycket för första gången, ”det var med en sån här (läs Munktells typ 22) som utvecklingen inom jordbruket började”. Orden kom från en gammal odalman, troligen född på slutet av 1910-talet, som kom till oss efter att vi startat en 22.

Man hör på långt håll när denna traktor är startad. Den går stadigt på sina 700 varv och ljudet hörs lång väg då den nästan aldrig har ljuddämpare.

Läser man broschyrer om 22-an från 1920-talet, antingen de är på 4 eller 28 sidor, så slås man av hur lika reklamen är i dag. Nymodigheterna framhålls. Men vad var det då som gjorde att modellen blev eftertraktad? Dels hade den en lättskött råoljemotor som klarade en tvåskärig plog på de styva lerorna och dels användes inte mindre än 38 kul- och rullager. M.a.o billig i drift och ganska underhållsfri. Till detta fanns, enligt reklamen, en stabiliseringsanordning som gjorde att det gick att backa med en plog utan att den svängde åt sidan.

I Östergötland finns fortfarande, när detta skrivs, fyra stycken kvar, tillverkade 1926, 29, 31 och 34. Den från 1929 körs regelbundet och då oftast med en Överumplog från 1927, en MPA som utvecklades 1926. Normalt hade dessa plogar en brytpinne av trä men som extra tillbehör kunde man istället få en fjädrande koppling. 1930 kom så modellen MPF där plogkroppen istället kunde svänga upp vid stenkörning. Det bör tilläggas att Munktells även sålde denna plog men då under sitt eget namn och målade i Munktells färg. 🚧

Text och foto: Olof Irlander



Denna Munktells typ 22 från 1926 är renoverad till nyskick och kan ses på Odalmanens museum i Linköping.



Typ 22 tillverkad 1929. Tillsammans med Överumplog från 1927 visas den ofta upp vid veterantraktorplöjningar.

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



Volvo BM 4600 höglyft.



Volvo BM 3500 väghyvel.

Nedslag i historien 1981

1981 stod Volvo BM inför många utmaningar på motorsidan. Den beprövade D42/TD42-motorn behövde förbättras för att kunna möta dagens och även framtidens krav. Bränsleförbrukningen behövde minskas samtidigt som prestandan behövde ökas. Den kraftiga avgasröken måste elimineras för att kunna möta kommande emissionsbestämmelser. För att kunna göra det måste insprutningssystemet bytas ut och avgaskanalerna ändras.

Det man började med var att öka slagvolymen genom att öka cylinderdiametern från 120 mm till 128 mm. Det gav en volymökning på nästan 7 %. Beteckningen på denna förbättrade D42 blev D45. Insprutningsutrustningen som var förbättrad kom från CAV/Simms. Men Volvo BM ställde höga kvalitetskrav varför insprutningssystemet byttes till Bosch för att ytterligare få ned bränsleförbrukningen och därmed lägre avgasemission.

Volvo BM hade under utvecklingen av den nya motorn sneglat på Valmet 411CS som var en 4-cylindrig motor på 4,4 l slagvolym, för att eventuellt ta den som ett alternativ till sin egna motor. Men enligt en muntlig presentation hade Valmet inte lyckats uppnå de förbättringar som Volvo BM önskade. Därför fortsatte Volvo BM med utvecklingen av sin egen D45 och dess varianter.

Den nya motorn återfanns sedan i lastmaskin 622/642, de midjestyrda lastarna 4200B och 4300 samt i grävarna 616B/646 och 6300/EL70.

4600 som kompaktor och höglyft

Som alla vet så kräver modern avfalls-



Den nya motorn – D45.

hantering effektiv sönderdelning och komprimering av materialet. Volvo BM största lastare kunde nu levereras i kompaktorutförande. De breda stålhjulerna med sina påsvetsade pads malde effektivt sönder soporna samtidigt som resterna komprimerades genom maskinens tyngd på 26,5 ton. Padsen var antingen trapets eller knivformade. Skillnaden mot standardlastaren var förutom hjulen att bakaxeln hade ersatts av en ny axel av samma modell som framaxeln. Momentomvandlaren förstärkning hade ökat från 2,59:1 till 2,95:1. Lastaren var också försedd med buk och skyddsplåtar.

Höglyftsvarianten utgick från samma grundmaskin som kompaktorn men med den skillnaden var att den var utrustad med en höglyft som med den stora gripen på 3,25 m² area kunde trava upp till mer än 5 m höjd. Gripen som var vridbar, gjorde att maskinen med sin ramstyrning blev ett mycket lättmanövrerat fordon som lät föraren kunna arbeta med stor precision. Maskinen kunde även utrustas för att kunna ta virke som låg så långt ned som 1,5 m under marknivå.

