



N^o 24

KR.1000 KR.



AKTIEBREV

å en aktie i

DEN 21/11 1932 FÖRÄNDRADES
BOLAGETS FIRMANAMN TILL

A/B BOLINDER MUNKTELL

Munktells Verkstads Nya Aktiefbolag

BANKDIREKTÖREN HJ. BÖTTIGER

*som till fullo erlagt betalning för en aktie i
ovannämnda bolag med*

Kronor Ett Tusen Kronor

*tillförsäkras härmed den mot aktien svarande andel i bolaget med de
rättigheter och skyldigheter gällande lag och bolagsordning bestämma.*

Med detta aktiebrev följer en talong med 10 kuponger.

Eskilstuna den 1 Juni 1923

Munktells Verkstads Nya Aktiefbolag

H. Bolinder

Aug. Redin

John Aspen

Per Aronsson



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: Jörgen Forsrup
Korrektur: Per-Arne Pettersson

Medlemsavgifter
Enskild person 300 kr | Hel familj 450 kr
Org. nummer: 802449-7169

Bankgiro: 482-0759
Hemsida: www.bmklubben.se kansli@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

Västra Götaland: Morgan Lundqvist 070-533 35 33

Norrland: Leif Andersson 070-223 91 18

Per Rignér 0642-700 61, Anders Boström 070-515 02 31

Östergötland: Olof Irander 070-671 71 76

Dalarna, Gävleborg och Västmanland: Evald Karlsson
0730-53 71 98

Värmland och Örebro: Håkan Nordström 070-578 00 33
Hannu Olsson 070-370 35 00

I detta nummer

Från redaktionen	2
Styrelsen har ordet	3
Presentation av styrelsemedlem	3
1932 bildas Bolinder-Munktell.....	4
Bolinder-Munktell – Ett företag med anor	7
Bolinder-Munktells första dieselgeneration	9
Rundlöfs två-takts tändkulemotor	11
Välbevarade BM-klassiker, 32 och 44 år, i originalskick	12
Det kom ett brev.....	13
Munktellmuseet	14
Vårda din tändkulemotor	15
Auto & Traktormuseum Bodensee.....	16
OTMMZ – Oldtimer Trekkers & Motorenclub i Nederländerna ..	19
Firande av återuppstånden BM-20	21
Traktor och Motorträff i Degeberga, Skåne.....	22
Ödbjörn Domänverket SS 70.....	23
Nedslag i historien	24
Hjulets Dag i Gräfsnäs.....	26
Motorns dag i Målilla Hembygdspark 6-7 augusti.....	27
Teknikdagen i Rudskoga	28
Traktorkortege i Katrineholm den 13 augusti.....	29
Svenska BM-klubben på Borgeby Fältdagar den 29-30 juni....	30
Mekartips – Gummillist till BM 400	31
Region Dalarna, Gävleborg och Västmanland	31
Värva medlemmar	32

Från redaktionen

Det bara exploderade!

För ett år sedan satt jag här vid skrivbordet och försökte få ihop ett nummer av BM-bladet. Inga träffar, inga uppslag, ingenting. Bara mail och sms om inställda evenemang. Till slut fick vi ihop ett ganska händelselöst nummer på 28 sidor. Då tänkte man, ska det fortsätta så här? Ska allt bara dö ut? Ingenting att se fram emot.

Och nu, knappt ett år senare har det bara exploderat. Massor av evenemang och träffar. Omöjligt att åka på alla. Massor av mail med bilder och texter. Nu sitter man istället här och försöker få med så mycket som möjligt för att slippa att skjuta på artiklar till nästa nummer trots att vi ökat till 32 sidor. Svettigt, men det ska nog gå.

Tack till alla som kommit med tips, bilder och texter. Fortsätt med det för det är så vi gör tidningen bättre och bättre. 🙌

Björn Cagner

Skribenter i detta nummer

Leif Anväg

Lars-Erik Björkström

Karl-Åke Böregård

Björn Cagner

Christer Ekström

Jörgen Forsrup

Guy Larsson

Lisbeth Larsson

Fredrik Persson

Jannicke Serneberg

Lennart Öknegård

Varmt tack alla bidragsgivare!

Framsidan visar ett aktiebrev från 1923 vid bildandet av Munktells Verkstads Nya Aktiebolag. Läs mer på sidan 4.

Artikelförfattaren ansvarar för innehållet i artikeln.

För mer information kontakta redaktionen.



Har du försäkring?

Har du rätt försäkring?

Har du läst villkoren?

Först då vet du om du har rätt försäkring!

Styrelsen har ordet

Efter en hittills fantastisk sommar med värme och allehanda trevliga utflykter så står jag med ett accelererande problem framför mig, något jag en tid bävat för, men nu äntligen börjat tagit tag i.

Nämligen alger i dieseln. De finns nu i snart sagt samtliga av mina samlarföremål i form av tändkulemotorer och dieselmotorer, stationärt som mobilt.

Visst har jag hört talas om detta i ett antal år nu, men aldrig att det skulle hända mig. Kanske det berodde på att andra köpte bränsle på mackar jag inte köpte bränsle på. Men så en dag var det min tur. Min stora, stående 40 hk stationära sågverks-Säffle strejkade. Plungen i bränslepumpen fastnade i intryckt läge utan att returflödet rädde på att trycka tillbaka den.

Jag tänkte ändå som så, tur att det var denna bjässe som rådde illa ut i stället för en kompakt radpump med 4 små inbyggda plungar. Passande verktyg till mitt vidkommande var två



Urban Sondell, styrelseledamot.

12"-skiftnycklar att ge sig på sug och tryckventilerna med. Jag har fortfarande kvar "tjäran" jag hittade i filter och pump med en oidentifierbar doft.

Samtidigt måste jag nämna att jag har en egenhet att engagera mig väldigt djupt i saker och ting som stör mig. Detta kan både vara till nackdel men även till fördel men låt mig få återkomma efter att ha forskat mer i ämnet. 🛠️

Urban Sondell, styrelseledamot

Presentation av styrelsemedlem

Hejsan alla BM vänner. Jag som skriver det här, Leif Anväg, är sedan två år medlem i styrelsen för Svenska BM klubben. Efter nästan 33 år som medarbetare på Volvo BM/VME/Volvo Construction Equipment beslutade jag mig för att gå i pension 2019. Detta efter att de sista 10 åren haft förmånen att vara chef på Munktellmuseet i Eskilstuna. Efter att ha lämnat mitt yrkesverksamma liv blev jag tillfrågad om jag var villig att engagera mig i klubben som medlem i styrelsen, vilket jag tackade ja till. Min förhoppning är att jag med min kunskap om företagets historia och produkterna, men framför allt min erfarenhet från min tid på museet, ska kunna bidra till att utveckla klubben och vår verksamhet. Vi kan säkert göra mycket mer för att utöka antalet medlemmar, men då kräver det också att vi har något extra att erbjuda medlemmarna. Det ska vi jobba på och du som har förslag på vad vi kan göra får gärna höra av dig till oss.

Utöver mitt engagemang i BM-klubben ägnas min tid till att ta hand om den nyligen (nja 2017) inköpta gården i södra Dalarna och de traktorer/maskiner som på något konstigt sätt hamnat här, vilket innebar att jag var tvungen att bygga en maskinhall då verkstaden snart blev full. Senaste tillskottet i samlingen är en T 230 som varit i samma ägo sedan den var ny. Med den fick jag med en massa redskap och som tur är fanns traktorn och redskapen bara ca 15 km från min gård. Så första turen med det underbara 230-ljudet tog bara 45 minuter.

En trojänare jag har är en H-10/35 från 1957 som får rycka in när fyrhjulingen inte klarar av större snömängder. Det finns även en T 24 och risken finns att det blir fler maskiner, vem vet.

Samtidigt som jag påbörjade mitt jobb som chef på museet bildades Svenska BM-klubben. Jag vet att förslag på att en klubb skulle skapas på initiativ av museet fanns men dåvarande ledningen ansåg att en sådan klubb ska bildas av entusiaster med ett genuint intresse och så blev fallet. Under mina 10 år på museet har hade vi



Här vid min H-10/35.

(Munktellmuseet) ett bra samarbete med klubben och arrangerade ett antal BM-dagar med bra uppslutning av medlemmar med traktorer/maskiner och många besökare. Samlingen av maskiner som samlades på Prämskjulstorget utanför museet för att köra en parad genom centrala Eskilstuna var ett mycket uppskattat inslag. När nytt badhus skulle byggas i Munktellstaden fanns inte utrymme för att samla maskiner där så då flyttade vi ut hela arrangemanget till Volvo CE Customer Center (Demo). BM-dag på Customer Center var också lyckat men sedan kom pandemin och satta stopp för det. Vår förhoppning är att "väcka liv" i BM-dagen igen, i vilken form och var vet vi inte idag. En idé jag har är att vi ska genomföra den i Eskilstuna vartannat år och övriga år på andra platser i vårt avlång land. 🛠️

Text: Leif Anväg

1932 bildas Bolinder-Munktell

Bakgrund

Munktells Mekaniska Verkstads AB i Eskilstuna var under många år ett av dess banks större bekymmer. De förluster företaget vållade blev aldrig helt ersatta. Däremot lyckades banken, med en påfallande djärvhet i greppen, föra bolaget igenom en serie av svårigheter och till sist lämna det vidare i ny form och i ett äntligen konsoliderat skick.

Verkstaden hade en vördnadsbjudande tradition, och dess produkter hade ett gott anseende. Den hade börjat sin verksamhet 1832 och blivit aktiebolag 1879; som alla äldre mekaniska verkstäder hade den ett mångskiftande produktprogram, men dess produktion av lantbruksmaskiner hade spelat en särskilt stor roll. Det gällde både den svenska försäljningen och exporten; före första världskriget exporterade man inte minst till Ryssland. Krigsåren lockade till en utbyggnad som blev alltför dyr och förstörde affärerna. Munktells gick i konkurs 1922. Det hade ännu inte kommit i balans efter sina tidigare olyckor.

Bolaget ägdes nu helt av Mälardalens länssparbank, och dess position övertogs 1926 av Handelsbanken, med ett till 2,5 miljoner bokfört aktiekapital och skulder till banken på drygt sex miljoner. Nydqvist & Holm i Trollhättan övertog rörelsen och så småningom också namnet.

Nohab hade fått en beställning från Ryssland på 1 000 lokomotiv som senare skars ned till 500 st. Deras egen kapacitet räckte inte till, men man lyckades 1921 få överta det mesta av de Munktellska verkstäderna i Eskilstuna för att där bygga tendrar till loken. I Nohabs lokaler bedrev Munktells under denna tid begränsad tillverkning av traktorer, tröskverk och träbe-



arbetsmaskiner. Enligt avtalet hade Nohab rätt att sälja tillbaka verkstäderna efter en femårsperiod, och detta var också vad som skedde 1925. Men då blev det en mödosam uppgift för Munktells att återknyta affärsförbindelser och återerövra marknaden. Jordbruk och jordbruksländer hade det svårt under mellankrigstiden, och för en stor producent av lantbruksmaskiner var därför bekymren stora.

Företagsnamn under åren

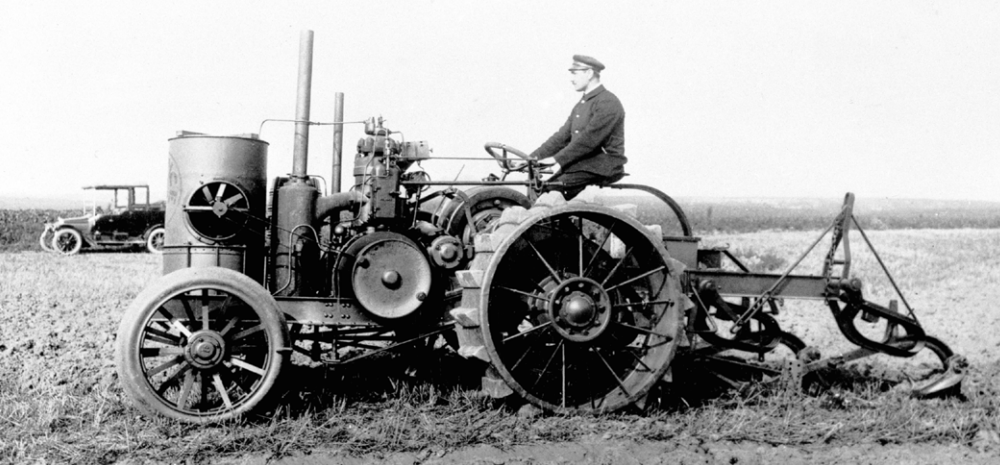
- 1832 Eskilstuna Mekaniska Verkstad
- 1879 Munktells Mekaniska Verkstads Aktiebolag
- 1923 Munktells Verkstads Nya Aktiebolag
- 1932 AB Bolinder-Munktell
- 1973 Volvo BM AB
- 1985 VME Group
- 1995 Volvo Construction Equipment

Handelsbanken stod inför ett svårt val. Antingen måste man ge upp det Munktellska företaget – och då inte bara ta en omedelbar, mycket kännbar förlust utan också ta det sociala ansvaret för ett nedläggande av Eskilstunas största industri – eller också måste man försöka en konstruktiv och kostnadskrävande egen insats. Trots alla vanskligheter bestämde man sig för det senare.

Naturligtvis prioriterade man för rationaliseringar och besparingsförsök inom företagets ursprungliga ram, men därmed räckte det inte. Om bolaget skulle kunna förränta åtminstone en rimlig del av det kapital som satsats på det, be-

Nohabs tendrar.





hövde omsättningen ökas. Den verksamhet som man fått i gång efter 1925 var ingalunda tillräcklig för att man fullt ut skulle kunna utnyttja verkstäderna; dessa hade, som redan påpekats, blivit utvidgade under en alltför optimistisk tid. Det var emellertid skarp konkurrens, både utifrån och mellan de svenska verkstäderna, och det var svårt att erövra någon i högre grad utökad marknadsandel. Därmed lockades man till den för ett så illa ställt företag paradoxala utvägen att köpa upp konkurrenter.

