

BM-bladet

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

Årgång 14

Nr 1

Mars 2023



Svenska BM-klubben



MUNKTELLS
30-40 HK FYLLER 110 ÅR



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 Rehmström 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

Jönköpings län: Kjell Rehmström 070-585 00 44

Östergötland: Olof Irlander 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
Kallelse till årsmöte	2
Presentation av styrelsemedlem	3
30-40 110 år i år	4
Modellfordonsmässan på Munktellmuseet	6
Volvo Museum	8
Holms Industri AB Motala	10
Kåseri över de flesta veteranaktiviteterna under 2022	14
Munktellmuseet	16
Nedslag i historien	17
Vad hände efter 1932?	19
Volvo Philip – en okänd, men ändå inte, konceptbil	21
Det kom ett brev. Vår vän Victor – en traktorhistoria	22
Renovering av en Volvo BM 814	23
Traktorn på museet	24
Hälsningar från Frankrike!	25
Mekartips. Byte av vevaxel i en 1052-motor	26
Besök från Schweiz	27
Mekartips. Byte av sprintlås	28
Bokrecension. Traktorer i liten skala	38
Lösning ordrebus	30
Lösning Finn tio fel	32
Vad är det för filur?	32

Från redaktionen

2023 har inte börjat något vidare. I alla fall inte vädermässigt. Ingen riktig vinter utan mörker, regn, dis och dimma och allmän nedstämdhet. Tack vare belysningen i verkstaden har man lyckats hålla allt på avstånd.

Dock verkar optimismen flöda när det gäller kalendern för skogs dagar, träffar, marknader och plöjningar. Redan i slutet av januari var det veterantraktorutställning i Danmark följt av Modellfordonsmässan i Eskilstuna. När detta nummer av BM-bladet går i tryck har det varit flera skogs dagar. Inom kort kommer veteranmarknaden i Västerås och så rullar det på. Verkar som det fortfarande finns ett uppdämt behov efter pandemin för trots alla träffar förra året så låg ändå pandemin som ett lock. Oj, mycket folk. Hålla avstånd. Vagar jag skaka hand. Någon som hostade. Nu verkar det som vi kan släppa allt det där och istället njuta av alla evenemang som börjar fylla kalendern.

Väl mött på någon träff! 🍷

Skribenter i detta nummer

Björn Cagner

Jörgen Forsrup

Annelie Hilbertsson

Håkan Johansson

Ola Korsfeldt

Guy Larsson

Hugo Mas

Bert Nordfeldt

Jannicke Serneberg

Varmt tack alla bidragsgivare!

Bilden på framsidan kommer från en broschyr för Munktells 30-40 hk traktor. Denna traktor var inledningen till Munktells och sedermera Bolinder-Munktell framgångsrika traktortillverkning.

Artikelförfattaren ansvarar för innehållet i artikeln.
För mer information kontakta redaktionen.



Våren närmar sig så snart börjar det bli dags att ha uppsikt över sina traktorer och redskap så man inte drabbas av oplanerat driftsstopp.

Styrelsen har ordet

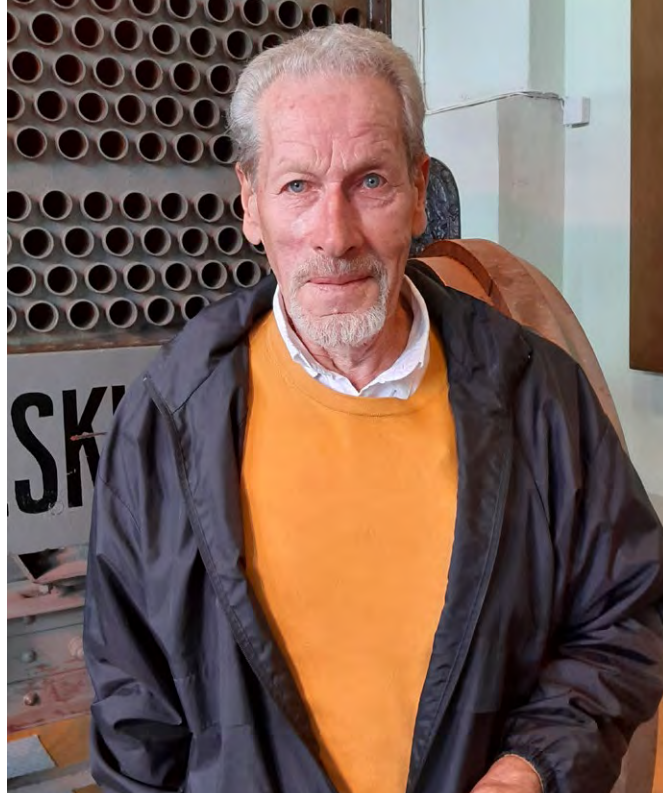
Som nyvald till styrelsen har jag precis avverkat mitt andra styrelsemöte. Även vid detta möte blev jag lika imponerad av den stora kunskap som de olika ledamöterna besitter och vilket arbete de lägger ned för att föra klubben framåt. Det finns också ett väldigt bra samarbetsklimat i styrelsen.