Tillverkningen av väghyvlar hos Lundbergs upphör

1981 fick Bröderna Lundberg det dystra beskedet att Volvo BM sa upp kontraktet gällande tillverkning av väghyveln 3500. Den direkta orsaken var att väghyveln inte längre var konkurrenskraftig på marknaderna utanför Norden. Planerade volymer hade inte uppnåtts och produktionen var i dåvarande form och volym olönsam. Mot bakgrund av detta togs ett gemensamt beslut att upphöra med tillverkningen under hösten 1981. Trots detta beslut så lanserades den nya modellen 3700 under samma höst men kom bara att tillverkas i 10 exemplar vilka samtliga exporterades till Norge. Största skillnaden mellan 3700 och 3500 var att 3700 hade drivning på alla sex hjulen, som också var större, och 3500 endast på bak-hjulen. Den nya framaxeln på 3700 hade dock den nackdelen att hjulen kunde inte lutas. Som drivkälla hade 3700 TD70G motorn.

2 produktjubilarer

Under 1981 inträffade två jubileum. I april tillverkades den 10 000 dumpern i Braås. Det var en Volvo BM 861 som såldes till England. Den andra jubilarer blev en den 50 000 tillverkade lastmaskinen i Arvika. Det blev en Volvo BM 4400 som såldes till England.

Automatiska växellådor till lastmaskinerna

Under 1981 kom också en revolutionerande och arbetsmässig fördel för föraren av lastmaskiner. Det var en mikroprocessorstyrd automatisk växellåda, APS. Auto-



Volvo BM 861 dumper.



Volvo BM 4400 hjullastare.

matväxellådan innebar att momentomvandlaren alltid arbetade med den bästa verkningsgraden i förhållande till rätt växel, varvtal och körhastighet. APS tillät

även manuell körning. Inställning av körsätt gjordes på ett reglage på rattstängeln. Även äldre modeller av lastmaskiner kunde utrustas med denna APS. Automat-

växellådan förenklade förarens arbete och bidrog till ökad körsäkerhet. Bränsleekonomin blev också bättre. 🇸🇪

Text och bild: Jörgen Forsrup

SM i plöjning

I år skedde SM i plöjning på Oppeby Säteri den 2 och 3 oktober. Oppeby Säteri ligger i Tysberga i Nyköpings kommun i Södermanland. Oppeby är en mycket gammal gård. Huvudbyggnaden stammar från 1600-talet men lämningar på gården visar att det funnits bosättningar där ända sedan järnåldern.

BM-klubben var så klart på plats. Det var Lars-Erik Björkström som stod i tältet tillsammans med Ingrid Björkström och Lars Berglind. Trots vädret var strömmen av besökare till tältet mycket god. Det är klart att med anledning av det blåsiga vädret var det kanske flera som behövde bättre påklädseln med en t-shirt eller keps.

Arrangör av tävlingarna var Öknaskolans Naturbruksgymnasium då även skol-SM skulle avgöras. Tyvärr var inte vädret det bästa. Det blev ett par blåsiga dagar med regn som avslutning på söndagen men det plöjdes ändå. Det var många anmälda i de många klasserna. I skol SM tävlade olika lantbruksskolor mot varandra med moderna traktorer utrustade med antingen växelplog eller tegplog. Nästa klass var veterantraktorer med antingen bogserad plog eller buren plog. Kravet var dock att både plog och traktor skulle vara tillverkade före 1955. Nästa klass var veteranplöjning för traktorer från 1956 till och med 1964 försedda

med buren plog. Det fanns även en klass för plöjning med häst. Dessutom skulle det under lördagen plöjas i stubb och på söndagen på vall.

Resultatet för veterantraktorerna blev som följer:

Veteranplöjning SM Bogserad plog

- 1 Sture Thörner
- 2 Karl Henrik Larsson
- 3 Dick Nilsson

Veteranplöjning SM Buren plog -55

- 1 Krister Nilsson
- 2 Dan Lindholm
- 3 Bo Johnsson

Veteranplöjning SM Buren plog 55-64

- 1 Gert-Inge Magnusson
- 2 Erik Andersson
- 3 Jonas Hägg 🇸🇪

Text och bild: Lars-Erik Björkström



BM-tältet med sin röda färg syntes lång väg.



Två vackra veteraner.



Det rådde full aktivitet överallt.



En Boxer lägger slutfåran.