Det första steget kunde tas inom bankens egen intressesfär. Ett av dess helägda företag, AB Avancemotor, införlivades 1929 med Munktells som köpte maskiner och omsättningstillgångar. Avancemotor hade 1925 övertagit rörelsen efter en gammal kund i banken, J. V. Svensons Motorfabriks AB, som hade bakom sig en rad tekniskt märkliga insatser men i likhet med Munktells hade stupat på efterkrigs-krisen. Firman gick inte med vinst, men den spelade en viss roll på marknaden. En huvudprodukt var traktorer. Före Munktells hade man börjat

göra sådana av en ovanligt stor och tung typ (traktorplogar), som bl a passade bra i Argentina och fick betydande avsättning där. För det Munktellska företaget var det fråga om en ganska besvärande konkurrens. Fusionen innebar emellertid nu att den gemensamma traktortillverkningen kunde samlas på en hand. De allmänna utsikterna var ljusa 1929; de två bolagens försäljning uppgick sammanlagt till mer än tio miljoner, och för tillfället hade man möjlighet att både göra avskrivningar och betala ränta på skulderna.

Ljusningen blev emellertid kortvarig. De krisår som bröt in efter 1929 var i hög grad betungande för jordbruket världen över och försäljningen sjönk på ett katastrofalt sätt. År 1932 var den föga mer än en tredjedel av 1929 års siffra – och förlusten, före räntor och avskrivningar, var det året större än en miljon.

Samgående

I detta läge – där mycket kunde ha talat för kapitulation – gjorde man i stället ett nytt förvärv, större och djärvare än fusionen med Avancemotor. Man övertog en huvuddel av den rörelse som bedrevs inom J. & C. G. Bolinders Mekaniska Verkstads AB i Stockholm.

Initiativet kom från Bolinders och hade sin utgångspunkt i vissa interna förhållanden där. Ända sen rörelsen började 1845 hade Bolinders varit ett familjeföretag; aktierna var spridda på några få händer. Den gamle verkställande direktören E. A. Bolinder gick bort på nyårsaftonen 1930; släktingarna var inte beredda att gemensamt driva företaget i dittillsvarande form. I stället delade man upp det och sålde sammanlagt större delen.

En del av sin gamla berömmelse hade Bolinders vunnit som tillverkare av utrustningar för bl a sågverk. Under det nya århundradet hade en annan produkt, motorer och särskilt båtmotorer, kommit att få främsta rummet. För dessa tillverkningar hade man ett stort och väl belä-

get fabriksområde på Kungsholmen. En annan del av tillverkningen kom från ett gjuteri i Kallhäll utanför Stockholm.

På dessa förutsättningar byggdes en mycket intressant kombinationsaffär. Den plan som ledningen i Bolinders hade gjort upp – och som också blev genomförd – innebar att Stockholmstillverkningen av träbearbetningsmaskiner, motorer etc skulle säljas till Munktells för att bedrivas inom dess verkstäder i Eskilstuna. För reglering av bolagets skulder och för vinst på affären hade man då kvar den mycket värdefulla tidigare fabrikstomten på Kungsholmen i Stockholm och gjuteriet i Kallhäll. Tomtmarken i Stockholm blev så småningom såld, framförallt till HSB, medan man behöll gjuteriet och drev det vidare i ett ännu bestående bolag. Affären var uppenbarligen mycket god.

För banken och det Munktellska bolaget blev det fråga om mycket vittgående åtgärder. Själva köpeskillingen gällde ett stort belopp: varav den övervägande delen för lager samt för aktier och fordringar hos Bolinders utländska dotterföretag.

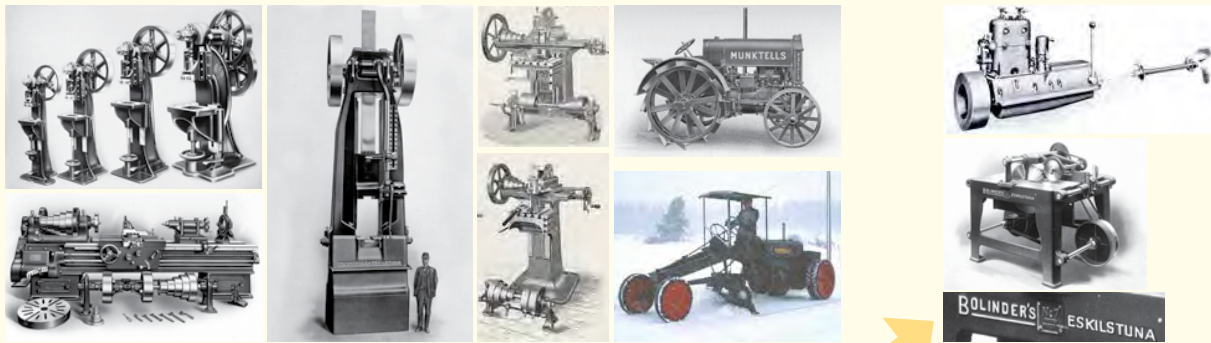
Härtill kom en insats av annat slag. Inför den nya kraftiga utvidgningen av rörelsen blev det nödvändigt att sanera Munktells dittillsvarande affärer.

Det Bolinderska företaget var större än det Munktellska och hade en långt självständigare position. Den svagare parten hade – till stor del – köpt upp den starkare. Affären, och Handelsbankens motiv till den, skulle vara obegripliga om man inte tog hänsyn till vissa speciella förhållanden.

Vad Bolinders avyttrade var delar av sina tillgångar; skulderna stannade kvar hos den kvarvarande delen av företaget. Vidare var det idealiskt avpassat för Munktells att man fick flytta tillverkningen till Eskilstuna, där verkstädernas otillräckliga utnyttjande var ett huvudproblem. Det sägs att verkstadsflytten till Eskilstuna är en av de största som genomförts i Sverige. Inom viktiga delar av motorområdet fanns det en konkurrens mellan Munktells och Bolinders; den skulle man numera slippa ifrån. Bolinders hade dessutom en långt starkare inriktning på motorer än Munktells, och förvärvet gav en – särskilt vid den aktuella tidpunkten, under det börjande trettioalets jordbrukskris – ytterst välkommen komplettering; en huvudprodukt som inte var beroende av jordbrukets konjunkturer. Man fick också ett bättre förhållande mellan säsongsorna: motorerna såldes bäst mellan



Munktell's i Eskilstuna

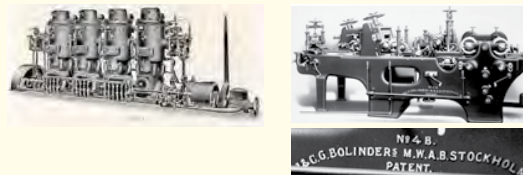


Bolinder's i Stockholm



Spistillverkningen bl a blir kvar i Stockholm.

Flyttas till det nya bolaget Bolinder-Munktell i Eskilstuna.



oktober och maj, lantbruksmaskinerna mellan maj och oktober. För kommande offensiver på exportmarknaden medföljde en imponerande utländsk organisation, med en rad dotterbolag och ett väl inarbetat internationellt namn. Munktells utländska försäljning hade inte byggts upp på något särskilt effektivt sätt efter 1925.

Resultat

Det skulle dröja innan de många fördelarna gav några stora resultat. Bolinders – som också haft förluster att möta under krisåren – blev, på kort sikt, i vissa avseenden en besvikelse. Det stora lagret var delvis svårsålt; utlandsorganisationen kom under det kärva trettioåret att framstå som dyrbar och överdimensionerad. Inom det nu förenade bolaget – som efter fusionen 1932 fått namnet AB Bolinder-Munktell – gällde det tillverkning och försäljning av kapital- och kvalitetsvaror av den mest skiftande och komplicerade natur, som krävde en i ett år i förväg uppgjord tillverkningsplan. Det svårberäknliga och riskabla blev, enligt banken, ytterligare förstärkt av den höga exportandelen – vid denna tid 40 procent – av bolagets försäljning. Innan man kom över de nämnda svårigheterna – genom en striktare organisation och ett bättre urval av produkter – skulle ännu åtskilliga år gå.

Bankinspektionen hade också uttalat sig om Bolinder-Munktell under 1935; här har tonfallet varit långt kärvare än Handelsbankens. Därmed bekräftas en-

ligt dess tolkning att affären aldrig borde ha företagits. Banken borde 1932 främst ha strävat efter ”att undvika förstoring av företagarrisken, även om detta medfört att vissa uppoffringar icke kunnat skjutas på framtiden”.

Från Bankinspektionens synpunkt var en sådan bedömning begriplig. Men Handelsbanken hade, i en onekligen tillspetsad form, sökt att begränsa den framtida förlusten och se till att den redan från början tunga insatsen, industriellt sett, blev till gagn. En viss konsolidering förekom redan under det fortsatta trettioåret. Men den vändning som man så ihärdigt väntat på och som förr eller senare måste infinna sig, den ägde i själva verket rum under krigsåren 1939–1945. Hindrad export uppvägdes då bl a av militär efterfrågan; Bolinder-Munktell spelade en viss roll inte minst som leverantör av flygmotorer. När det efter fredsslutet blev nödvändigt att ännu en gång ändra tillverkningsprogram, lyckades man bättre än tidigare. Med dryga omställningskostnader satsade man framför allt på traktorerna. Den totala omsättningen hade stigit från knappt tolv miljoner 1938 till 43 miljoner 1949; arbetarantalet steg samtidigt från 1 200 till 1 800. En finansiell konsolidering hade äntligen kunnat ske på fullt allvar.

När man kommit så långt, var det tid för banken att överväga en försäljning av företaget. Med de resultat som uppnått fanns det nu också köpare. Under 1949 förhandlade man med en aspirant,

International Harvester. Följande år såldes emellertid Bolinder-Munktell till AB Volvo, som hade börjat göra traktorer på fyrtioåret och som redan 1943 hade slutit ett avtal med Bolinder-Munktell om ganska vittgående samarbete, särskilt på konstruktionsområdet. Köpesumman blev måttlig, om man mäter med de sammanlagda tidigare insatsernas mått, och den understeg starkt vad man föregående år velat få ut av International Harvester. Till köpeuppgörelsen kom ett avtal om återbetalningen av företagens skulder. Att priset inte blev högre, sammanhänge bl a med att Bolinder-Munktell stod inför nya tekniska utvecklingslinjer på motorområdet och därför måste räkna med dryga investeringskostnader för kommande lansering av företagens första dieselmotorer (1051–1054) och tillhörande traktorer (BM 35/36) i början av 1950-talet.

Om man bortser från uteblivna räntor, fick banken tillbaka den alldeles övervägande delen av de kapitalfordringar som under årens lopp skrivits av. Och vägen hade inte gått över finansiella katastrofer utan tvärtom fört ett högkvalificerat, och meningsfullt industriföretag till stabilisering och – sent omsider – till god lönsamhet. 📌

Fritt efter en rapport från Handelsbanken

Text: Lennart Öknegård
Bild: Per-Arne Pettersson



Munktells tillverkade olika sorters verkstadsmaskiner. Längst bort i bild syns montering av skruvpressar. I förgrunden syns excen-terpressar.

Bolinder-Munktell

– Ett företag med anor

I år är det 90 år sedan AB Bolinder-Munktell bildades efter en fusion mellan Munktells Verkstads Nya Aktieföretag i Eskilstuna och J & C G Bolinders Mekaniska Verkstad AB i Stockholm. Historien börjar dock redan 100 år tidigare, 1832, då Johan Theofron Munktell startade en mekanisk verkstad med namnet Eskilstuna Mekaniska verkstad. 1879 ombildades företaget till aktieföretag och namnet ändrades till Munktells Mekaniska Verkstads AB.

De första 7 åren bedrevs verksamheten i hyrda lokaler på södra sidan av Eskilstunaån som på den tiden hette Eskilstuna Ström. 1839 flyttades verksamheten till egna lokaler som byggts på andra sidan ån, på den plats som nu har namnet Munktellstaden. Idag inrymmer de gamla fabrikslokaler en mängd olika verksamheter som t ex hotell, konstmuseum, konsertlokal, restaurang, arkitektbyrå, Munktell Science Park, inomhusarena för friidrott och en mängd andra sporter samt inte minst Munktellmuseet där man kan beskåda ett stort urval av de produkter som tillverkats under den 190 år långa historien.

Huvudanledningen till att JT Munktell startade en mekanisk verkstad i Eskilstuna, enligt önskemål från kung och regering, var att hjälpa Gevärsfaktoriet som tillverkade vapen till försvar. Gevärsfaktoriet hade stora kvalitetsproblem och fick skrota ca 73 % av sina produkter, men efter att Munktell hjälpt dem med att lära sig läsa ritningar samt också moderniserat verktygen i fabriken var skrotningsprocenten nere i 1–2 procent, en avsevärd förbättring.

Inledningsvis var huvudfokus tillverkning av maskiner/verktyg för mekaniska verkstäder, men när så krävdes konstruerades och tillverkades även andra produkter.

- Innan starten i Eskilstuna tillverkade Munktell Sveriges första tryckpress vilken användes för att trycka Aftonbladet med första utgåva 1830.
- Landets, förmodligen första löständer, tillverkades till sekreteraren av Järnkontoret, af Robsson. På en avgjutning monterades hästständer som sågats ner till lämplig storlek.
- Sveriges första mekaniska vävstol till Rydbyholms fabriker i Västergötland.

- Rörlig kupol till Uppsala universitets observatorium.

Munktell hade en vision och det var att underlätta jobbet för bönderna, ett viktigt steg för att uppnå det vara att åka över till England för att få kunskap om ångkraft. Efter studierna i England konstruerades och byggdes Sveriges första lokomotiv 1853, Förstlingen. En körbar kopia av loket finns att beskåda på Munktellmuseet. Samma år introducerades lokomobiler (ångmaskin på hjul), vilket blev en storsäljare och ca 6 500 maskiner tillverkades 1853–1921.