Ni ska veta att BM-klubben finns över hela landet så det gäller att alla förtroendevalda ligger i för att utveckla och marknadsföra BM-klubben.

Vi är naturligtvis beroende av att ha ett bra förhållande med våra medlemmar och samtidigt värva nya medlemmar både på traktorsidan och entreprenadsidan.

Tipsa gärna om ni känner till någon eller några med äldre maskiner som kanske ännu inte blivit medlemmar. 🙌

Vid pennan, Jan Christer Ekström



Kallelse till årsmöte

Medlemmarna i Svenska BM-klubben kallas till årsmöte
lördagen den 1 april 2023.

Plats: Munktellmuseet i Eskilstuna.

Parkering: se museets hemsida.

Kaffe och kaka serveras från 12.00

Årsmötet börjar 12.30

Lunch serveras 13.30

Dagordning enligt stadgarna.

Samtliga handlingar för årsmötet finns att tillgå på mötet.

För vår planering anmäl deltagande senast 26 mars 2023.

Anmälan kan göras på tel: 0709-77 99 90 eller e-mail: kontakt@bmklubben.se

Eventuell ändring meddelas på klubbens hemsida bmklubben.se

Presentation av styrelsemedlem

Hejsan.

Leif Johansson heter jag. Jag är född och uppvuxen på en gård utanför Nyköping. Efter skolan började jag som lantbruksmekaniker på dåvarande Drabant Maskiner som senare blev Odal Maskin och sen Lantmännen Maskin. När vår ordförande i BM klubben, Guy Larsson, slutade som verkmästare på Lantmännen Maskin 1983 klev jag in på den posten. Jag arbetade då parallellt med Christer Ekström, även han styrelsemedlem i BM-klubben. Mina sista år på Lantmännen Maskin tjänstgjorde jag som verkstadschef. Efter 40 år i böndernas tjänst började jag på Svenska Jägareförbundet Öster Malma. Nu är jag glad pensionär och hoppas jag kan bidra med något bra för Svenska BM-klubben.

En gång BM-fantast alltid BM-fantast! 🙌

Tack o hej, Leif Johansson





30-40 110 år i år

Under rubriken ”Lennart berättar” kommer vi att publicera ett antal intressanta berättelser från BM som Lennart Öknegård samlat på sig under sina år som redaktör för tidningen. Gemensamt för artiklarna är att de är författade av personer anställda på BM. Texterna återges i redigerad form vilket innebär att de korrekturlästs och i viss utsträckning avkortats. Dvs artiklarna är snarast att betrakta som återberättade av Lennart.

Den första berättelsen är nedskrivna av Bert Nordfeldt 2005. Han var tidigare anställd på BM åren 1948–1989 och vid sin avgång, reklamchef. Nordfeldts egen uppfattning om materialet var vid tidpunkten för nedtecknandet: Mitt minne var bättre för 15 år sedan alltså: 80 % av denna redogörelse är fakta, 10% är sannolikt och 10% är eventuellt rykte.

Munktelltraktorn som var med och startade svenska lantbrukets mekanisering

1913 föddes på Munktells Mekaniska verkstad en traktor kallad 30-40. Orsaken till namnet var att traktorn hade en 30-40 hk motor (normal effekt 30, med vatteninsprutning momentant 40 hk).

Traktorn var en gigant bl.a. vägde den 8 300 kg, var 5,8 m lång och 3,3 m hög inklusive tak (OBS traktorn hade tak). Bakhjulen var 2 100 x 600 mm stora med metalliska skeletthjul på drivhjulerna för markgreppet och metalliska styrskenor på framhjulerna. Bränsletanken rymde 140 liter olja och kylvattensystemet, likt en pipeline, fylldes med 380 liter vatten. Trots vikten var traktorn stark och drog en 5-skärig plog vilket var bra även med dagens mått, plöjde 5 ha på 10 timmar och vid harvning 2 ha per timme. Startades med blåslampa på 10 min.

1914 Sålde traktorn till Gimo bruk för 16 625:-. Den ersatte 8 man och 16 hästar.

1927 köptes traktorn tillbaka av Munktells och såldes senare vidare till Hansagården i Ängelholm.