Det tar en stund att få igång en Typ 22. Denna är från 1928 och körs av Birger Eklund som tävlar för Västmanlands Län.

Bosarpsdagen



Det var andra gången som Bosarpsdagen arrangerades på gården Lilla Bosarp i Rökeberg strax sydväst om Jönköping utefter väg 26. Eldsjälarna bakom arrangementet är Per-Eric Ericsson som är ordförande i lokala LRF-avdelningen, och Curt Axelsson som är mångårig styrelsemedlem i Svenska BM-klubben. Invigningen sköttes av ägaren till gården, Thomas Jacobsson, tillsammans med sin svärson Robin Malmqvist ackompanjerade av två BM Victor och av Per-Eric Ericsson som välkomnade alla besökare. Invigningstalet hölls av Anders Friberg, ordförande för LRF Jönköping vars tal var fyllt av traktorhistoria.

Dagen till ära sken solen från en nästan klarblå himmel och luften var härligt frisk. Besökarna började redan tidigt att strömma till och snart var första fältet avsett för parkering välfyllt. Samtidigt började traktorerna mullra in på området. De kom i alla upptänkliga färger och åldrar. Även förarna uppvisade ett brett spann på åldrar. Yngst var en femtonåring och äldst hade sedan länge passerat pensionsdagen men unga och gamla förenades av sitt intresse för veterantraktorer. Flera hade även redskap och kärror kopplade till traktorn. Även ett större antal lastbilar i mycket fina skick körde in på området. På området fanns flera andra klubbar och utställare. Här kunde man till och med beställa nya däck till traktorn. En lokal musikgrupp under namnet Gubbröra underhöll från flaket till en traktorkärra. Självklart fanns det en servering med korv, kaffe och fika och kön dit ringlade lång under hela dagen.

BM-klubbens tält var uppställt och dit var det en strid ström av besökare. BM-klubben representerades av Ingrid och Lars Erik Björkström, Lars Berglind och Claes Pettersson. Försäljningen av klubbartiklar gick mycket bra. En och annan ny medlem blev det också.

En stund efter invigningen började traktorerna mullra igång och ställa upp sig för kavalkaden till det andra fältet där plöjningstävlingen för veterantraktorer skulle hållas. Det blev indelning i olika klasser beroende på ålder och utrustning och sedan körde tävlingen igång. För att



Det är alltid trevligt att se en BM 20. Speciellt i så här fint skick.



En av arrangörerna, Curt Axelsson, inbegripen i en diskussion med en besökare. Plånboken lätt till hands om ett tillfälle skulle dyka upp.



Här står Curts snyggt renoverade Boxer.



En rad med mycket snygga lastbilar.



Det lokala bandet Gubbröra underhöll hela dagen.



En mycket snyggt renoverad Boxer. Till och med hjulmuttrar ser elförzinkade ut. Bra ide med fäste för toppstaget.



Som vanligt en strid ström av besökare till tältet. I tältet står Ingrid Björkström och i bakgrunden skymtar Lars Berglind.

kunna delta och ha en chans att vinna så krävs koncentration, körskicklighet och kontroll av plögen. Att vända på en torva är inte så svårt men för att vända den på rätt sätt så inget grönt syns så krävs skicklighet. Dessutom ska fåran helst vara mer än spikrak.

När den mycket intressanta dagen var till ända så hade mer än 1 200 besökare infunnit sig. Säkert var det många som redan då längtade till nästa gång. 🚛

Text Björn Cagner
Bild: Lars Erik Björkström

22 hk Motortraktor från Munktells fyller 100 år 2021



Här en bild som visar monteringen av 22 hk och 30 hk Motortraktor.

Vid konstruktion av typ 22, som kom att skilja sig radikalt från Munktells tidigare två motortraktorer, sneglade konstruktörerna västerut för att se vad som var nytt. Speciellt fann man Fordson intressant men bensinmotor var man inte intresserad av utan ville fortsätta på den inslagna vägen med tändkulemotor då man hade en bred erfarenhet av dessa. Det som däremot intresserade Munktells var sättet Fordson var byggd på. Istället för att bygga traktorn kring en fribärande ram så valde Munktells att på samma sätt bygga ihop motorn med växellådan och bakaxeln till en enhet och på så sätt slippa ramen.