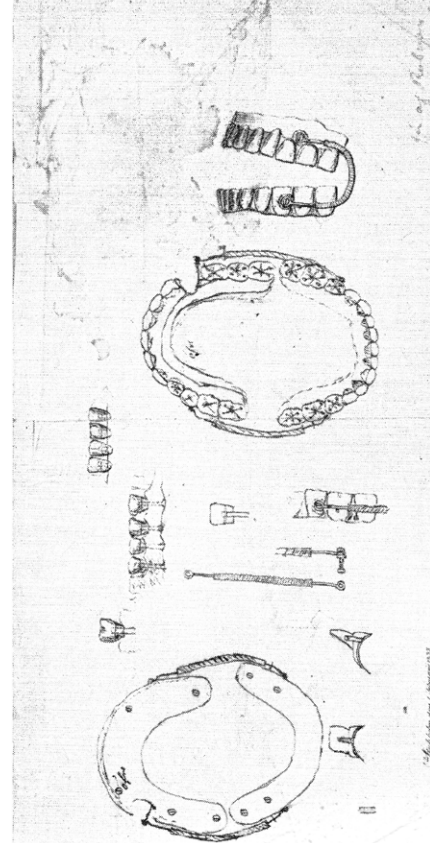
Lokomobilerna användes ofta för att driva tröskverk vilket var en produkt som Munktells verkställare Johan Thermaenius, efter att ha lämnat företaget, började tillverka i Torshälla 1847.

Thermaenius flyttade 1868 till Hallsberg och 1917 gick företaget samman med Arvika-Verken som 1960 köptes av Bolinder-Munktell.

1913 introducerades Munktells första traktor, Munktells 30-40, som vid plöjning kunde göra samma jobb som 8 drängar och 16 hästar.



Munktells första traktor, Munktells 30-40, tillverkad 1913.



Ritning till, troligen, Sveriges första lös-tänder tillverkade 1833.



Bild från centrala hallen där tillverkningen av delar till motorn tillverkades. Observera kolven på golvet i mitten av bilden. Rejåla doningar!



Interiörbild från kontoret. Notera avsaknaden av bildskärmar. Här var det böcker som gällde.

31 st tillverkades och det enda kända bevarade exemplaret, som också är körbart, finns på Munktellmuseet.

1932, för oss svenskar ofta förknippat med Krügerkraschen, beslutade Handelsbanken, som då ägde en stor del av Munktells i Eskilstuna och Bolinder i Stockholm, att slå samman de två företagen och då bildades Aktiebolaget Bolinder-Munktell.

Bolinders i Stockholm, Kungsholmen, startades 1844 av bröderna Jean och Carl Gerhard som tidigare arbetat på myntverket där de tog över efter att Munktell, som verkmästare, lämnat företaget. Bolinders var framgångsrika när det gällde gjutna produkter som t ex spisar men framför allt motorer. Och efter sammanslagningen med Munktells flyttades tillverkningen av motorer till Eskilstuna och det nya bolaget Bolinder-Munktell.

Efter det har företaget haft många framgångar och även introducerat nya produkter/koncept.

- I samarbete med Bröderna Lundbergs i Skellefteå tog man 1954 fram en lastmaskin (H-10/35) med parallellföring (lastaggregatet) och redskapsfäste för snabbt byte av redskap.
- 1959 introducerades den nya traktorn BM 350 Boxer med en helt ny drivlina (motor, växellåda och bakaxel). En drivlina som också kom att användas i en mängd produkter som t ex LM 218, traktorgrävare G 612 och dumper DR 631 (GrusKalle).
- 1966, i samarbete med Lihnell's Vagns AB i Braås tillverkades världens första serieproducerade dumper med allhjulsdraft 1966, GrusKalle.

På senare tid har företaget även introducerat andra "revolutionerande" koncept som TP linkage, 1991, då man på lastmaskiner lyckats kombinera bra brytkraft med parallellföring.

Utveckling av maskiner som har låg bränsleförbrukning har sedan länge varit en ledstjärna för företaget och där ligger de i framkant jämfört med konkurrenterna.

Ett exempel på att de lyckats är att när Arlanda (flygplatsen) skulle byggas ut på 90-talet, var det en entreprenör som tidigare varit en trogen kund hos en annan tillverkare, i stället valde en maskin från Volvo Construction Equipment. Maskinen var lastaren L350 och de köpte två maskiner. Enligt de uppgifter jag har kontaktade den tidigare leverantören kunden och frågade varför de bytt till Volvo. Svaret var enkelt, besparingen på bränsle är 700 000:- per maskin och år.

Det var en kort summering av företagets utveckling och några viktiga produkter vilket kan utvecklas ytterligare i senare artikel.

Då kan vi också informera om företagets arbete mot att utveckla framtidens maskiner och då handlar det om eldrivna anläggningsmaskiner.

Några, då framför allt mindre maskiner, finns redan ute på marknaden men det kommer säkert fler och då i det tyngre segmentet. 🚧

Text: Leif Anväg
Bilder från arkiv

Bolinder-Munktells första dieselgeneration

I slutet av 1940-talet började Bolinder-Munktell att känna av motståndet mot de ålderstigna 2-takts tändkulemotorerna som varit drivkälla i traktorerna under en lång tid.

Man började sonika att sondera terrängen för en ersättningsmotor av något slag. Då BM och Volvo var konkurrenter på traktorsidan ville man inte följa dem i deras fotspår när det gällde motorer även om visst komponentsamarbete fanns där redan.

Man började prova olika varianter på motorer bl a den danska Bukh-motorn för att lära sig mer om dieselmotorn. Efter många diskussioner på högsta nivå inom företaget så kom man fram till att börja samarbeta med Volvos lastbilsdivision då de kommit med sin första dieselmotor 1946. Den motor BM inriktade sig på var Volvos

VDC motor (Volvo diesel generation C) – en 6,13 liters toppventilars med direktinsprutning på 100 hästkrafter. Tanken från BM var att göra mindre varianter på denna motor för eget bruk men med denna som grundstomme i utvecklingsarbetet. Planerna var från 1 cylindrig till 4 cylindriga motorer och även sälja motorer/chassier till andra för påbyggnader.

På vårvintern 1952 var den första traktorn i den nya 105-motorserien BM 35/36, med 1053-motorn, färdig för presentation. Detta var en mellanmodell som marknaden saknade i denna storleksklass från BM. Från tändkuletiden fanns dock BM-21 och BM-10 kvar som skulle få hänga med ett tag till. Bakpartiet med växellåda och bakaxel var i stort sett identiskt med Volvos mellanstora traktor – då företagen även om de var konkurrenter hade samarbete just gällande dessa delar så föll

det sig naturligt att dessa skulle ingå i den nya traktorn. Den stora nyheten var motorn som var lätt att starta och köra, hade fin segdragnings och den var stark. Man kan säga att den motorn var en ½ Volvo VDC motor (som senare uppgraderades och fick namnet D67 och återfanns i BM:s väghyvel).

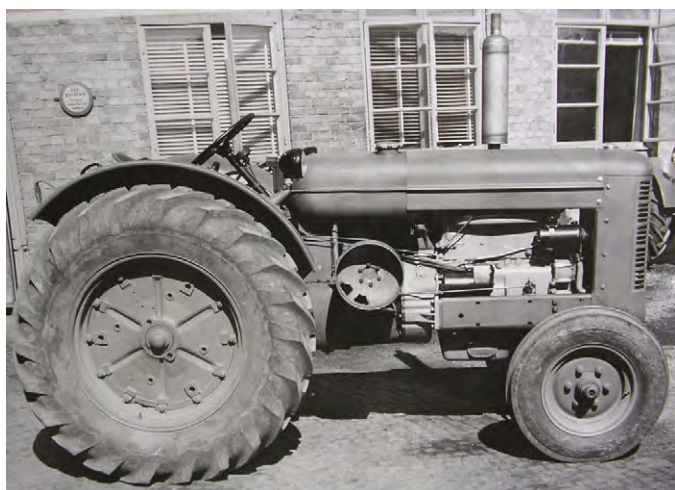
På utrustningssidan för 35/36-an var det sparsamt då både kraftuttag och hydraulisk lyft fick beställas som tillval. Men då dessa saker låg i tiden så utrustades en stor del av de levererade maskinerna med dem. BM 35/36 blev inom kort en succè. Ett exempel på det är marknadsföringen av den nya traktorn och försäljningskanalen genom Lantmännen.

Tidigt 1953 var det dags för nästa presentation – nämligen stortraktorn BM 55/T 55. Den var utrustad med en 4-cylindrig motor som hade samma fina egenskaper som sin mindre 3-cylindriga kollega. Det var samma motor som men med en cylinder extra. BM 55/T 55 var den naturliga ersättaren för BM-20/21.

1954 presenteras den första riktiga anläggningsmaskinen från Bolinder-Munktell. Väghyveln VHK 55. Den



BM 230 i tandemutförande.



BM 55.

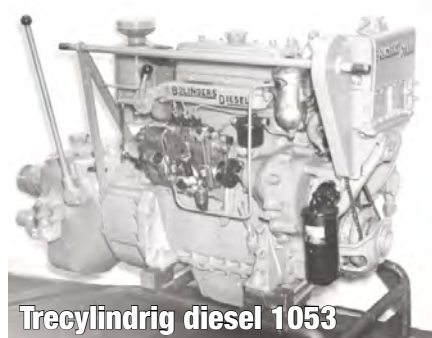


Den första BM 35 lämnar fabriken.

var utrustad med grundstommen till det som blev 105-serien nämligen Volvos VDC motor. Denna maskin gjordes i 36 ex och ersätts året efter av VHK 85 som har den uppgraderade motorn D67.

1955 kommer minstingen i traktorfamiljen nämligen BM 230 Viktor, som var den maskin som direkt ersatte BM-10. Den hade samma goda egenskaper som sina större traktorsyskon. Även om de ingående delarna kom från Volvos T 24 kan man säga att det var en helt ny traktor, då motorn 1052 var en del av det koncept som lanserades 1952.

Det togs även fram en 1-cylindrig motor 1051 vilken användes mest i stationärt bruk och för båtar.



Trecylindrig diesel 1053

Dieselutvecklingen 1943 och framåt

1943–1944 startades utvecklingen av T 41 (Hade identisk bakdel som BM-20). T 41 hade 2/3 dels FAH motor – resten var helt nytt på traktorn. Motorn var på 4,48 liter. (Ursprungsmotorn FA – kom 1937)

1944: VDA motorn presenteras (omkonstruerad/förbättrad FA motor för dieseldrift)

1945: VDA – ny version

1946: T 21 traktorserien

1947: VDA dieseln på 6,13 liter – 95 hk fanns i bl a lastbilen L15
VDB dieseln på 8,6 liter – 130 hk fanns i bl a bussen B53

1948: Traktor 10 000 tillverkades i Göteborg 1948-07-08

1949: Traktor 30-serien presenterades med D 4 motorn

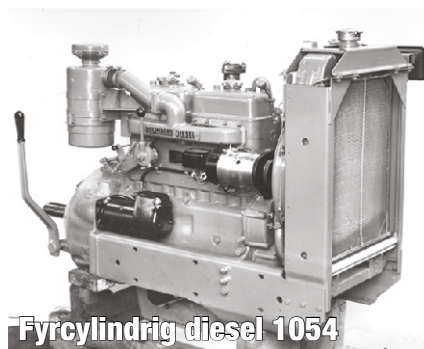
1950: BMs program för detta år var den kända BM-10 och BM-20. (BM-10 byggdes på samma bakkropp som T2 – serien och BM-20 var i princip identisk med T4-serien, men med annat framparti och tändkulemotor med sidoinnsprutning av bränslet.)

Gällande påbyggnader kan nämnas för BM 230 Viktor att den idag närmast kultförklarade skogsmaskinen Bamse gjorde i samarbete med ÖSA i Alfa i 732 ex.

Även de andra motorerna användes för påbyggnader för BM:s egna produkter i samarbete med andra aktörer ex H-10 som tillverkades hos Bröderna Lundbergs i Skellefteå. Denna maskin hade även både 3 och 4 cylindriga motorer. Externa leverantörer inköpte även chassien ex Carmen och KBK.

1959 ersätts denna motorserie av 111-serien som återfinns i bl a BM 350 och BM 470.

Jörgen Forsrup



Fyrcylindrig diesel 1054

1951: BM 20 blir BM 21 med toppinsprutad motor – annars oförändrad.

1951: VDC dieseln på 6,13 liter gav i detta utförande 100 hk. Företrädaren till D67→D70-motorn

1952: BM 35/36 och systemmaskinen T 35/36 presenterades. Den hade en "1/2 D67-motor" – f d VDC-motorn.

1953: BM 55/T 55 presenteras. Den har "2/3-dels D67-motor" – samma som 35/36 med 1 cylinder extra. BM 200 (ersätter BM-10) som nästan helt är konstruerad ur T 20-serien men med Austinmotor.

1954: VHK 55 presenterades med VDC-motorn som ersatte året efter av VHK 85 med D67-motor.

1954: VDF dieseln på 9,6 liter gav i detta utförande 150 hk. Företrädaren till D96 →D100-motorn

1955: BM 230 visas (de ingående delarna kom från T 24. Motorn var ersatt med den 2 cylindriga versionen av T 35/36 motorn – då 1052 motorn är en 1/2 BM 55 dieselmotor)

1959 ersätts "105-seriens motorer" av "111 – serien" i efterträdarna BM 350 (f d 35/36) och BM 470 (f d BM 55)

Jörgen Forsrup

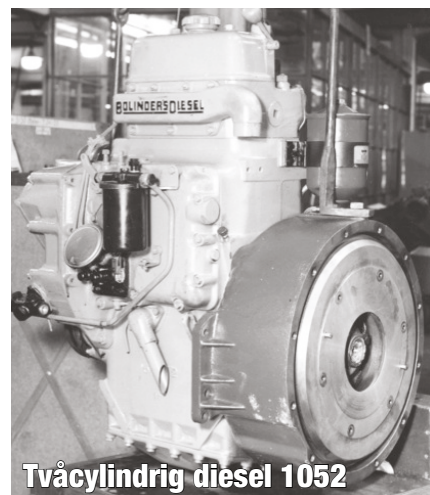
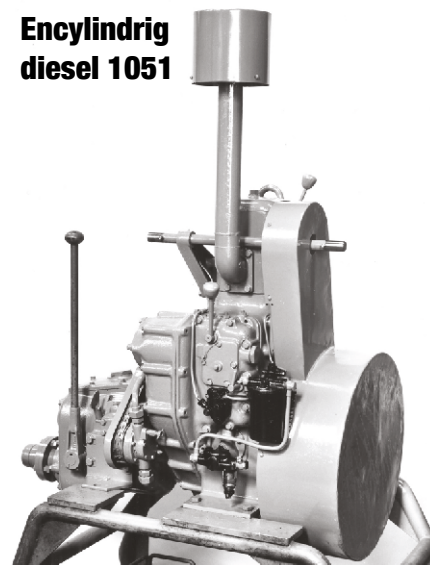


Prototypbamsen från 1956.