1954 återkom traktorn till, som det då hette, Bolinder-Munktell.

1955–58 mitt första möte. Något av dessa år möttes Bert Nordfeldt och traktor 30-40 under en presenning intill dåvarande tröskverkstaden (längst ner på Verkstadsgatan). Den såg då tämligen skraltig ut. Att få tag på någon som var villig att bära ansvar för den och ville sätta några kronor på den hittade jag aldrig. För att få igång den och renovera den fick jag mycket hjälp av Blomberg en äldre vägghyveldemonstratör med gott om tid och senare av Wallman som arbetade på motorprovningen och var själv ägare till ett antal veterantraktorer i Stallarholmen.

Men störst av dem alla var Bengt Gustavsson demonstratör på Lantbruksförsäljningen som blev som en pappa för 30-40 traktorn; reparerade, målade den, smorde den och framför allt körde den. Jag minns bara Bengt som kunde och vågade köra traktorn på alla utflykter och visningar som jag drog omkring den till i Norden.

1955 Min tanke vid det första mötet med giganten var demonstrationer, uppvisningar och utställningar. Men också att skydda den mot väder och vind. Som nämnts ville dock ingen på företaget kännas vid traktorn.

Omedelbart till höger, ca 10 meter innanför den stora gamla valvporten vid Munktellstorget, fanns då en motorrenoveringsverkstad. Den skulle flyttas för att bereda plats för en konferenslokal. Vägen till lokalen gick genom en stor skamfilad hall. Jag lyckades övertala Ewert Wester (bl.a. anläggningschef) att måla och snygga upp denna lokal – utan tilldelade ekonomiskt bidrag. Och han gjorde det i stort sett snyggt. Detta är den första utställningshallen skapad av Bert Nordfeldt för traktorn 30-40 och sedermera flera veteraner 1959.

Sitt första stora utomhusframträdande fick traktorn 30-40 på lantbruksutställningen Rila (sedermera Elmia) samtidigt som vi presenterade vår senaste nyhet Boxer 350 – 2,4 t 56 hk. – Man kan påstå att utvecklingen gått framåt, det skiljde ca 50 år mellan traktorerna. Paret blev Rilas och alla fotografers attraktion. Jag lyckades förmå Sveriges Kung Gustav VI

Adolf att äntra kommandobryggan med hänförande utsikt.

1959 På Lantbruksuka – Ekeberg – utanför Oslo. Också där tog jag med gamlingen. I en norsk tidning kunde man läsa ett uttalande från en häst: ”nä er man på Lantbruksuka for å se på gamla traktorer”. Där stod den omsvärmad av normän och med ett personligt besök av Kronprinsen Olav. Varje dag var det en stor traktorparad och i täten tuffade traktorn 30-40, fotografernas älsklingsnotiv.

1960 En stor framgång för traktor 30-40 och mig.

Dåvarande direktör Holger Lindmark kallade in mig och sa:

– Vi får besök av Thailands kung Bhumibol och hans fru, världens vackraste kvinna Sirikit. Vi skall visa upp vad Bolinder-Munktell står för inte minst historiskt. Dra igång en påkostad visning det får kosta vad det vill. Skicka alla räkningar på mig.

Och jag som tidigare aldrig fått några pengar till 30-40 drog igång. Målade om utställningshallens väggar, tak och golv, försåg väggarna med stora tavlor, fräschade och målade om alla våra gamla traktorer. Utanför porten till utställningshallen byggde jag ett tak som täckte verkstadsgatan. Lade på en röd matta på gatan och snyggade upp de närmaste väggarna. Skaffade fram sigillmärkta kungastolar och en påkostad talarstol till Lindmark. Kontaktade Bolinder-Munktells blåsorkester under ledning av Holger Sköld. (jag tror att de lärde sig Thailands nationalsång).

Gamlingen kördes ut från utställningshallen, givetvis av Bengt Gustavsson, under fanfarer. Den stannade framför Bhumibol och direktör Lindmark inbjöd kungen att äntra giganten – det blev den tredje kungligheten som gästade traktor 30-40.

En parentes SÄPO – det kryllade av poliser som hade förbjudit allt folk att vistas på denna del av verkstadsgatan. Direktör Lindmark, 120 kg tung, var en dålig talare och hade med sig ett skrivet tal som en lekfull vinst blåste iväg utefter gatan. Jag, 60 kg, var snabbt ifatt papperet och satte foten på det. Lika snabbt fängade två SÄPO-killar in mig i ett järngrepp. Tack vare Lindmark släpptes jag – det var ingen terrorist. Undrar vad Bhumibol tänkte.