Till skillnad från Munktells föregångare, typ 20-24, så fick typ 22 en helt ny motor. I stället för en en-cylindrig motor med liggande cylinder tillverkades en två-cylindrig motor med stående cylindrar. Den nya motorn som var på 26 hk hade ett varvtal på 700 r/min jämfört med sin föregångare som var på 22 hk och hade ett betydligt lägre varvtal av endast 400 r/min. Regulatorn för varvtalet var av sådan typ som höll varvtalet konstant oavsett om det var tomgång eller vid belastning. Munktells införde också en ny konstruktion där de båda bränslepumparna satt inbyggda i

samma hus som regulatorn. Denna konstruktion behöll Munktells under 30 år då epoken med tändkula upphörde. En annan nyhet med traktorn där Munktells var pionjär var att den hade utrustats med både kullager och rullager i motor, växellåda och differential. Totalt användes 38 lager till varje traktor, varav 5 i differentialen. Intressant med konstruktionen var också att direkt efter motorn satt en vinkelväxel vilket medförde att alla axlar till koppling och växellåda satt på tvären. Därmed var det mycket enkelt att reparera koppling och växellåda då man enkelt kunde dra ur de olika axlarna åt sidorna.

Då traktorn tillverkades under relativt många år så kom den att genomgå flera konstruktionsförbättringar. Bland annat så ökades motorstyrkan något och utväxlingsförhållandet i växellådan ändrades. Traktorn försågs även med kraftuttag för drivning av andra redskap. Till följd av alla konstruktionsförändringar kom vikten att ökas med 200 kg. Motorn kom också att användas som fristående kraftkälla. Hela drivenheten blev, basen i Munktells vägghyvel som kom att tillverkas i mer än 300 enheter.

I mitten av 1920 talet började Munktells att skissa på en efterträdare som pre-

senterades 1927 under namnet Munktell Typ 30. För att få ut större effekt ur en traktor så brukar man behålla den befintliga motorn med alla dess mått och dimensioner och istället skruva upp varvtalet. Vad gjorde Munktells – jo helt tvärtom. Man ökade både cylindervolymer och slaglängden på den nya motorn men sänkte varvtalet från 700 r/min till 650. Man äventyrade inte motorns hållbarhet och då transmissionen redan var överdimensionerad fick på detta sätt en mycket kraftigare dragare än man haft tidigare. Trots att bägge modeller, 22 hk och 30 hk, var syskon, blev 30 hk med sin större motor ett nummer större än 22 hk.

Tekniska data:

2-cylindrig 2-takts tändkulemotor för motorbränsolja
Motoreffekt 22–26 hk vid 700 r/min
Växellåda 3 fram, 1 back
Hastighet fram 5,8 km/h, back 2,6 km/h
Järnhjul fram 200x800 mm och järnhjul bak 325x1300 mm
Bränsletank 77 l och kylsystem 32 l
Längd 2 800 mm och bredd 1 800 mm
Vikt 2 580 kg. 📌

Text och bild: Jörgen Forsrup



Broschuren för presentationen av Munktells 22 hk Motortraktor.



Det fanns mycket litteratur för Munktells 22 hk Motortraktor.



Motorn till 30 hk fanns även i stationärt utförande för drift av andra redskap och maskiner.

En by, fem kvinnor och en traktor



Morbror Karl-Erik och byns första traktor.



Till salu!



Nyduschad!



Välkommen hem-fest med grannarna Ingolds.



Mag- och tarmsköljning av urgamla inre avlagringar.

Detta är en hyllning till den gröna "folktraktorn", BM 10:an, och till min hembys förmödrar. Till kvinnor som gick sina egna vägar, som vände baktiden ryggen och öppnade dörren till en bullrande och rykande framtid. Detta är berättelsen om hur en traktor kan förändra livet, då som nu.

I gränslandet mellan häst och traktor var Signe bondmora med åtta barn i västerbotensbyn Högås. Vigseldagen tillbringades på dynglasset och det var utomhus med hästen och "karlasysslorna" hon trivdes bäst.

– Börja med köket ville jag inte. Jag fick skällning för det. De klagade, alla kärringarna...

I granngården bröt mormor Inga mot byns oskrivna regler när hon hängde in i kjolen i garderoben och drog på sig ett par långbyxor.

Strax intill såg farmor Thea Henrietta möjligheterna i teknikutvecklingen, tog pengar ur hushållskassan och köpte en ny hästräfsa med järnhjul. Ett par år senare var den hopplöst omodern och förpassad till glömskans rostiga bakgård.

Fyrtioårlingen Vivianne bytte varje morgon lagårdsoverallen mot vit blus och jobbet på Jordbrukskassan.

– Det var ganska ovanligt att en 19-årig bondmora jobbade heltid vid sidan av jordbruket. Men folk reagerade mer på att jag körde traktorn. "Ska det vara nödvändigt att sitta på traktorn", undrades det, men då gasade jag bara på lite mer när jag körde genom byn.