BM 55 Drabant.

Encylindrig diesel 1051



Tvåcylindrig diesel 1052

Rundlöfs två-takts tändkulemotor



En av de första tändkulemotorerna enligt Rundlöfs patent. Motorn står idag på Munktellemuseet. Här syns tändkulan tydligt.



En gedigen typskylt pryder motorn. Annat än dagens självhäftande lappar som blir oläsliga redan efter en kort tid.

PATENT  N^o 16425.

BESKRIFNING

OFFENTLIGGJORD AF
KUNGL. PATENT- OCH REGISTRERINGSVERKET.

E. RUNDLÖF,
STOCKHOLM.

Anordningar vid gas- och fotogenmotorer.

Klass 46: c.

Patent i Sverige från den 24 mars 1902.

Föreliggande uppfinning afser en anordning vid gas- och fotogenmotorer, vid hvilka antändningen sker rym i en med cylindern komunicerande kammar, och har till ändamål att ur nämnda kammar utdraga de efter explosionen kvarvarande förbränningsgaserna. Anordningen väsas å följande ritning anbragt å en fotogenmotor. Fig. 1 visar motorn i vertikalt ställning, fig. 2 visar antändningskammaren och dess förhållande till motercylindern.

Kammaren *a* står medelst två eller flera kvar för sig på särskilda punkter i kammar- och motercylinderns vägg. Kammar- och motercylindern *c*. Å cylindern finnes ett tillöpp *f* för luft och ett tillöpp *g* för förbränningsgaserna. Från väfuset *h* går en kanal *i*, utrymmande i cylinderns yttre del. Å kammar- och motercylinderns vägg finnes ett utlöpp *k* i en annan riktning än den från väfuset *h* genom kanalen *i* inkommande, för blandning med fotogengasen afsedda luften. *m* är svärlbjelen.

Den nämnda banan *l* liggande för luftens inträngande i kammar- och motercylindern är å yttre, mot cylindern vettande änden försedd med vidgad mynnig, och den eller de för luftens utgång afsedda kanalerna äro å yttre, mot cylindern vettande änden försedda för att bilda styrning för de från cylindern afgående gaserna.

Motorn funktionerar på följande sätt. Då kammar *a* går framåt i riktning mot väfuset *h*, komuniceras den i detta öfverhöjda luftom. Då kammar närt sitt yttersta läge i denna riktning, öppnas förhållanden i mellan

väfuset och cylinderns yttre del. Den genom *i* inkommande luften ledes af banan *l* fram mot kammar *a* och afgår därifrån genom tillöppet *g*, i det den medför de efter föregående explosion kvarvarande förbränningsgaserna. Härigenom rensas cylindern samtidigt med att den erhåller ny luftfyllning. Då kammar återvänder, afslutas såväl kammar *a* som tillöppet *g*. Härvid komuniceras den i cylindern inneslutna luften, hvilken samtidigt blåsdas med fotogen som på lämpligt sätt införas i cylindern.

Antändningen af gas- och luftblandningen sker genom beröring med kammarens *a* vägg. Hvilka uppfattas på följande sätt.

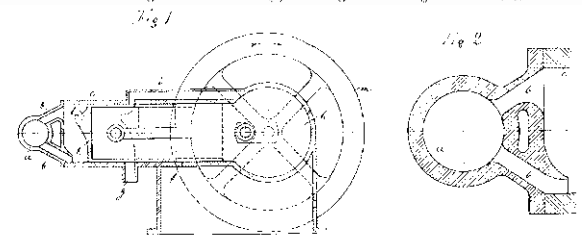
En del af den i cylindern inkommande luft intränger genom en eller flera af kanalerna *b* i kammar *a* och afgår genom den nämnda, resp. de följande kanalerna, i det den medför de i kammar *a* efter explosionen kvarvarande förbränningsgaserna. Genom tillöppet *g* vidgas ny luft till att intränga i kammar *a*, hvaraf gaserna lätt utsgas på grund af tillöppens form och riktning.

Patentanspråk:

1) Vid gas- och fotogenmotorer, i hvilka antändningen sker rym i en med cylindern komunicerande kammar, den antändningen, att kammar *a*) är förbanden med cylindern medelst två eller flera, kvar för sig på särskilda punkter i kammar- och motercylinderns vägg, så föreligger, att den i cylindern inkommande luften intränger i kammar *a*)

afsedda kanalen (eller kanalerna) är å cylindern försedd med vidgad mynnig och att den för luftens utgång afsedda kanalerna äro å yttre, mot cylindern vettande änden försedda för att bilda styrning för de från cylindern afgående gaserna.

2) Vid den i patentanspraket 1) angifna gas- och fotogenmotorer den anordningen, att den för luftens inträngande i kammar *a*)



Kopia av Rundlöfs patent som beviljades redan i mars 1902.

I början av 1890-talet övergav Bolinders ångan och började tillverka en fyrtakts fotogenmotor med glödtändning enligt Weylands patent. Tyvärr visade sig motorn inte vara speciellt driftsäker varför Bolinders sökte en annan lösning.

Vid sekelskiftet presenterade J V Svensson vid sin fabrik i Augustendal en tvåtakts tändkulemotor som var vida överlägsen Bolinders motor. Idén till motorn hade Svensson fått vid ett besök på en utställning i Köpenhamn. Där fanns en amerikansk motor utställd som Svensson köpte med sig hem och kopierade.

Bolinders anställde en tidigare konstruktör hos J V Svensson för att få fram en användbar konstruktion. Konstruktören hann dock sluta hos Bolinders innan några resultat uppnått.

Ungefär samtidigt hade en ung mekaniker vid namn Erik Rundlöf på egen hand konstruerat en stående tvåtakts tändkulemotor med enkel och driftssäker konstruktion. I början av 1902 beviljades han patent på sin konstruktion.

1904 köpte Bolinders konstruktionen och anställde samtidigt Erik Rundlöf som konstruktör. Den nya motorn var helt överlägsen de tidigare provade konstruktionerna och lade grunden till Bolinders framgång med tändkulemotorer.

En av de första motorerna enligt Rundlöfs patent finns bevarad på Munktellemuseet. ➡

Text och bild: Björn Cagner



Här syns L50 och 4300 på samma bild.

Välbevarade BM-klassiker, 32 och 44 år, i originalskick



Både lacken och däckena är original.

Hos BM-medlemmen Fredrik Persson i Piteå finns två välbevarade BM hjullastare, en L50 och en 4300. Båda två är i välbevarat originalskick.

Fredrik är den tredje ägaren till L50. Den såldes ny 1991 av Swecon till en traktorfirma i Piteå. Där användes den som en servicemaskin till snöskottning och

virkeshantering hos en husfabrik. Nästa ägare blev Fredriks svärfar som drev en såg och hyvl器firma som köpte den 2003. Då hade den gått 3 418 timmar. Fredrik i sin tur köpte den av sin svärfar 2016. Idag står timräknaren på 5 010 timmar.

Hjullastaren är rikligt utrustad med AC, APS, centralsmörjning, extra hydraulikfunktioner, korta spakar, ställbar ratt, backkamera, turbomotor, 8-växlad låda, breda skärmar och Trelleborgdäck 600 breda. Den är i mycket fint originalskick. Till och med däckena är original. Lacken är original och den är helt rostfri och utan bucklor. Det som åtgärdats är nytt batteri, tändningslås och nya packningar i tiltcylindrarna. Hjullastaren underhålls mycket noggrant och förvaras alltid inomhus. Alla oljor byts regelbundet, även i transmission, axlar och hydraulik. Idag används den framförallt till snöskottning men även till diverse andra uppdrag.

Volvo BM 4300 är av årsmodell 1978 och köptes av en gymnasieskola 1984. Fredrik köpte den av gymnasieskolan 2008. Den har idag gått ungefär 15 000 timmar men är ändå i ett mycket bra skick tack vare att skolan underhöll den väl. Ett motor och växellådsbyte gjordes 1991 då en ny TD45B sattes in. Skolan renoverade också midjan, bytte kolv till



Hjullastarna underhålls regelbundet så det är rent och fint överallt.



Volvo BM L50. En härlig maskin!

redskapslås, bytte tappar och bussningar i lastaren. Det blev även en ny stol. Fredrik själv har renoverat spakstället och reparerat huvudbromscylindern. Det re-

gelbundna underhållet med såväl oljebyte i motor som transmission och axlar gör att trots den höga åldern och timantalet fungerar allt utan problem. Även denna

hjullastare förvaras inomhus när den inte används till snöskottning, lyfta gods eller jordförflyttning. 🛠️

Text och bild: Fredrik Persson

Det kom ett brev

Fotomuseet Olympia, Falkenberg

Filmer på äldre Volvo-traktorer i arbete inom skogs- och lantbruk.

I Falkenberg finns ett fotomuseum inrymt i stadens första biograf som öppnades år 1912. Lokalen är restaurerad och återställd som den såg ut när den invigdes, en unik miljö som i sig är värd ett besök.

Rolf Håkansson och hans hustru Helene driver verksamheten. De berättar att namnet Olympia kommer med anledning av att det var olympiska spel i Stockholm år 1912.

Att filmerna om de äldre Volvo-traktorerna hamnat på museet kommer sig av att en åkeriägare, också fotointresserad, befann sig på stadens soptipp. Han såg då att det lastades av filmer (16 mm) som kastades. Åkeriägaren räddade filmrullarna, och på så sätt blev dessa räddade till museet. Troligtvis var detta under den senare delen av 1960-talet. Filmerna kom från Hallands Lantmäns Centralförening, nuvarande Lantmännen. De sålde vid denna tid Volvo-traktorer.

Undertecknad har nu sett filmerna. Där visas traktorerna, modellen Krabat, T-20-modeller, T30, T35-36 och T55 med dåtidens moderna jord- och skogsbruksredskap. Även reklamfilm över de då nya traktorerna T230 och T35-36 visas.

Om någon eller några i vår klubb har vägarna mot Västkusten rekommenderar jag ett besök på Olympia. Utöver traktorfilmerna finns kameror från olika epoker, massor med gamla bilder och mycket annat som är värt att beskåda.

Mer information finns att ta del av på www.fotomuseet-olympia.com

Karl-Åke Böregård, medlemsnr 1390

En unik samling kameror och bilder

Sveriges förmodligen äldsta bevarade färgfotografier (från 1907) finns på Fotomuseet Olympia. Rolf Håkansson har samlat historiskt mycket intressanta fotografier och byggt upp ett av landets främsta fotografiska museer.

Men det är inte bara bilder som samlats, främst är det spännande kameror och annan utrustning ur fotografins mer än 150-åriga historia som exponeras.

Här finns t ex en unik samling kameror, ateljéutrustning, bakgrundsönder m.m. från den välkände Värmlandsfotografen Axel Aurelius och hans fotograferade hustru Freja.

Den sistnämnda är född Stenberg och uppväxt i Falkenberg i slutet av 1800-talet. Freja Stenberg utbildade sig till

fotograf hos Anna Dahlberg i Falkenberg, men hade en tid egen ateljé i Vessigebo, innan hon flyttade till Värmland och gifte sig med Axel Aurelius.

Fotomuseets tyngdpunkt ligger på de många unika kamerorna från olika epoker. Här finns de klassiska ateljékamerorna på trästativ, här finns miniatyrkameror och de allra första amatörkamerorna. Här finns unika troppkameror och utrustning för stereofotografering. Fotomuseet Olympia har också en stor samling bilder med extra stort lokalt intresse, bilder från Falkenberg och Falkenbergsbygden. För den lokalt intresserade – och givetvis för fotoentusiasten – är Fotomuseet Olympia ett självklart utflyktsmål.

I fotomuseets samlingar ingår ett 40-tal bilder från Märbacka och på nobelpristagaren Selma Lagerlöf.

Ett ungdomsporträtt på Freja Stenberg taget av hennes man Axel Aurelius. Freja var färga i Falkenberg.

Fotomuseet har en stor samling bilder från Falkenberg och Falkenbergsbygd.

Foto Carlssons polyfotokamera från 30-talet.

Elof Karlssons filmkamera från 1910-talet.

Ateljékamera från ca 1910.

Fotomuseet har en stor samling bilder från Falkenberg och Falkenbergsbygd.

MUNKTELLMUSEET

ESKILSTUNA

Det är märkligt hur fort tiden kan gå. Men det är väl så när man har roligt! Nu när detta skrivs närmar vi oss slutet av en sommar som har varit helt fantastisk på så många sätt. Juni månad gick de välkända Volvo Days av stapeln där besökare från hela världen fick ta del av en härlig upplevelse med middag här på museet innan de dagen efter fick en heldag med legendarisk maskinshow, provkörning av maskiner och samtidigt få lära sig massor av all kunnig personal som fanns på plats. Det är ett imponerande evenemang som betyder mycket för Volvo CE, men också för Eskilstuna som stad.

Museet har igen satt besöksrekord med närmare 5 700 personer som har besökt museet under juli månad. Recensionerna och återkopplingen vi får från människor i alla åldrar är att museet är en så underbar plats! Vare sig det är att få provsitta en hel drös av traktorer och maskiner, läsa om vår fantastiska historia som går 190 år tillbaka i tiden eller helt enkelt sitta och njuta i vårt härliga kafé med en god kopp kaffe och en hembakt kaka. Personalen och våra frivilliga får så mycket beröm för sitt bemötande och kunnande och att vi då mitt under besöket kan dra igång några av motorerna och samtidigt kan förklara skillnaden på en gammal tändkula och en 4-taktsmotor är extra häftigt!