Omkring 1965 trängdes de gamla traktorerna ut från utställningslokalen av Sjukvården och kontor. Nu fanns ing-

en hall åt gamlingarna. Lite hit och dit innan jag fick dem placerade inom Volvo BM området som kallades för Nätet. Där fanns bl.a. Service-, Reserdels- och Reklamavdelningarna. Här fick maskinerna en uteplats. Platsen försågs med en stor skylt ”Still going wrong”.

1975 Fick jag besked att jag kunde få en inomhusplats för de gamla traktorerna på Bolindervägen i Volvo BM nya Hällbyområde. Hallen benämndes Bolinderhallen och är belägen framför dagens Volvo Construction Equipments kontor – ingång Port UL2. Hallen härbärgerade förutom traktorer även utbildningsverksamhet och lager. Lokalen var ytterst olämplig, nämligen känslig för rök. Startade man en traktor gick en brandvarnare omedelbart igång. Brandkåren i stan ryckte ut och Nordfeldt fick ytterligare en allvarlig reprimand och anmaning att stoppa incidenterna.

1978 skildes jag och traktorn 30-40 åt. Volvo hade införskaffat Stenmans gamla lokaler i hörnet Drottninggatan/Nygatan. Dessa omfattade även verkstadslokaler, som man bl.a tänkte använda som bilgarage. Efter mygel och lysande försvarstal lyckades jag att få de styrande att gå med på att verkstadslokalerna gjordes om till utställningshall först och främst för de gamla traktorerna. Och här tog jag farväl till gamlingarna och Bengt Ohlin tog vid och skapade en fin utställningshall under rådande förhållanden. Några år senare, 1991, förflyttade Ohlin traktorerna till nuvarande gamla lokaler hos Munktell.

En större publikdragare än traktor 30-40 har inte BM ägt. I min och Bengt Gustavssons regi deltog traktorn som blickfång och sensation i ett antal olika arrangemang de fiesta nu bortglömda. Men några bör bli ihågkomna:

1. Tre kungar har skapat glans över traktorn. Svenska, Norska och Thailandska.

2. Dragplåstret framför allt annat på Riksställningarna Rila. Sverige, Ekeberg Norge, och Heerning Danmark.

3. Under en utomhusperiod frös kylsystemet sönder som omfattade minst 50 meter nya rör och 380 liter vatten.

4. Trots godkännande av Norska Stadsbanor för transport genom Norge på specialvagn, så ställdes traktorn av ca 25 mil söder om Bodö som ligger i Nordnorge norr om Polcirkeln. Järnvägsmanen vågade inte släppa traktorn genom en 1 mil lång tunnel. Vem som fraktade traktorn upp till Bodö vet jag inte men det var en modig man.

5. I Danmark lyckades vi riva en del av en bilviadukt trots att vi transporterade traktorn på en speciell Björnvagn, På Heerningmässan i Danmark tog traktorn en alldeles privat tur och krossade ett antal oljedunkar hos Shell. En ny typ av dunkar.

6. Vi hade lovat att ställa upp på Bondens Dag på Soliden på Skansen Det här var första gången som traktorföraren Bengt Gustavsson nekade att köra. Han påstod att traktorns växellåda var gjord för åkrar och inte fjälltoppar. Om något kuggjul gick sönder – risken var stor – så skulle Skansen få en ny huvudentré Vi löste problemet med hjälp av 4 gubbs och ett antal sliprar som succesivt lades bakom hjulen.

Post Scriptum

Jag påstår att utan mig och Bengt Gustavsson eller trots dessa herrar hade vi idag inte haft en körduglig traktor 30-40. Man lär hålla på med att göra ett minnesmärke över Theofron Munktell – gör samtidigt ett till lite mindre med texten ”Bert Nordfeldt skaparen av Bolinder-Munktells första traktormuseum”. 📌

Text: Bert Nordfeldt
Arkivbilder: Per-Arne Pettersson





Stundtals var det svårt att ta sig fram.

Modellfordonsmässan på Munktellmuseet

Redan lördagen den 4 februari var det dags för modellfordonsmässan på Munktellmuseet. Mässan hade i år tidigare lagts med drygt en månad på grund av andra arrangemang. Trots tidigareläggningen så strömmade folk till. I år var det rekord i såväl antalet besökare som utställare. Över 1 300 besökare och 52 utställare. Det medförde att det var stundtals svårt att ta sig fram i gångarna och ibland fick man vänta för att kunna se en speciell monter. Av samtalen man hörde förstod man att många rest långt för att besöka mässan. Det pratades inte bara olika dialekter utan det hördes också andra språk.