Min arbetsamma mamma suckade ibland över att se de knappa vinsterna från jordbruket plöjas ner i jorden, med nyinköpta plogar, harvar och maskiner.

Också jag själv.

En bit in på sommarlovet kom ett välbekant morgonljud in genom flickrummets öppna fönster – det väsande ljudet av slätterkniven mot slipstenen. Sedan pumpandet på blåslampan och bruset av lågan innan tändkulemotorn dunkade igång – signalen att det var dags att stiga upp, sleva i sig kornmjölsgröten och följa pappa och BM 10:an "Munken" ut på åkern. Det var barnens uppgift att flytta hässjevirket undan den smattrande kniven. Doften av nyslaget hö blandades med dieselrök.

1949 gick grannarna Vilhelm och Zeibrant samman och betalade 9 100 kronor för BM 10:an, byns första traktor. En stor summa för ett par småbrukare i Norrlands karga inland. I köpet ingick en plog och en slättermaskin. Affären skapade en hel del uppståndelse och de båda pionjärerna idiotförklarades av flera i om-

givningen – dög inte hästen längre? Men runt om i stugorna beundrades också deras mod och framtidstro.

Vilhelm blev så småningom min morfar och Zeibrant min farfar.

Utan mina förmödrar hade det inte blivit något traktorköp. I bakgrunden stöttade de sina män, villiga att offra besparingarna, med förvisningen att traktorn skulle komma med vila för trötta kroppar och rikare skördar på åkrar och tegar. Hos byns kvinnor fanns modet att våga ta steget in i en ny värld, att öppna dörren till framtiden och tekniken – även om den både rök och bullrade.

Med tiden kom BM 10:an allt mer i skymundan, till slut med den enda uppgiften att bära slättermaskinen. Modernare traktorer med fler hästkrafter hade tagit över. Och när gården bytte ägare såldes den gamla trotjänaren. Det enda som fanns kvar var en lucka i folårsgräset, ett tomrum som snabbt växte igen. Men

tomrummet i mitt hjärta har jag burit med mig sedan dess.

Men meningen med tomrum måste väl ändå vara att de ska fyllas med nytt innehåll? En annan BM 10 har kommit in i mitt liv. Hämtad ur spindelvävmörkret i en lada i grannbyn och med en kopparstäva som käck hatt på gnistsläckaren. Med stöd av maken, goda råd från Björn Cagner och mekarhjälp av fantastiska entusiasterna Robin Kalmtegg och Björn Svensson rullar den igen. En

pigg dam med nya blanksvarta gummisulor, med mogen patina, en lady som taktfast sjunger en vacker sång – hyllningen till kvinnorna som trodde, stöttade, våddades, godkände, bekostade, försakade, längtade, hoppades och gladdes.

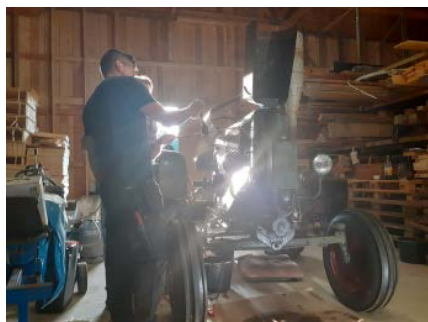
Jag delar deras glädje.

Min traktor heter Henrietta. 🇷🇺

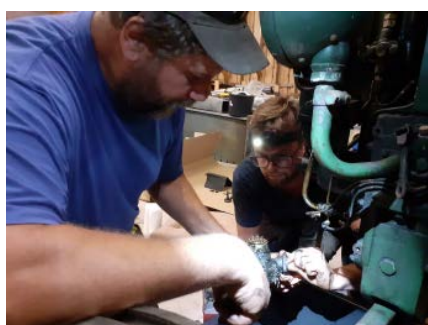
Text och bild: Carina Larsén
Holmsjö, Blekinge
Medlem nummer 3739



Även möss gillar traktorer.



Här värms så det ryker...



Björn och Robin reoverar oljepumpen.



Vissa böjer knä mot Mecka, andra inför en BM. Byte växellådsolja.



Henrietta, 70, rullar igen!

De ska vara röda

Här har Mikael Ivarsson precis lastat på sin nyinköpta T 24 och ske bege sig hemåt mot Lidköping. Då berättade han att han köper bara BM ”men det ska vara dom röda. Då vet inte min fru hur många jag har eller om jag köpt någon mer”.

Text och bild: Björn Cagner



Svensk industrihistoria möter framtiden!