Precis innan semestern började fick vi vår jubileumsutställning på plats där vi lyfter BM 35 som fyller 70 år och där vi skapar ett samband med övergången till anläggningsmaskiner med H-10 och även då LM 841 som fyller 50 år i år.

Vad är det som väntar nu under hösten? Närmast till hands ligger inspelningen av Antikrundan som kommer ske inne på Munktellmuseet med kön ringlandes utanför längs med ån. Overkligt – men fortfarande sant! Programmen kommer visas på SVT i januari, så det får ni absolut inte missa!

Tanken är också att vi skall medverka på Jädersbruksdagarna som går av stapeln första helgen i september. Ett mycket populärt evenemang där besökare får ta del av uppträdanden, utställningar, marknad, maskinkörning och mycket mer.

Senare i september kommer vi vara värd för Experimentverkstan som är del av Eskilstuna kommuns Kunskapsfest.



Uppträdande på scen på Munktellmuseet under Volvo Days.



Den nya jubileumsutställningen på Munktellmuseet.

Detta är ett samarbete med Volvo där vi alla ska hjälpas åt att öka teknikintresset för barn och unga. Inbjudan går ut till alla skolor i kommunen, samt att det också är öppet en dag för allmänheten att testa experiment av olika slag.

Höstlovet vecka 44 skall vi försöka som tidigare år att göra lite extra för barn och skolungdom. Anpassade guidade turer, tipspromenader, pysselhörna och säkert en dag med lite våffelgräddning på Munktells gamla järn. Det brukar alltid vara ett uppskattat inslag.

Självfallet kommer vi även planera in för en traditionell julmarknad den första helgen i december, men mycket skall som sagt hända innan dess.

Som ni förstår är det alltid mycket på gång och som jag började texten med; tiden går fort när man har roligt. Med det sagt så jobbar vi här på museet med att ständigt hålla utställningarna levande och intressanta för våra gäster och besökare. Att



Alla åldrar har lika roligt på museet oavsett om det gäller att studera maskinerna eller att klättra på dem.

göra små eller stora ändringar, flytta runt, se möjligheter och hitta nya vägar är något som vi ständigt har i åtanke. I slutändan så handlar ju allt om en sak – värdskap.

Ser fram emot att se er på museet vid tillfälle. 🚪

Vid pennan: Jannicke Serneberg

Vårda din tändkulemotor

Vårda din tändkulemotor III var namnet på den tredagarskurs om tändkulemotorer som hölls på Munktellmuseet den 4–6 maj. Kursen skulle egentligen hållits 2019 men som allt annat vid den tiden blev den uppskjuten på grund av pandemin. Antalet deltagare var maximerat till sexton men det var långt fler som ville delta. Kursen arrangerades av Arbetets museum i samarbete med Arbetssam och Munktellmuseet. Kursledarna var Östen Runelind från Pythagoras Industrimuseum, Göran Eriksson från Jädersbruksvänner och Tomas Lindberg från Munktellmuseet.

Första dagen inleddes med teori om tändkulemotorer, bland annat uppbyggnad, bränslesystem och smörjning. Efter en gemensam lunch fortsatte dagen i olika workshops med samtal om tändkulenätverket. Nätverket har kommit till som ett forum för att utbyta erfarenheter, diskutera hur man kan dra nytta av varandra och den kunskap som finns samt hur denna kunskap kan bevaras för framtiden.

Därefter tog en föreläsning vid om hur dagens dieselbränslen kan fungera i tändkulemotorer. Föreläsningen hölls av Johan Sundh som kom från Volvo CE i Eskilstuna. Dagen avslutades med en visning av Munktellmuseet och en gemensam middag.

Hela andra dagen ägnades åt praktiska tillämpningar som skedde i olika stationer där de olika delarna till tändkulemotorn gick igenom. Det var bränslesystemet som gick igenom och kontrollerades, regulatorn och dess funktion testades och kontroll av att motorn fick smörjning. Till dessa moment kom också museets egen personal väl till pass.

Tredje dagen ägnades också åt praktiska tillämpningar. Denna dag handlade om förberedelser före start och uppstart av tändkulemotorer. Detta gjordes bl a på en stationär Typ 22 motor och en BM-10. Dagen till ära togs dessutom museets Munktells 20–24 ut och inte bara starta-



Tomas Lindberg hälsar deltagarna välkomna med en visning av museet.



En BM-10 som är ett bra och populärt exempel på en tvåtakts tändkulemotor startades också. Bakom ratten sitter Anders Eskilsson från Odalmannens museum.



Det är många delar i bränslesystemet och här gäller det att vara noggrann. Motorn på bilden är en Munktells Ideal på 5 hk.



Här går man igenom olika tändkylor och dess funktion.

des utan det blev även en provtur. Spåren av hjulen syns nog än idag i asfalten.

Sammantaget blev kursen mycket uppskattad och de flesta av deltagarna vill säkert se en fortsättning och kanske en fördjupning i ämnet. Än finns det mycket

att lära om bevarandet av tändkulemotorer. 📌

Text: Björn Cagner
Bild: Magdalena Åkerström



Auto & Traktormuseum Bodensee

Auto & Traktormuseum ligger mycket naturskönt i utkanten av den lilla byn Uhldingen-Mühlhofen på en sydsluttning mellan vingårdar med utsikt över den vackra Bodensjön. För den som inte vet så ligger Bodensjön i södra Tyskland på gränsen till Schweiz.

Museet grundades av Gerhard Schumacher år 2013 och omfattade då enbart traktorer. Som liten tillbringade Gerhard Schumacher mycket tid på farföräldrarnas gård utanför Stuttgart. Redan som ung hade han ett stort intresse för teknik och lärde sig tidigt att skruva isär och undersöka saker och ting. Fickpengarna tjänade han genom att reparera mopeder och traktorer samtidigt som han sökte efter bilar och traktorer för att lära sig mer. Till och från skolan åkte han såklart på sin traktor. Hobbyn att samla på traktorer resulterade i att han senare öppnade ett museum på gården Gutshof Gebhardsweiler. Traktorsamlingen utökades hela tiden med både inhemska traktorer men även med utländska genom import från hela världen. Ganska snart uppgick samlingen till 200 traktorer varav många var unika. Bland annat finns i samlingen

Tysklands äldsta tillverkade traktor. En Bergmann från 1906 som har en 4-cylindrig bensin/fotogenmotor. Slagvolymen är nästan 7 liter som gav 30 hk. Vikten är endast 1 200 kg. Bergmann blev strax därpå uppköpta av Daimler AG.

Under senare delen av 1900-talet fanns i Tyskland en mycket känd och populär motorjournalist, Fritz B. Busch, som skrev om biltester i de kända tyska motortidningarna Auto, Motor, Sport samt Stern. Han är också författare till en rad böcker om både bilar och husvagnar. Det var både rena faktaböcker men också böcker av mera skämtsamt slag. En av de mest kända är "Någon tutar alltid". Ett av hans intressen var små bilar, så kallade "folksbilar" men även husvagnar. 1973 öppnade Fritz i Wolfegg i Sydtysskland det första, men även det största, privata bilmuseet. Museet blev mycket känt både inom och utom Tyskland. Efter Fritz bortgång 2010 togs driften över av hans dotter, Anka Busch. 2016 fattade hon dock beslutet att flytta samlingen till traktormuseet vid Bodensjön.

Den växande traktorsamlingen och nu övertagandet av Fritz bilmuseum innebar

att traktormuseet fick byggas om fullständigt. Traktorerna som tidigare stått på första våningen fick flytta ner i källaren som samtidigt byggdes ut rejält under gårdsplanen och bildade på så sätt ett suterrängsplan. Bottenvåningen, första våningen och vindsvåningen blev istället, förutom bil- och motorcykelutställning också en utställning med olika boendemiljöer från förr i tiden. I bottenvåningen blev det även plats för en restaurang med plats för 200 gäster. Under sommarhalvåret öppnas en terrass utanför restaurangen. Här serveras både lokalt öl och vin och den omfattande menyn som förutom traditionella rätter även har rätter anpassade efter säsong. Trots den mycket stora ombyggnaden kunde museet öppna igen redan 2017.

Själva traktorutställningen som numera befinner sig i suterrängplanet är uppbyggd kring olika miljöer som ska symbolisera hur livet på landet var förr i tiden. Alla miljöer är mycket skickligt och noggrant gjorda. Köptes en miljö in som till exempel en affär, en verkstad eller en smedja för att flyttas till museet så köptes inte bara sakerna utan även väggar



En av många miljöer som är flyttad till museet.



Trafiksäker!? Som tur var blev det ingen större produktion.



Så här ser museet ut utifrån. Under glaslanterninen mitt på gården är monter med Lanztraktorer. Till höger syns reaurangen med uteservering.



En fin samling av efterkrigstidens så kallade Volksautos, folkbilar, finns på museet.

och golv. Allt för att miljön skulle bli så riktig som möjligt. Självklart får man inte gå in i de olika miljöerna men de ligger som "öar" vilket gör att man kommer mycket nära och även kan titta in från olika håll. I mitten av utställningen under en stor taklanternin finns en monter med en av Tysklands största samlingar av Lanztraktorer. Den som trodde att en Lanz Bulldog ser ut som en vanlig traktor får här lära sig att en Lanz kan se ut nästan hur som helst. Med band, som stationär eller som landsvägsdragare. Lanz fanns även i olika storlekar. Men det är inte bara Lanz som väcker förvåning. Varje monter innehåller minst en traktor eller maskin man inte visste fanns. Intressant är också att se alla olika konstruktionslösningarna av till exempel bromsar, hjul, axlar och inte minst förarmiljö. Ibland kan man

undra "hur tänkte de här" men samtidigt finns det säkert många finurliga lösningar som fallit i glömska. Bland alla dessa 200 traktorer av vilka man aldrig sett merparten av var det lätt att gå förbi den ende svensken. Det var en Munktells typ 22 från 1927.

Egentligen skulle man kunna gå runt en hel dag och hela tiden upptäcka nya saker och traktorer men sen ska man också komma ihåg allt. 200 traktorer! De flesta unika och okända! Alltså omöjligt! Som tur är finns det en bok "Motorpferd & Allesschaffer", fritt översatt "Motorhäst & Allgörare". Den är på över 300 sidor och beskriver 150 av traktorerna i ord och bild. Tyvärr finns den bara på tyska. Boken finns att köpa antingen i den trevliga museumsbutiken eller att beställa via hemsidan. Priset är ca 210 kronor.



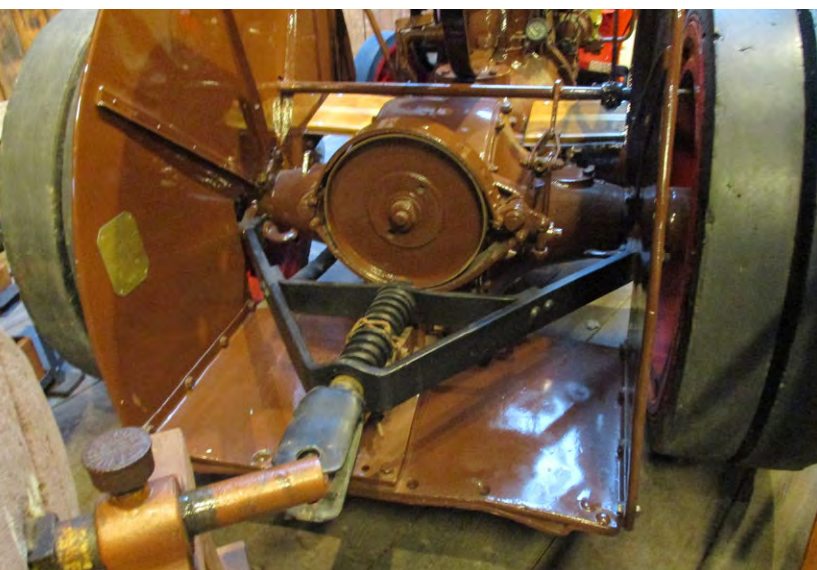
Boken som är på 300 sidor innehåller beskrivningar av 150 traktorer.



Bergmanntraktorn är troligen Tysklands första tillverkade traktor.



I museets bilutställning ryms många unika bilmodeller.



På museet kan man se många finurliga konstruktionslösningar som med lite uppmärksamhet kanske varit standard idag. Här en lite annorlunda lösning av placering av broms.



Under lanterninen är montern med en av Tysklands största samlingar med Lantz-traktorer.

Sedan kommer man helt plötsligt på att det finns tre våningar till! På nästa våning börjar bilutställningen med många gamla och unika bilar, framförallt gamla sportbilar. Här finns också olika miljöer uppbyggda under temat "Leben in der Stadt", alltså kort och gott "Stadsliv". Utställningen fortsätter på nästa våning men här temat mer på "Volksautos" vilket betecknar de små och billiga bilar som kom efter andra världskriget. Vem minns inte Messerschmitt, Heinkel, Glas och Prinz. Antagligen skulle ingen vilja åka i dessa bilar idag. Så rymliga är de inte. Trafiksäkra är de absolut inte. På tredje våningen finns också bilar utställda. Sedan blir det trapporna ned till bottenvåningen och kanske ett besök i museibutiken där man kan botanisera i ett rikhaltigt sortiment. Eller kanske avsluta med ett besök i restaurangen.

Kanske de tre våningarna är lite kort

beskrivna men faktum är att efter ha tillbringat större delen av dagen i traktorutställningen så har man svårt att ta in mer. Har man möjlighet kanske man ska räkna med ett tvådagarsbesök.

Utställningen omfattar totalt 10 000 m², alltså 1 hektar, så den är stor med mycket att se. Museet har årligen omkring 100 000 besökare, de flesta under sommarhalvåret. Läs mer på hemsidan autoundtraktor.museum (ja, adressen är rätt!) för där finns all information för ett eventuellt besök. Planerar man ett besök så kom ihåg att det finns mycket att se vid Bodensjön. Mest känd är väl blomsterön Mainau där slkten Bernadotte bor. Ett annat intressant besök är Zeppelinmuseet i Friedrichshafen. 🚗

Text: Björn Cagner.
Bilder Auto & Traktormuseum
Bodensee och Björn Cagner



Texten på skylten lyder "Den som dricker en öl stödjer lantbruket".