Variationen bland de utställda föremålen var lika stor: bilar, bussar, lastbilar, traktorer, dumprar, baklastare och flygplan. Både nytt och gammalt och även nytt som skulle se gammalt ut. Flera hade med sig färdiga dioramer och några hade byggt upp sin monter som ett diorama.

Föreningen Stockholm RC Trucks hade ockuperat en bit av golvet i C-hallen där de demonstrerade sina radiostyr-

da fordon på ett mycket naturtroget sätt. Både grävmaskiner och hjullastare som från en grushög lastade lastbilar som sedan körde iväg och tippade på ett annat ställe. Ett tjuvigt bygge var Roland Parmfelt som visade sitt nya ekipage, en växelflaksbil som kunde växla flak. Bilen hade så många inbyggda funktioner att det krävdes en fjortonkanals radio för att

sköta dem. Hur många timmar Roland lagt på sitt bygge visste han inte men det hade tagit mellan 5 och 6 år. ”Jag bygger när det inte är bra på TV eller vid dåligt väder” säger Roland. Då kan man förstå att det lätt blir många timmar.

Bengt Carlbinder fanns så klart på plats med sina modeller. Trots att man nu sett dem vid flera tillfällen så är de alltid



Det gäller att få med sig allt.



Bengt Carlbinder fanns så klart på plats med sina fantastiska modeller.



I RC Trucks monter rådde full aktivitet.



BM 350 hör inte till dioramat.



Christian, Nicke och Mattias från Eskilstuna Flygklubb, Modellflygsektionen, visade upp modellflygplan.



Passande diorama på museet. Endast röda traktorer.



Männen bakom Swedish Modelworks. Från vänster Johan Landström, Jörgen Forsrup och Håkan Zaar.

lika fascinerande. Varje gång upptäcker man nya detaljer.

Längre in fanns Swedish Modelworks monter med sina otroligt detaljrika modeller. Man kan förstå att modellerna är dyra med tanke på att verktygen till en modell kan kosta uppemot 300 000. Till det kommer tiden att ta fram underlag till modellen och sist men inte minst, bygandet av själva modellen med lackering och allt.

Ja, överallt fanns det montrar att stanna till vid och beundra de utställda modellerna, alla mycket skickligt gjorda. Det var många fler utställare man skulle vilja växla ett par ord med och kanske tagit några bilder men tyvärr rann tiden iväg och det var dags att gå men förhoppningsvis återkommer mässan nästa år. 🚛

Text och bild: Björn Cagner



Genom glasfasaden syns en del av den nu pågående temautställningen "I Samhällets Tjänst".

Volvo Museum

Volvo Museum, som grundades 1995 ligger längst ut i Skandiahavnen, närmare bestämt på Arendalsvarvets gamla plats, utanför Göteborg. Museet drivs gemensamt av AB Volvo och Volvo Cars. Sedan museet öppnade har det successivt byggts ut och omfattar idag en utställningsyta på 8 000 m².

Runt 90 fordon är utställda, både personbilar, lastbilar och bussar. Dessutom finns en avdelning med Volvo Pentas motorer för båtar och industri. Självklart finns det också några traktorer, en bak-

lastare och en dumper som representerar Volvos gula sida.

Alldeles innanför entrén finns en yta som används till regelbundna temautställningar. Till dessa lånar Volvo ofta in fordon från privatpersoner och offentliga aktörer. Nyss avslutad är utställningen om P1800 och nu pågår en utställning som heter "Volvo i Samhällets Tjänst".

Utställningen som invigdes 18 januari pågår hela året ut. Där visas fordon från Polisen, Räddningstjänsten, FN och Försvarmakten, totalt 16 fordon. Flera av for-

donen är unika och har inte visats tidigare.

Museets fasta utställning börjar med grundandet av Volvo och hur bilproduktionen startade 1927 med ÖV 4, eller som den populärt kallades, "Jakob". Sedan går utställningen vidare i kronologisk ordning fram till 1990-talet. Då är man uppe på plan 2 och nästa utställning presenterar Volvos tävlingsverksamhet. Sedan börjar man gå nedåt och då passerar man alla olika konceptbilar som Volvo konstruerat genom åren.

I taket hänger också ett Viggens jetplan



Första bilen man möts av är Volvo ÖV4 som också kallades "Jakob". Namnet kom från den dag den blev färdig. Att namnge på så sätt blev en tradition inom Volvo när det gällde prototyper.



En del av den nyss avslutade temautställningen om P 1800



På museet finns många modeller man aldrig sett trots att de varit i produktion.



En BM-Volvo H-10/350, en T 43 och en BM-Volvo DR 860 representerar den gula sidan.



Vissa av Volvos modeller är riktiga skönheter.