Nu är hösten här och den går som vanligt väldigt fort. Munktellmuseet har efter sin renovering och uppfräschning fått ett reellt uppsving när det gäller besökare från när och fjärran som vill ta del av vår fantastiska historia. Som ni kan läsa i rubriken så är visionen klar – att blanda historia med nutid och framtid skapar en levande mötesplats där alla är välkomna.

Efter att restriktionerna nu började lossna sakta men säkert har telefonen inte stått still här på museet. Intresset för att besöka oss har varit stort och vi ser även nu att andra aktiviteter som konferenser, event, mässor, middagar och möten i övrigt är populärt att lägga på museet.

Den officiella invigningen av museet gick av stapeln den 15/9 med inbjudna gäster från kommunen, Destinationsbolaget, Mälardalens högskola och såklart museets styrelse samt ledningen på Volvo CE. Ett mycket uppskattat evenemang där Melker Jernberg körde in en av företagets nya el-maskiner som en öppning av evenemanget och vår kära musikkårs sextett spelade härlig musik utanför när gästerna anlände.

Vi har mer eller mindre fullbokat hela december med allt från heldagskonferenser till julbord. Detta är otroligt roligt, och vi gör vårt bästa i att möta gästernas önskemål.

Vecka 44 har vi firat höstlovet eller läslovet som det så fint heter nu för tiden,

och verkligen fokuserat på barnen och familjeaktiviteter. Museet har bjudit alla som vill, att åka med traktor och vagn genom stan med stopp på alla museum runt i Munktellstaden. Det har varit härligt att både se och lyssna på vår kära Viktor hela dagarna. Övriga aktiviteter har bestått i en barnanpassad guidning på 20 minuter, en minigrävartävling, tipspromenad, pyselhörna och på fredagen slog vi till med väffelgräddning utomhus som vi bjöd alla gäster på. En lyckad vecka som resulterade i över 1000 glada gäster. Vi märker också att med ett nytt fik som bjuder på hembakad fika och smaskiga smörgåsar, så stannar alla lite längre på museet.

Nu ser vi fram emot vår efterlängtda traditionella julmarknad som går av stapeln den 27 och 28 november. Då kom-

mer museet fyllas med hantverkare och utställare, och vi kommer såklart även ha en egen tomte på plats. Underhållning kommer finnas, och det här året kommer det även finnas en liten tomteverkstad. Man kan även då passa på och åka runt med traktor och vagn runt staden. Inte dåligt att få en åktur med självaste tomten!

Om vi nu blickar framåt inför nästa år, så är det många spännande saker som sker inom företaget och även här på museet. Jobbet med att hålla utställningar levande och skapa mervärde för varje gäst som kliver innanför dörrarna är ett ständigt pågående arbete. Förhoppningsvis skall vi kunna ändra lite på utställningen av fordon vid olika tillfällen, så att det finns lust och önskan om att komma på återbesök. Glädjande nyheter är att Volvo CE kom-



Här står Leif Holmberg som jobbar som frivillig, Tomas Lindberg och Clenn Häggqvist redo att ta hand om barnen på höstlovet.



Den nya interaktiva avdelningen har blivit omåttligt populär.



Bilden är tagen vid invigningen den 15 september i år av den nya delen i museet.

mer att ha Volvo Dagar 2022 vilket innebär många besök till både Customer Center och Munktellmuseet. Det kommer vara en "allmänhetens dag" under dessa veckor i juni, så mer information kommer i en senare utgåva.

Det byggs för fullt ute på Customer Center nu för den nya testbanan som skall visa upp elektriska och autonoma maskiner, samt att det även kommer bli en ny utbildningslokal på samma område. Förhoppningsvis är det här klart innan årsskiftet, och detta är såklart väldigt spännande!

Munktellmuseet hoppas även att återuppta deltagande på externa evenemang nu som pandemin förhoppningsvis släpper taget mer och mer. Det är alltid roligt att få åka runt och hälsa på människor med spännande historier där vi alla kan dela med oss av gamla och nya erfarenheter.



Här står Kajja Lahtinen och Josephine Engströmer redo i receptionen för att ta emot alla gäster.

Nästa år är det också planerat för den populära Modellfordonsmässan! Datumet att skriva ner är den 12 mars 2022.

En annan rolig grej att berätta är att den 6-8 maj 2022 kommer det hållas en "vårda din tändkula" kurs här på Munktellmuseet. Den hålls i regi av Arbetslivsmuseum där vi ingår. Tomas Lindberg kommer vara en av de kursansvariga.