– Oldtimer Trekkers & Motorenclub i Nederländerna

Oldtimer Trekkers & Motorenclub, förkortat OTMMZ ligger på halvön, tidigare var det en ö, Zuid Beveland i provinsen Zeeland i sydvästra Nederländerna. Klubben bildades 1992 av en grupp entusiaster som hade ett intresse att bevara och renovera veterantraktorer, veteranmotorer och gamla verktyg. Idag har klubben mer än 250 medlemmar som äger mer än 300 veterantraktorer och ett stort antal stationära motorer. Som framgår av bilderna så samlas det även på tröskor.



Peter Verhage med sin BM 320 framför museet.

1997 öppnade OTMMZ ett museum mellan byarna Nisse och 's-Gravenpolder mitt i Zuid Bevelands kulturlandskap där ett urval av samlingarna ställts ut. På museet finns också ett omfattande fotoarkiv. Under 2006 byggdes museet ut och under 2014 tillkom ett skjul för att man skulle kunna få in samlingarna under tak. Årligen arrangerar museet och klubben olika träffar.

Museet beskriver utvecklingen och mekaniseringen av lantbruket från ungefär 1850 och framåt. Det var först kring 1910 som de första traktorerna kom till Nederländerna. Motoriseringen gick dock långsamt med ett avbrott för första Världskriget. Det var först efter andra Världskriget och med hjälp av Marshall-

hjälpn som motoriseringen av lantbruket tog fart. Det dröjde dock ända till 1964 innan antalet traktorer blev fler än hästarna i lantbruket.

Utvecklingen av lantbruket var, framförallt i denna del av Nederländerna, mycket olik vår egen. I Sverige bröt vi mark från skog, flyttade sten och byggde gårdsgårdar. I denna del skapade man land från hav. Många gånger låg marken i nivå med havet, eller till och med under, så var det blött och dikning ersatte våra gårdsgårdar. Det utvecklades stora dikesplogar, Greppelploegen, som i ett drag skapade ett djupt dike. För att dra dessa jätteplogar behövdes ibland upp till tre bandtraktorer.

Munktells och sedermera Bolinder-Munktell fick en stor marknad i Nederländerna för sina produkter. Traktorerna fick ett gott ryckte för sin styrka och hållbarhet. Det är därför som många av medlemmarna i OTMMZ har BM-traktorer. Här följer en presentation av några av dem.

Peter Verhage har en BM 320 sedan 2000 som han renoverat. Tillsammans med sin gode vän Rinus Knuit har han också en BM 350. Anledningen till att han gillar BM är att han som ung körde en BM 320 när han hjälpte till på en gård. Ägaren till gården köpte senare en BM 350. Efter en tid rasade motorn och ersattes med en motor från en BM 350 i militärversion som ägaren köpt. Peter



BM 350 Peter Verhage.

köpte resterna av traktorn och den rasade motorn 2002 och renoverade hela traktorn.



Sjakk Boonman.

Sjaak Boonman har en ST 257 Kombitröska från 1962. Den köpte hans pappa ny 1962 och har sedan dess alltid funnits på gården. Anledningen till köpet var att den lokale BM-handlaren var personlig bekant till familjen. Tröskan används några timmar varje år för att hålla den i trim. Den används också på veterandagar till tröskning.



Danny Vermues.

Danny Vermues veterantraktor är en BM 36 i originalskick som används på veterandagar. På gården finns också 430, 650, 2654, 2254 och 814. Varför BM? Den första traktorn Dannys morfar köpte var en BM 230 Victor. Det blev en Victor för brodern till morfadern var den lokale BM-handlaren. Sedan dess har det bara funnits BM på gården.



Gilles Dagevos.



Rinus Knuit.

Gilles Dagevos hobby är veterantraktorer. Han äger flera stycken och däribland en BM 350 som är en favorit. Den är numer helrenoverad. Han tycker den är snygg och robust.



Rien Kole.

Rien Kole äger sedan 1992 en BM 230 Victor och två 1052 stationära motorer. Victorn inköptes för att kunna transportera de två stationära motorerna till och från utställningar. Att det skulle vara en BM till ändamålet var självklart. Victorn var dock i ett mycket dåligt skick när han köpte den för den hade använts till att dra fiskebåtar i och ur havet. Victorn helrenoverades med hjälp av Rinus Knuit. Den ena av de två stationära motorerna hittade Rien när han började ett nytt jobb. Ägaren hade för avsikt att installera den i en båt men det blev aldrig av så Rien köpte den. Den andra stationära motorn kommer från en BM Bamse som Rien hittade på ett skrotupplag.



Corne Goedhart.

Corne Goedhart har en blandad samling. Två traktorer, BM 36 och BM 55 och en stationär motor från en BM 36. Dessutom tre kombitröskor: S 900, S 950 och en S 1000. Cornes intresse för BM uppstod när han som ung fick hjälpa till i skörden som sköttes av en entreprenör. Då fick han köra en S 950. 2000 när entreprenören ställt av tröskan köpte Corne den. Sedan har samlingen successivt utökats.

Rinus Knuit äger en BM 55 och hans bror en BM 320. Deras far hade en entreprenörsfirma inom lantbruk och på den tiden körde de Lanz Bulldog som de hade 10 stycken av. Efter den svåra översvämningen 1953 köptes ytterligare en Lanz Bulldog då den var mycket billigare än BM 55. Det blev dock sedermera flera BM-traktorer ur den röda serien i företaget: 430, BM 350, 650, 700, 800, 810 och 814. Alla traktorer användes under många år i företaget. Den enda som finns kvar idag är 430 som fortfarande används till mindre jobb. Idag används uteslutan-

de Valtra. När kombitröskan introducerades 1964 köpte de sin första S 1000. Då Rinus har en lång erfarenhet av BM får han ofta assistera andra klubbmedlemmar vid reparationer och renoveringar.

Klubben och dess medlemmar har fler BM-maskiner men Sebastiaan som tagit fram underlaget till artikeln har inte haft tid att besöka samtliga för att höra deras historia. De medlemmar som intervjuats i artikeln träffade han under klubbens 30-årsjubileum och museets 25 årsjubileum som inträffade 4 juni i år. Sebastiaan som är styrelsemedlem i klubben avslutar med orden "För ytterligare information och mängder med bilder besök vår hemsida trekkermuseum-otmmz.nl eller om ni är i Nederländerna, besök vårt museum". 🇳🇱

Berättat av Sebastiaan Poppe för Björn Cagner som skrivit texten.

Bilder: Sebastiaan Poppe



Ett mycket snyggt och gediget arbete.



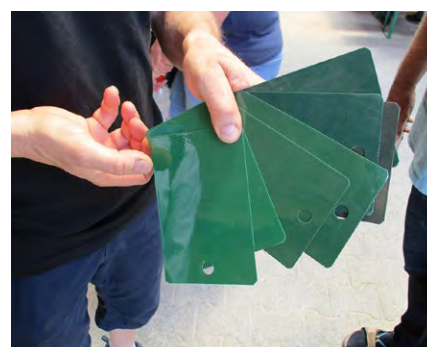
Ljuddämparen är nytillverkad i rostfri plåt. Observera hjulmuttrarna som rengjorts och elförzinkats. Bakom BM-20 står Patricks T 24.



En av gästerna överlämnade en mycket ovanlig Munktellare som present. Troligen den enda av sitt slag.



Gästerna börjar anlända. Många fastnade dock på utsidan vid BM-20, väl värd att beundra.



Det är inte lätt att fastställa rätt kulör på en gammal traktor.

Firande av återuppstånden BM-20

I förra numret av BM-bladet fanns en artikel om Patrik Jaehn i Schweiz som totalrenoverat en BM-20. Redan då var den nästan helt klar. Ett som saknades var återinvigningen av traktorn. Detta liksom välsignelse av traktorer är mycket vanligt utomlands, inte bara i Europa utan även i andra världsdelar. Det är också vanligt att traktorerna smyckas med blommor vid sådant tillfälle.

Det var många inbjudna till återinvigningen som skedde hos en granne till Patrick och Madlen i slutet av maj. Dagen till ära sken solen från en klarblå himmel. BM-20 var uppställd utanför stallet där det var dukat till fest. Bredvid BM-20 stod den T 24 som Patrick renoverat tidigare och omtalats i BM-bladet. Fast den traktor som tilldrog sig all uppmärksamhet var såklart BM-20. Den var självklart värd all uppmärksamhet för Patrick har

lagt ned ett otroligt arbete på den. Inte enda del hade undgått att rengöras, kontrolleras, repareras eller bytas och till slut ytbehandlats. Till och med hjulmuttrarna hade elförzinkats!

Inne i stallet var det uppdukat en buffé med kött, kyckling, grönsaker, sallad och bröd. Alla sorters dricka fanns också. På baksidan var speciella grillar för grillspett tända så det var bara att göra sig ett grillspett och lägga på grillen. Grillarna var som långsmala lådor ungefär i storlek med längre blomlådor. På långsidorna var urtag gjorda så grillspetten som var lite längre och platta kunde läggas tvärs över grillen. Spetten var platta för att det man trädde på spettet inte skulle kunna snurra runt vid grillningen. När spettet var klart hämtade man övriga tillbehör och tog plats vid något av långborden.

Snart stod sorlet högt vid borden och

man hörde trots dialekten att det rörde sig om traktorer. Det var lätt att förstå att många av de som kommit hade egna traktorer. Det är klart att befinner man sig i Schweiz så är man omgiven av Frankrike, Tyskland, Österrike och Italien och därmed är variationen på olika traktorfabrikat mycket stor även om schweiziska Hürlimann står högst i kurs. Det fanns också en och annan som hade BM och Volvo. De flesta var dock privatimporterade under senare år, ofta via Nederländerna.

Tyvärr hann vi inte med att lyssna på uppstarten av BM-20 då vi var tvungna att lämna återinvigningen för att hinna med vår förbindelse hem. Hörde dock senare att festen pågått ganska så länge. 🍷

Text och bild: Björn Cagner



Degeberga.

Traktor och Motorträff i Degeberga, Skåne



Tre besökare från Tyskland. Närmast en Bauman som är ett hemmabygge med en luftskyls Deutz dieselmotor.



Klart att tändkulorna ska vara med.



En 400 med sexcylindrig motor borde väl heta 460.



Säkert landets enda Volvo Duett husbil.

Som vanligt den första helgen i juli arrangerades Traktor och Motorträff i Degeberga, Skåne. Årets träff var den femte i ordningen. Två år har det av naturliga orsaker inte blivit någon träff. Det var Traktorvännerna och Gälds Härads Hembygdsförening som tillsammans med medlemmar från andra veteranklubbar arrangerade träffen. Det var i den inbjudande hembygdsparken som ligger på Trollemöllavägen i Degeberga med Degeberga Stugby och Forsakar naturreservat som grannar.

Utöver utställningen av veterantraktorer, motorer, ångmaskiner/lokomobiler och andra veteranfordon finns i parken

även utställningar såsom vagnmuseum, gammal lanthandel, stugor och vagnmakeri med café. Nytt för i år var att man skaffat en släde så den som ville kunde prova pulling med sin veterantraktor. Det blev ett mycket uppskattat inslag.

Till årets träff i det vackra sommarvädret kom det 115 traktorer, 30 motorer och närmare 1 500 besökare. De som kom längst ifrån var tre traktorer med tillkopplade bovagnar som kom ända från Tyskland. De har faktiskt varit med förut trots att de har en runda på 150 mil. Verkligen imponerande! 🇩🇪

Text och foto: Åke Björkhem

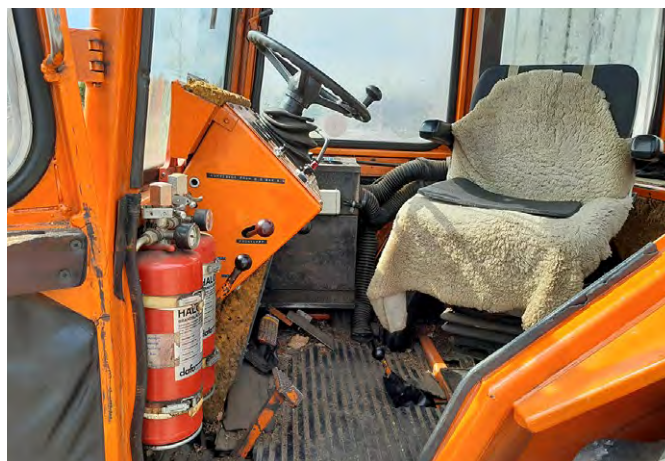


Ödbjörn uppställd utanför garaget. Kranen har bra räckvidd och är utrustad med en tvåhastighetsvinsch.

Ödbjörn Domänverket SS 70



Både motor och balkar känns igen från 430.



En titt in i den förhållandevis rymliga hytten. Hytten är faktiskt utrustad med AC. Det är på reglagen som åldern syns. Inga joy-sticks här inte

Ödbjörn var en skotare som utvecklades kring 1970 på Domänverkets verkstad i Simlångsdalen i Halland. Anledningen var att det fanns ett behov av en mindre skotare. Det var Olle Ödbo som skötte utvecklingen av Ödbjörn. Grunden var en 430 där framaxeln togs bort och istället försågs med midjestyning och en ny vagn. Den första prototypen stod klar under 1970 och den andra förbättrade under 1973. Skotarna visade sig fungera mycket bra i skogen varför det beslutades att starta produktion efter viss vidareutveckling. 1980 efter ungefär tio tillverkade skotare plötsligt Domänverket att stoppa produktionen. Istället startade en firma i Halmstad produktionen och maskinen såldes under namnet RK 66 Snorre. Begagnade 430 köptes in, renoverades och användes

som bas i tillverkningen. Vissa ändringar gjordes som till exempel boggielådorna där drivningen av hjulen från början gjordes med kedjor men ändrades till kugghjul. Tyvärr visade det sig att det var en mindre lyckad lösning. Under 1988 flyttades produktionen till Gävle där Snorre Maskin AB köpt upp ett företag som sysslade med motorrenoveringar. Skotaren producerades fram till 1992 men det går fortfarande att köpa reservdelar.