En del av utställningen om Penta.



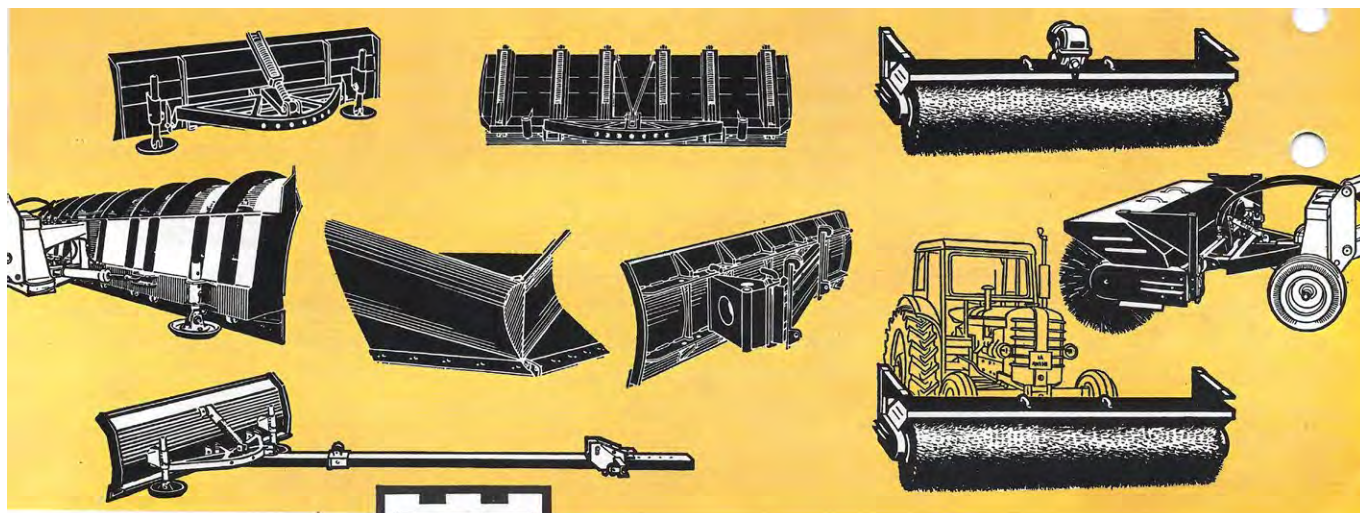
Här en bild från ovanvåningen ner på hallen med lastbilar. Till vänster syns en T 43. Till höger i ovankant syns en av raderna med konceptmodeller.

som representant för Volvo Flygmotor. Vål nere på bottenvåningen finns en utställning om Volvo Penta. Flera olika båtmotorer, inom och utombordsmotorer, både gamla och nyare finns utställda. Det visas också andra användningsområden för Pentamotorer som till exempel reservkraftverk.

Bredvid tar de röda och gula maskinerna vid med några helrenoverade maskiner: T 43, BM-Volvo H-10/350 och BM-Volvo DR 860. I samma hall står också flera lastbilar och en brandbil uppradade. Här står också en av de sällsynta och unika lastbilarna, nämligen en Volvo Titan Tiptop. Det var den första frambyggda tyngre och starkare lastbilen med tippbar hytt som kom att bli föregångare för kommande generationer av europeiska lastbilar. På väg tillbaka till receptionen passerar man en cafeteria och en välutrustad butik. I butiken finns kläder, bilmodeller, Volvo-regalia och litteratur. Allt representerande Volvos olika divisioner.

Trots storleken på museet visas ändå bara en del av Volvos samlingar. I förråd finns ytterligare 270 "hemliga" fordon. En del av dessa går att se på Youtube. Tyvärr kommer museets utställningsyta att krympa avsevärt då museet under 2024 kommer att flytta till Volvos nybygge "World of Volvo" som ligger intill Liseberg. 🇸🇪

Text och bild: Björn Cagner



Kontakta Er maskin-
leverantör
-eller oss direkt!



HOLMS INDUSTRI AB

591 02 MOTALA 2 ■ TELEFON: 0141/164 40

MOTALA 1974

Annons visande Holms tillbehör till traktor. Annonser är från 1974.

Holms Industri AB Motala

Under 1950-talets senare hälft ingick i BM:s och Volvos program för traktortillbehör gatu- och väghållningsredskap, t ex diagonalblad och sopvalsar. Under samma tid lanserade BM baklastarna. Till dessa anpassades också redskapen. Då Volvo och BM inte själva tillverkade dem, kan man undra vilket verkstadsföretag som gjorde dessa. Det har visat sig att det var Holms Industri AB i östgötska Motala som gjorde redskapen. Detta företag finns fortfarande kvar och tillverkar fortfarande väg- och gatuhållningsredskap till hjullastare och traktorer. Här följer historien om Holms industrier och dess samarbete med BM och Volvo.