Glöm inte bort att följa oss på sociala medier. Vi kommer ta ett starkare grepp om denna form av kommunikation nästa år där vi skall försöka löpande ge information om vad som händer samt lägga upp bilder, evenemangsinformation med mera. 🇸🇪

Med vänliga hälsningar,
Jannicke Serneberg
Munktellmuseet



Den nya cafeterian med hembakt och smaskiga smörgåsar gör att alla stannar lite längre på museet.



Alla som ville fick under höstlovet åka med traktor och vagn genom staden med stopp på alla museer.

Dags för en ny ljuddämpare?
Vill du ha original?
BM-klubben har originalljuddämpare med originaljudet!



Finns till T-24, BM 55/470, BM 230 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 – gå med du också!

Svenska BM-klubben är en ideell sammanslutning för alla som gillar äldre maskiner och redskap från Munktells, Volvo, Bolinder-Munktell och Volvo BM.

Hos BM-klubben får du kontakt med andra entusiaster och kan vara med på aktiviteter och träffar som ordnas runt om i landet. Du får

nya möjligheter att fixa reservdelar – och klubben har dessutom sex BM-expert som gärna hjälper till med tekniska frågor.

Som medlem har du tillgång till allt på vår hemsida och till vår gemenskap på Facebook. Du får även tidningen BM-bladet med fyra nummer per år. Välkommen!

KONTAKTA OSS OCH BLI MEDLEM!

www.bmklubben.se
Tel: 070-977 99 90
E-post: kontakt@bmklubben.se





Sådana här dagar blir det lätt varmt på fälten. Då gäller det att ha tillräckligt att dricka med sig.



En snygg BM 36 fick äran att hålla flaggstängen.

Traktorträff i Möriken, Schweiz



Här visas hantverksmässig tillverkning av olika typer av borstar.



Ett Thermænius tröskverk demonstrerades också. Säkert ett av få med gummihjul.



Europas största mobila orgel underhöll med musik.

Den årliga träffen i Möriken en bit väster om Zürich i Schweiz var i år planerad till den 3–5 september men på grund av pandemin var det oklart in i det sista om den skulle bli av. Trots det var det 700 förämlade traktorer och maskiner. Först två dagar innan gavs klartecken för genomförandet. Då blev det bråttom för att få till träffen. Vädret visade sig tack och lov från sin bästa sida med sol från en klarblå himmel under alla tre dagarna.

På utställningsområdet fanns förutom traktorerna mycket annat att se. Givetvis plöjning, tröskning och stenkross men också mycket om gammalt hantverk som till exempel tillverkning av olika sorters borstar. Ett ångmaskinsdrivet bandsågverk sågade plank från stockar. Stockarna kom på en gammal veteranbilsbil. Europas största mobila orgel underhöll med musik.

Totalt kom det runt 800 traktorer av



Här en lite mer ovanlig Hürlimann D100 från 1950. Det var den första Hürlimann med egenutvecklade, direktinsprutade dieselmotor. Motorn har fyra cylindrar med en sammanlagd volym av 4 l. Den ger 36 hk vid 1450 r/min. Traktorn är utrustad med slätterbalk och baktill en ovanlig hack för sönderdelning gräset.

olika årgångar och modeller. Allt ifrån ångdrivna, tändkylor till mer moderna med direktinsprutade dieselmotorer. Faktiskt en del italienska som Landini typ 25 och typ 35 med tändkylomotorer. Självklart var schweiziska märket Hürlimann det vanligast förekommande. Som en deltagare sa "Hürlimann här är som Volvo BM hos er". Ändå fanns det åtminstone två BM-traktorer med. Under de tre dagarna kom mer än 10 000 besökare. 🇨🇭

Berättat av Patrick Jaehn för Björn Cagner som redigerat texten. Bilder Patrick Jaehn.

Vevaxel till BM Victor
Nylipad vevaxel, senare variant, med lager.
Lennart Engdahl. 070-246 48 88

Berte Museum – Livet på landet



Ett par mil norr om Halmstad nära Slöinge ligger Berte Museum som vill åskådliggöra livet på landet. Samlingarna sträcker sig från slutet av 1800-talet till nutid. Det var mjölnaren Anders Stenström som fick idén till museum när han av ren slump 1992 fick syn på en gammal potatisupptagare i en skrothög. Han frågade ägaren om han kunde få den tillsammans med en del andra grejor i högen. När så leveransen skedde var hela skrothögen med. Det blev grundplåten till museet. Det var en av många räddningsaktioner Anders gjorde för att ta till vara på en del av historien för att kunna visa den tidiga mekaniseringen av jordbruket.