Den Ödbjörn som syns på bilderna ägs sedan många år av Bengt-Ove Johansson i Markaryd. Hela namnet är Ödbjörn Domän S 74 och den är tillverkad 1976 med tillverkningsnummer tre. Den rymliga hytten som har dubbelkommando var som standard utrustad med luftkonditionering. Nosen är hög och sänkbar för att skotaren

lättare ska komma över diken och liknande där nosen riskerar att ta i backen. Vagnen går att länga eller korta med 60 cm. Denna lösning frestade dock på konstruktionen så den är idag borttagen. Kranen som har lång räckvidd är försedd med en tvåhastighetsvinsch. För att underlätta lastning så har skotaren midjelås vilket förhindrar att den kan välta. Bengt-Ove berättar att han är mycket nöjd med den och att reparatio- nerna har varit få med tanke på hur många kubik han har kört ut ur skogen med den. Han anser att man skulle fortsatt med produktionen för det är en bra skotare, smidig i skogen, bra lastförmåga och tar sig fram överallt. Många anbud att sälja har han fått men aldrig accepterat för den ska stanna kvar. 📌

Text och bild: Björn Cagner

Nedslag i historien

1967 var ett händelserikt år då ett flertal produktnyheter skulle göra företaget världsledande på olika områden i större eller mindre utsträckning



DR 631B

1967 var året man uppgraderade Grus-Kalle då man bytte motorenheten från 350-traktorns chassi till 600-traktorns. Utöver dessa var det även ett antal önskvärda ändringar genomförda på dumpern. Bland dessa kan nämnas en helt ny och lägre korg vilken gjorde maskinen mer lättlastad vilket utmynnade i ett mer välbalanserat utseende. Andra ändringar värt att nämnas är att ramen och dumperkorgen fick ett mer tåligt material. Lastförmågan höjdes, hydraulsystemet ändrades och även större hjul infördes både fram och bak, 18.4/15-34/14 fram och 16.00-24/16 bak, jämfört med det gamla 15-34/14 fram och 14.00-24/20 bak. Man gjorde en enklare exportversion där en hel del utrustningsdetaljer överfördes till extra utrustningar typ värme, skyddsgaller, arbetsbelysning samt vindrutetorkare bak på hytten. Exportutförandet fick även en enklare dumperkorg. Internt kallades denna nya version för DR 631B – men utåt mot marknaden behölls beteckningen DR 631.

DR 631 med betongkar

Liksom DR 631 hade denna variant all-hjulsdrift, ramstyrning och navreduktion på bakaxeln samt differentialspärar på både fram och bakaxel. Den kunde därför köras både på allmän väg och under svåra förhållanden – typ terräng. Till den goda framkomligheten bidrog de stora hjulen och den lilla vändradien. Dragaren var här identisk med DR 631B. Korgen rymde 4 m³ betong alternativt 6 m³ sand. Lastförmågan låg på 10 t och tippvinkeln var hela 80 grader.

1967 kom maskinen som skulle bli ett genombrott på anläggningsmaskinsidan och dess framtida utveckling nämligen **DR 860**. Det var en dumper med kraftresurser med 15 t lastförmåga som var ramstyrd, 3 axlar, 4-hjulsdrift stark 6-cylindrig motor och hydraultransmission. Drivaxlarna hade differentialspärar och bromsarna var tryckluftsmekaniska och framhjulen hade skivbromsar. Maskinen fick kraftig däckutrustning fram – 18.4-34/14 och 14.00-24/20 bak som kunde ersättas med 16.00-24/12 för ökad bär-

yta på lösa underlag. Förarkomforten var mycket god med bra sikt, ljud och värmeisolerad och försedd med öppningsbara front- och bakrutor samt taklucka. Den rent arbetsmiljömässiga delen med välplanerade manöverorgan som instrument och servostyrning kompletterade bilden av det nya dumperekipaget.

Detta år sattes de 4-hjulsdrivna lastarna **LM 640** och **LM 840** i produktion. LM 640 var den 4-hjulsdrivna varianten av LM 620 som gick i produktion redan året före. Skillnaden var att LM 640 hade en styrande drivaxel men var i övrigt identisk med LM 620 i form av prestanda, utrustningar m.m. LM 840 var en 8-tonsmaskin med de mindre maskinernas alla fördelar. Den drevs med Volvos D50-motor som utvecklade 100 hk.

SM 870 – den 13 februari detta år rullade det första fabriksproducerade exemplaret av denna maskin ut från monteringshallen i Arvika. Maskinen var en ramstyrd maskin vilket innebar att den var ledad i sidled och fram och bakvagn kunde vridas hela 45 grader. Härigenom





SM 871



T 600



T 800 industri

följde bakhjulen alltid framhjulets spår och att fram och bakvagn alltid är axiellt ledade i förhållande till varandra vilket betyder ständig markkontakt för alla hjulen oavsett terräng. Motorn var D50-motorn som i denna version gav 118 hk vid 2 800 r/min och drev på alla 4 hjulen. Maskinen användes för helträdstransporter och vinschen kunde användas även om traktorn stod stilla. Maskinen som vägde 7,3 t hade en maxhastighet på 29 km/h. Ett större antal av dessa köptes direkt eller som begagnade av Atlas Copco för att byggas om till bergbörvagnar. Men det är en annan historia. Andra stora köpare var SCA och Graningeverken samt Stora Kopparberg.

SM 871 – skotaren. Skotaren som var en stark ramstyrd lastbärare klarade av 10 t last. De främsta egenskaperna var dess styrka i kombination med smidigheten i svåra terrängförhållanden. En hög och god medelhastighet kunde hållas även i motlut med fullt lass. Rent maskinellt så hade den samma förnäma egenskaper som SM 870 såsom, 4-hjulsdrift, differentialspärar, runtomliggande skivbromsar och en mycket rymlig och komfortabel hytt. Kranen var ÖSA 69 P alt. 89 P. Ett mindre antal av denna maskin var också basmaskinen för fällare-buntare påbyggda av ÖSA i Alfa.

SM 872 – arméversionen – var en specialmaskin för ammunitionsbärande, beställd av den svenska armén. Den var tekniskt sett identisk med SM 871 men hade flak istället för lastbärande funktion.

600-traktorn – den efterlängtdade efterträdaren till legendariska 350 kom detta år. Många var spända på den nya modellen och dess nyheter. Det första man såg var att modellen var mer fyrkantig jämfört med föregångaren och lik den större T 800. Maskinellt var det samma motor men med Simms insprutning istället för Bosch vilket gjorde den starkare. Dessutom infördes nya motordetaljer såsom nytt topplock och större ventiler, varför prestandan kunde höjas på den nya traktorn. Denna fick beteckningen 1113A. En annan sak som infördes var

även den förbättrade hydrauliken. I 600 fick föraren även en ny förbättrad bullerdämpande hytt med bl a bättre instrumentering.

T 800 industri

Traktorn hade med åren blivit allt vanligare som dragare i en rad olika transportuppgifter. Man hade eftersträvat större dragkraft hos maskinerna och därför tog företaget fram en industrivariant av den kända T 800 nämligen **T 800 Industri**. Den drevs av den välkända Volvo D50-motorn som här utvecklade 106 hk. Det som utmärkte industriversionen var den utmärkta förarmiljön som var en av grundstomarna vid konstruktionsarbetet av denna maskin. Sitsen, placering av instrument och pedaler och hyttens ergonomiska utformning borgade för en förstklassig arbetsmiljö. Sitsen var utprovad enligt de senaste vetenskapliga rönen på området. Instrument, spakar och pedaler var placerade inom bekvämt räckhåll för föraren och sikten var utomordentlig då fönstren gick ner till golvet vilket gav fri sikt framåt och även bakåt. Hytten var redan från början byggd för god isolering av ljud, värme och kyla. Den största skillnaden mot lantbruksversionen var att för att möta hårdare påfrestningar hade den från början segjärn i svänghjulskåporna, bakaxelkåpan samt bakväxelhuset. En annan detalj var att den "ordinarie ettan" var spärrad som gardering varför man kan säga att traktorn var 7-växlad. Däckutrustningen var kraftigare och den hade styraxeln från de 2-hjulsdrivna lastmaskinerna istället för den rörxel som satt i lantbruksversionen.

S 280 – efterträdaren till S 257. Även på trösksidan fanns det nyheter detta år. S 280 var den naturliga efterträdaren till 257:an. Vid en första anblick så såg man att den nya tröskan hade betydligt renare linjer än sin företrädare mycket tack vare plana ytor på skyddsplåtarna. På det tekniska planet hade man infört en större motor som här gav 41 hk SAE vid 3 000 r/min. Som alternativ fanns även Volvos B18-motor.



S 280



S 900

S 280 hade ett 8 fots skärbord och samlingsvidden var 2,54 m. Man hade ansträngt sig för att garantera säkerheten på denna modell varför alla remmar var inkapslade, vilket gav tröskan ett mycket tilltalande utseende. Den bakre halmhuvten hade som de större tröskorna en slät baksida. Spannmålstanken var inklädd och bränsletanken hade placerats inför skydden, vilket gav tröskan ett mycket kompakt utseende. En sak som välkomnades var att haspelvariatorn var inställbar från förarhytten.

S 900 – En självgående tröska i den större klassen presenterades också. Bland nyheterna på denna maskin kan nämnas det helt avbalanserade uppsamlingsplanet och sållet, hydropneumatisk skärbordsavfjädring, snabbkoppling av skärbordet genom sk. overcenterlös. S 900 kunde förses med 10 eller 12 fots skärbord. Spannmålstanken rymde hela 21 hl. Motorn var en 4 cylindrig dieselmotor på 78 hk. Då motorn var placerad bakom tanken på tröskan gav detta en låg ljudnivå vid förarplatsen. Man hade redan på planeringsstadiet mycket bra säkerhetstänkande för maskin och förare. 🛡️

Text och foto: Jörgen Forsrup



En ovanlig hytt på en BM-20.



Det var gott om BM-traktorer i alla åldrar och utförande. Både i originalutförande, ombyggt och renoverat.



En BM 350 med Livabdumper fanns på plats.



Om denna fanns inga uppgifter. Att den är byggd på en Volvo BM syns dock.

Hjulets Dag i Gräfsnäs

Efter två års uppehåll var det återigen dags för hjulets dag i Gräfsnäs utanför Alingsås. Det är Bjärke Hembygdsförening som står för arrangemanget. Alla som har någon typ av maskin, traktor, fordon, veteranbil, motor eller annat föremål som har ett teknikhistoriskt värde eller kuriositet får ställa ut på Hjulets Dag.

Gräfsnäs ligger 2 mil från Alingsås och 6 mil öster om Göteborg utefter väg 190 som också kallas Retrovägen. Gräfsnäs är ett populärt utflyktsmål för här ligger den gamla slottsruinen i en vacker park med utsikt över sjön Anten. I parken finns också en känd restaurang. Under sommarhalvåret är det veteranbilsträff varannan torsdag. Här går också den gamla museijärnvägen Anten-Gräfsnäs som un-

der Hjulets Dag kör extraturer. Inte långt från Gräfsnäs ligger också det fina museet Stora Mellby Mekaniska Verkstad väl värt ett besök. Museet har nu utökats med ytterligare en hall.

Årets träff blev inget rekord i antalet besökare eller utställare trots att fältet var i det närmaste fullt. Antalet besökare var drygt 2 000 st. Hur många motorcyklar, bilar lastbilar och traktorer som infunnit sig finns ingen uppgift om men som sagt utställningsområdet var i det närmaste fullt. De flesta utställare och besökare var ändå nöjda för som det sas så "hann man prata färdigt". Museets hiskeliga hemmabyggda täckdikningsmaskin fanns såklart på plats. Traktorerna stod i långa rader och de flesta märken fanns represente-

rade. Många i originalskick men också många snyggt renoverade. Ledsnade man på traktorerna så fanns det många veteranlastbilar att bese. Vissa hade även andra veteranfordon som last. Sedan fanns också alla veteranbilar att bese.

BM-klubben fanns på plats med sitt röda tält. Det var Morgan Lundqvist som bemannade tältet. Det blev nästan rekord i försålda kepsar och T-shirts. Flera nya medlemmar blev det också. Inte så konstigt med tanke på det stora antalet BM-traktorer i grannskapet. Inte bara i lantbruksutförande utan även lite mer ovanliga. 🛠️

Text: Björn Cagner
Bilder: Morgan Lundqvist



Det fanns flera BM-10 och BM-20 i originalskick på temautställningen.



Vid tältet rådde full kommers hela tiden.

Motorns dag i Målilla Hembygdspark 6–7 augusti

Vår resa till Målilla började med att vi hämtade vår nya styrelseledamot, Christer Ekström, vid Forsby Säteri i närheten av Gamleby. Där blev vi bjudna på lunch innan resan fortsatte till Målilla Hembygdspark.

Det regnade nästan hela resan men upphörde när vi kom fram vid fyra-tiden på fredagen. Tillsammans hjälptes vi åt med att sätta upp tältet och inredningen. Profilarartiklarna väntade vi med att plocka upp tills på lördagen. Då kom också Lars-Erik och Ingrid Björkström tillsammans med Kjell Rehnström.

Temat för Motorns Dag var i år rändkolor, stationära motorer och BM-10, BM-20 och BM-21. Lördagen bjöd på riktig folkfest med ungefär 2 000 besökare vilket innebar att vi hade fullt vid vårt tält hela tiden. Profilarartiklarna hade en strykande åtgång. På söndagen kom inte lika många besökare, men det gick ändå relativt bra. Vi lyckades även värva ett antal nya medlemmar till BM-klubben.

Vi blev utsedda att välja de tre bästa traktorerna av BM-10 och BM-20 bland de som var utställda på området.