Verkmästaren vid Motala järnmanufaktur, Edvin Sandström, startade eget och bildade 1927 tillsammans med fem intressenter verkstadsföretaget Holms Industri AB med tillverkning av hästskor. Företagsnamnet kommer av Holms melångård i Motalas södra utkant på vars mark, fabrik med kontor byggdes.

1937 utökades programmet med handredskap, t ex spadar. Man kom också att tillverka produkter till militären, t ex laddramar för patroner. Åren efter Andra

Världskrigets slut 1945 blev det ett stort uppsving för svensk industri, då efterfrågan steg och många företag som under krigsåren tillverkat åt militären ställde om till civil produktion, t ex AB Volvo. På företagets program fanns vid den här tiden personbilar, lastbilar, bussar och traktorer. Man räknade med en stor efterfrågan på fordonstyperna på grund av ökningen av bilismen, de vägburna godstransporterna och jordbruksmekaniseringen, som tog fart under 1940-talets senare del. T ex kom tillverkningen av personbilen PV 444 och traktorn T 21 igång. Volvos filosofi var att verkstäderna i Göteborg skulle fungera som sammansättningsfabriker som försågs med delar från underleverantörer runt om i Sverige. Det fanns inte heller plats att tillverka delar på plats på grund av att fabrikslokalerna gick åt till sammansättningen av fordonen som skulle ut.

Hos Holms insåg man nu att jordbruksmekaniseringen, den ökande användningen av lastbilar och traktorer med släp för närtransporter och militärens motorisering skulle bidra till en kraftig minskning av hästskor. Därför sökte man

nya produkter som ersättning. Dessutom hade man plåtbearbetningsmaskiner som också kunde användas till annat än tillverkning av spadblad. Genom personkontakter fick man kännedom om att AB Volvo behövde underleverantörer till sin expanderande fordonstillverkning. Hos Holms insåg man att detta kunde bli ett alternativ till såväl hästskor som militära produkter. Därför tecknades ett avtal



En välutrustad Volvo BM 400 Industri.



Schaktbladet och dörrill hörande ram är av mycket kraftigt och robust utförande. Bladet består av en stabil löskanshållning med stöpting runt om. Ramen är utförd av välriktade stötar. Anslutningen på bakre delen, som denna ska utgå till punktbelastningar. Schaktbladet är försedd med utbytbara ställ.



Schaktbladets höj- och sänkning utförskemas med hjälp av en hydraulisk pump. Denna är skapad för att kunna hantera stora mängder av vätska under tryck. Schaktbladet kan med hydraulisk hjälp pressas mot marken och kan arbeta under tryck utan att gå in till en djup av ca 15 cm. Genom ett centralsystem är avsaknad lagrad kan bladet sänkas i horisontellt läge med ca 2° åt vardera sidan. Diagonallastning sker med ett enkelt handgrepp och utan några verktyg.



Två kraftigt dimensionerade gummiutförskor — en på vardera sidan — uppstår och dönger stöarna vid påkänning av jordfyllt föremål.

SPECIFIKATION:	
Flakbladets bredd	218 cm
höjd	32
lyfthöjd	22
stälthöjd	15-30
spännvidd under tryck	18
Vikt	700 kg

© Skaktbladet är ett till konstruktionsbeskrivning eller skriftligt meddelande.

AB BOLINDER-MUNKTELL, ESKILSTUNA

Holms schaktblad monterat på en Volvo T 25.

Dagens högkoncentrerade konstgödselmedel kräver precisionspridare...

HOLMS patenterade **KONSTGÖDSELSPRIDARE** typ 60

— en helhetskonstruktions och anordningssystem, som möjliggör tillförlitliga och ekonomiska konstgödselmedelsspridningar — en spridare, som inte är avsett för att sprida genom åsar utan för att sprida och spridning och som inte har den så kallade "slitmarken", spridningen kan utvärderas av skiftande tillstånd och vid olika tillfällen...