Anders Stenström var som sagt mjölnare och tillhörde trettonde generationen på Berte Qvarn. Kvarnen har drivits av Familjen Stenström sedan åtminstone 1569. Familjen Stenström grundade också SIA Glass 1961 som idag är landets största svenskägda glassfabrik.

Museet är inrett i ett gammalt ridhus som Anders bytte till sig av Vägverket när motorvägen skulle byggas. Vägverket fick en del mark i utbyte för tillfartsvägar till motorvägen. Ridhuset har dock byggts om rejält innan det kunde bli ett museum. Mycket möda lades på den invändiga utformningen för att skapa den öppna övervåningen. Pelarna som bär upp golvet är gamla gjutjärnspelare som hade funnits i en av de gamla kvarnarna. När kvarnen revs lades pelarna undan för framtida bruk, vilket de gjorde efter 70 år! Den totala utställningsytan är 1 800 m² fördelat på två plan och här finns allt! Museet är fyllt med gamla prylar från bland annat hem och hushåll, lanthandel, skola, smedja, mejeri, jordbruksmaskiner, motorsågar, traktorer och andra maskiner. Många privatpersoner har skänkt samlingar till museet. Slöingeskolan överlämnade hela sitt skolmuseum. En samlare i Halmstad överlämnade hela sin samling av äggkoppar, 1 600 stycken. Även hela Slöinge Lanthandelsmuseum finns sedan 2004 på museet. Övervåningen upp-tas av lanthandel och olika miljöer som tvättmaskinens utveckling, skogsbrukets utveckling, djurhållningens utveckling, med mera, med mera och en cafeteria i gammal stil. Då museet har en öppen



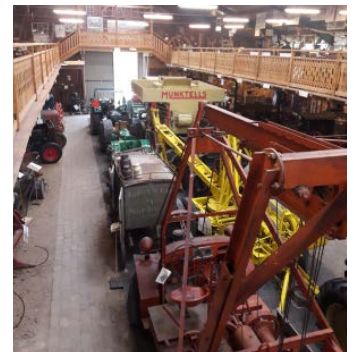
Katarina Raskov stod i receptionen och hälsade oss välkomna.



En välskött T 36 i originalskick.



Väl inne fick man en första överblick över museet.



Närmast syns en Virestad Stenröjningsbil. Längre fram till vänster skymtar några BM-traktorer.



Tänk att det finns glasögon (skyggglappar) till höns.



En ovanlig Massey Harris 744 med sexcylindrig Perkins dieselmotor.

planlösning går det att från ovan se ned på maskinerna som står på bottenvåningen. Där syns en Virestad stenröjningsbil, ABS grävare, tröskverk, kyltransportvagn och traktorer. Väl nere på bottenvåningen syntes ännu fler miljöer som smedja, skola och verkstad. Totalt finns säkert 15 traktorer av olika fabrikat. Av BM syntes en 36:a, en BM 20 och en T 31. De fanns också lite udda maskiner som en Fordlast-

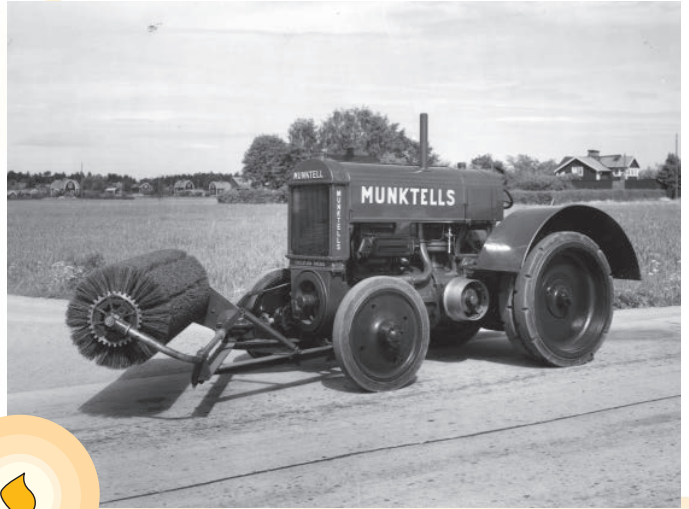
bil utrustad med en torvmixningsmaskin för framställning av torvbriketter.

Beskrivningen av samlingarna är ofullständig men det går inte att med ord berätta om allt som finns att se. Det måste upplevas! Vi själva trodde det skulle räcka med en timma men helt hänförda tillbringade vi tre timmar där. 🇸🇪

Text och bild: Björn Cagner



Finn fem fel



Gissa märke



Svar kommer i nästa nummer av BM-bladet.