De utställda motorerna och sågverket kördes flera gånger under båda dagarna. Det fanns även gamla bilar, brandbilar, motorcyklar och Dackarnas gamla tävlingsmotorcyklar utställda på området. Det var också gott om ”knallar”, som sålde diverse maskindelar, godis, honung, skivor och mycket annat.

På söndagseftermiddagen åkte vi hemåt igen, trötta men nöjda med de båda dagarna. 🛠️

Text och bild: Christer Ekström, Guy och Lisbet Larsson



Fritt fram att klättra på maskinerna!
Barn är under vårdnadshavares ansvar och uppsikt!

Svensk industrihistoria möter framtiden

HÄR FINNS NÅGONTING FÖR ALLA!
Upplev 190 år av svensk industrihistoria och vår nya interaktiva framtidsutställning med Volvo Construction Equipment. Dessutom en bättre butik och ett större café.

MUNKTELLMUSEET
ESKILSTUNA

Öppet: mån-fre 10-16 • lör 11-16 • sön stängt
munktellmuseet.com



**Ekedalens
Maskin AB**

**Nya och begagnade
delar till din maskin.**



Telefon 0502-42348

- Service
- Reparation
- Köper
- Säljer
- Byter





Hannu Olssons Epa-tractor som användes vid slåttarna.



Här är det Sebastian som kör sin 650 med en Claas höpress. Alla tre traktorerna i bilden har varit med i tidigare reportage i BM-bladet.

Teknikdagen i Rudskoga

Den årliga teknikdagen i Rudskoga som ligger i Kristinehamns kommun har funnits sedan 1998. Då var det några gubbar som satt och filosoferade runt ett par ångmaskiner och kortvågsradio. Så höll det på i några år till man märkte att det fanns ett intresse och fler ville delta. Alltså beslöt man att bredda utbudet och då Rudskoga är en genuin småbrukarbygd så kom traktorer tidigt in i bilden. Många Grälle och framför allt BM-traktorer har deltagit genom åren.

Ganska tidigt beslöt man att ha ett tema för varje teknikdag. Målsättningen var att varje tema skulle spegla utvecklingen från dåtid till nutid. Därmed har de flesta teman handlat om lantbruk som skogstransporter, höskörd, spannmål med alla olika faser från plöjning till tröskning och potatisodling från sätning till skörd. Ett år hade man till och med grävt upp ett helt träd och "planterat" det på central plats för att kunna demonstrera hur en skördare arbetade. Ett år fanns en orkester på plats som spelade till kompet av en BM Victor.

Efter några år så noterades det att det kom mest "gubbar" så 2008 beslöt man att bredda temana så de skulle inbegripa hela familjens medlemmar i olika åldersklasser. Vitsen var också att teknikdagen inte skulle vara samma från år till år. Det skulle också skapa variation på utställarna.

Årets Teknikdag skedde söndagen den 31 juli i ett lagom molnigt men varmt väder. Ett aktuellt ämne var Kris och Beredskap. Ett tema var också höbärgning. Att teknikdagen är populär bevisades av att det kom så mycket som 3 000 besökare.

BM-klubben var så klart på plats med tält och klubbartiklar. Då ordinarie regionombud är starkt engagerade i organisationen av Teknikdagen så bemannades tältet av Ingrid och Lars-Erik Björkström. Försäljningen gick bra och det blev flera nya medlemmar. 🛠️

Text och bild: Lars-Erik Björkström med assistans av Håkan Nordström och Hannu Olsson

Ett varmt tack till

Lars-Erik och Ingrid Björkström som istället för oss tog hand om BM-tältet. Håkan Nordström och Hannu Olsson.

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

**BEGAGNADE
TRAKTORDELAR**

Nya startmotorer och gener.
Även andra nya delar.



Tältet snyggt uppställt med en Volvo BM 430 vid sidan. Inte undra på att det drog besökare.

**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



Tältet med alla varor upppackade snyggt flankerat av en T 43 Hesselman.



Det var många BM-traktorer som deltog i korgen.

Traktorkortege i Katrineholm den 13 augusti

Katrineholmsveckan anordnas varje år den första veckan i augusti med evenemang varje dag av alla de slag. Evenemangen var löpar-tävlingar, mc- parad, veteranbils-kortege, uppträdande i stadsparken och sen men inte minst veterantraktorkortegen. I sol och 30 grader varmt kom det ungefär 50 traktorer av olika märken. Det var samling klockan 10 vid Djulö camping där alla kunde umgås under ett par timmar och äta av färdkosten innan kortegen skulle starta. Då fanns det också tid att besöka BM-klubbens tält som var bemannat med Ingrid och Lasse Björkström.

Strax innan klockan 12 så pratade Lars Berglind lite om hur rundan skulle köras på Katrineholms gator. Klockan närmar sig 12 och då startade Torgny Elgström sin BM 36 och tar täten. Snart var alla traktorer uppstartade och började att rulla iväg i en lång karavan. Rundan var utannonserad i lokaltidningen så det var mycket folk utmed gatorna som vinkade glatt. Efter en timme

på traktorn så var vi tillbaka på Djulö camping.

Det blev en del eftersnack och fler besök i tältet innan alla åkte åt olika håll.

Alla var mycket nöjda med dagen. Om allt går som det ska så kör vi nästa år igen. 🍷

Text och bild: Lars-Erik Björkström



Det fanns gott om tid att äta sin medhavda matsäck och prata lite med andra deltagare. Till vänster står Rolf Pettersson och sitter gör Clas Lundén.



5-ÅRS JUBILEUM

SKOGENS VETERANER

LÖRDAG 17/9 10.00-17.00

KÄLLHULTS BYGDEGÅRD, DALSKOG

ENTRÉ 150 KR, UNDER 15 ÅR GRATIS

VINSTER LOTTAS UT PÅ ENTRÉBILJETTEN

SKOGSMASKINER HÄSTKÖRNING UTSTÄLLARE
MOTORSÅGAR KOLMILA SERVERING

WWW.SKOGENSVETERANER.SE | FACEBOOK/SKOGENSVETERANER
KARL-ERIK 0730814344 | JAN-ÅKE 0705892112 | SKOGENSVETERANER@GMAIL.COM





Utställningsområdet spänner över 70 ha.

Svenska BM-klubben på Borgeby Fältdagar den 29–30 juni



Det var en strid ström av besökare till tältet.



Det var varmt i solen så lite skugga behövdes. Från vänster Lisbet Larsson, Ingrid Björkström och Guy Larsson.



Framför tältet stod en ovanlig BM 471 med fyrhjulsdraft uppställd.

Under två heta och soliga dagar i slutet av juni var BM-klubben på Borgeby Fältdagar utanför Lund. Borgeby Fältdagar är en stor lantbruksmessa utomhus med över 400 utställare. Besöksantalet under dagarna var mer än 19 000. Området är så stort att man får åka med traktor och vagn runt på området.

På utställarområdet hade vi en bra plats för tältet. Det var bredvid andra veterantraktorklubbar från Skåne. Vi hade stort utbyte med dem och fick många nya kontakter. Vi som bemannade BM-klubbens tält var Guy och Lisbeth Larsson samt Lars Erik och Ingrid Björkström. Det här var tredje året som klubben var med på mässan. I år var det nog rekord med besök i vår

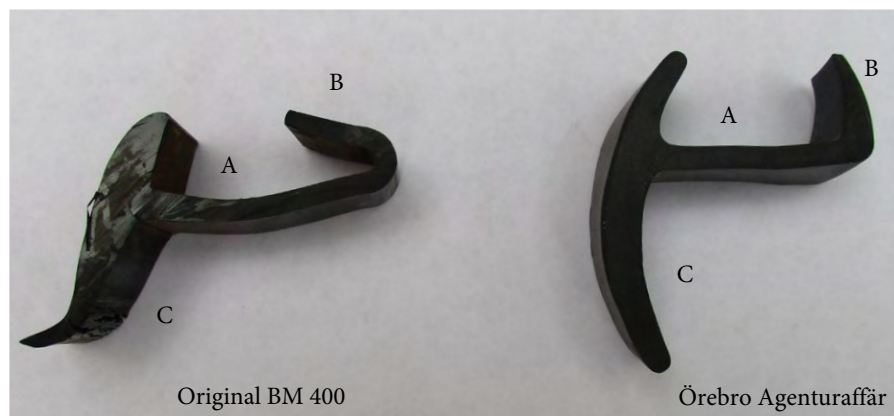
monter. Vi fick in många nya medlemmar i klubben under dagarna. Försäljningen av klubbartiklar gick väldigt bra vilket gjorde att vi sålde slut på många saker redan första dagen. Guy, som är klubbens ordförande och BM-expert, fick besvara många kluriga frågor om olika tekniska problem på gamla traktorer. Vid tältet stod en Volvo BM 471 med fyrhjulsdraft. Då det är en

ovanlig traktor som det endast tillverkades 50 stycken av så väckte den uppmärksamhet så det var många som stannade för att titta på den. Ägaren till traktorn är Anders Johansson i Harlösa som har ett stort antal veterantraktorer i sin ägo. Anders äger även Ängdala Traktormuseum som är värt ett besök. 🇫🇮

Text och bild: Lars-Erik Björkström

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

Gummilist till BM 400



I förra numret av BM-bladet fanns en artikel om Örebro Agenturaffär. I artikeln sas att de har en gummilist som passar mellan hytt och tank på BM 400. För att testa lis-

ten inköptes en sådan. Tyvärr visade det sig att den inte passade något vidare då skillnaderna var flera:

1. Punkt A visar spåret som ansluter till hytten. Spåret i originallisten är 30 mm brett och i listen från Örebro Agenturaffär endast 26 mm.
2. Läppen vid B på originallisten omsluter kanten på plattjärnet som är påsvetsat på hytten. På listen från Örebro Agenturaffär står läppen rakt upp. Det är på denna läpp som kåpan över batterierna vilar. När läppen står upp så är det svårt att få dit kåpan.
3. Läppen vid C på listen från Örebro Agenturaffär är längre och mer lutande inåt än på originallisten.

Med anledning av dessa skillnader avrådes från inköp. 🛑

Text och bild: Björn Cagner

Region Dalarna, Gävleborg och Västmanland har under sommaren deltagit i två arrangemang. Här följer ett kort referat av dem

Ullermuller

Ullermuller är ett årligen återkommande arrangemang bortsett från pandemiåren. Normalt sker det lördagen efter midsommarhelgen vilket i år inträffade den 2 juli. Platsen är vid Ullergården i Ullessäter utanför Fellingsbro. Trots att vädret inte var det bästa så infann sig 30–40 traktorer till paraden. Utanför gården fanns olika utställare med försäljning av smide, egentillverkat grillkol och mat och fika. I en monter kunde man beskåda Bengt Carlbinders fantastiska modeller.

BM-klubben fanns på plats med information om BM-klubben. Det blev en del nya medlemmar. Tältet bemannades av regionombudet Evald Karlsson och Leif Anväg.

Grängesbergs Motor och Nostalgimuseum

I Grängesberg var det Grängesbergs Motor och Nostalgimuseum som arrangerade en motordag då besökarna förutom museets samlingar kunde se gamla maskiner i arbete bakom själva museet. Där visades lingrävare, grävare med slängskopa, väghyvlar, brandbilar, traktor och

äldre bruksmaskiner. Där fanns också en grävmaskin byggd på en BM 55 som var i drift. Själva museet som är inrymt i Grängesbergsgruvans gamla ångcentral erbjuder en nostalgisk överblick över föremål och miljöer från 1920-talet och framåt, bland annat en komplett bilverkstad. I utställningshallen finns också en stor samling veteranbilar.

BM-klubben fanns på plats med både tält och en BM 35. Traktorn tillhör Urban Sondell och det var många besökare som uppskattades när den startades så de fick njuta av ljudet från 1053:an. Även här blev det en del nya medlemmar. 🛑

Text och bild: Leif Anväg



Tältet uppställt utanför Grängesbergsgruvans Ångcentral. Traktorn är en BM 35 som tillhör Urban Sondell.



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

Posttidning B

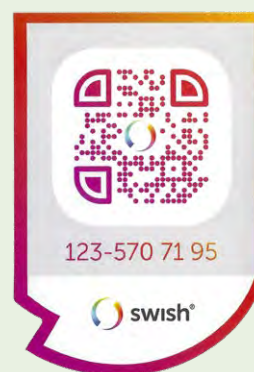
Värva medlemmar. Få en T-shirt och delta samtidigt i en tävling!

BM-klubben behöver fler medlemmar för att utöka verksamheten. Som medlem har du alla gånger vänner och bekanta med samma intresse som säkert vill bli medlemmar. Värva dessa och få en T-shirt när tävlingen är slut med ett tryck som visar hur många medlemmar du värvat under året. Samtidigt deltar du i en tävling där den som under året värvat flest medlemmar får pris. Priset bestäms av antalet medlemmar du värvat.

Så fort du värvat en medlem så meddelar du klubbens kansli vem du är och den nya medlemmens namn. Den nya medlemmen registreras som värvad av dig. Kansliet nås per mail kansli@bmklubben.se eller per telefon 070-977 99 90 (mån-fre kl. 10-14). Tävlingen börjar nu och pågår fram till årets slut. Då sammanställs antalet värvade medlemmar och vinnaren utses. Vinnaren presenteras i BM-bladet 2023-1.

Medlemsavgiften för den nya medlemmen betalas enklast med Swish. Skanna QR-koden eller ange nr. 123 570 71 95. Som meddelande anges den nya medlemmens namn och "ny medlem".

Det går lika bra att betala till bankgiro 482-0759.



Glöm inte att ange den nya medlemmens namn och "ny medlem".

Samtidigt skickar den nya medlemmen ett mail med namn och adress till kansli@bmklubben.se eller fyller i formuläret på hemsidan. Det går också att ringa till klubben på 070-977 99 90 (mån-fre kl. 10-14).

Så snart betalningen registrerats så skickas medlemskortet.

Lycka till med värvningen!

Svenska BM-klubben



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



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

Just nu rabatt på ljuddämpare till T 20-serien



Finns till T-24, BM-55/470, BM-230
och BM-350/35/36

Beställ på 070-977 99 90 eller kontakt@bmklubben.se