Broschyr för Holms konstgödselspridare.

mellan företagen 1946, och tillverkningen av fordonsdelar kom i gång, t ex batterilådor till lastbilar och bärrävar till PV-bilarnas stötfångare. Genom avhäftningen av jordbruket och närtransporterna samt att man var underleverantör till AB Volvo fick man kännedom om traktorn och dess möjligheter. Samtidigt insåg man också hos Holms att den växande bilismen krävde underhållna vägar. Då man kunde plåt- och smidesarbeten togs ett traktormonterat diagonalblad fram för snöröjning 1948. Då bladet var vridbart var det monterat i en sk spärrbåge, som i sin tur var monterad på en höj- och sänkbar rambalk under traktorn. Denna monterades där bak under dragstångsfästet,



Bilden visar en Volvo T 25 utrustad med schaktblad, fronlastare och sopvals.

och där fram med fastklamrade kättingar monterade i fästet på traktorns front. Höjningen och sänkningen gjordes med ett vajersystem under traktorn, vilket i sin tur var förbundet med trepunktslyften. Som påkörningskydd fanns en spjälkfäder mellan spärrbågen och bladet. På detta fanns det också slitstål. Då det saknades hydraulik fick bladets vinkel ställas manuellt. Det anpassades till Volvos T 20-serie och till Fordson Major "Höglund".

Under 1940-talets senare del började traktormonterade frontlastare och gaffeltruckar att tas in till Sverige. Samtidigt funderade man på Holms hur lastningen av grus, jord och snö samt hur materialhanteringen vid fabriker kunde rationaliseras genom mekanisering. Då man hade börjat med diagonalblad för traktorer var steget inte långt till andra traktorredskap, t ex frontlastare. Därför togs en sådan fram 1949 med vajermanövrering, vilken byggdes i 10 exemplar och kallades M-lastaren. Även frontlastare med svänglastning togs fram, men dessa stannade på prototypstadiet. Samtidigt togs en gaffeltruck fram, som kom att byggas i fem exemplar. Genom diagonalbladet kom man hos Holms fram till att traktorredskap för väg- och gatuhållning kunde bli en framtidsprodukt. Därför gick man vidare med dessa.

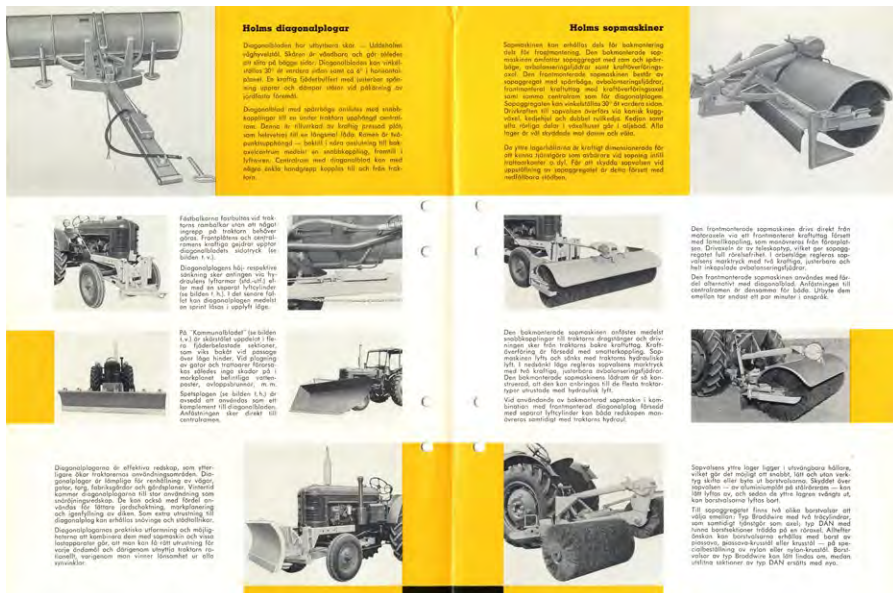
1951 togs en frontmonterad och kraftuttagsdriven sopvals fram för traktor. Denna hade samma monteringslösning som diagonalbladet. Sopvalsen drevs med en underliggande långsgående kraftuttagsaxel med en vinkelväxel därbak, som möjliggjorde kopplingen till kraftuttaget. Denna kunde vinklas på samma sätt som pla-

neringsbladet. Sopvalsen togs fram med en traktor från Volvos T 20-serien som driv- och monteringsenhet. Samtidigt utgick hästskorna efter 24 år. Parallellt med traktorredskapen fortsatte man med legotillverkningen och tillverkningen av andra egna produkter, t ex handredskap.

I början på 1950-talet hade bl a AB Farming ett komplett redskaps- och maskinprogram för jord- och skogsbruk, industri och anläggningsarbete till sin traktor Ferguson TE-20. Orsaken var att man ville öka traktorns användning till en åretrunt maskin och därmed kunna komma in på nya marknader, vilket i sin tur skulle öka efterfrågan och försäljningsvolymen. Detta låg också i tiden, då mekaniseringen av jordbruket pågick för fullt, skogsbruket började att mekaniseras och traktorer kom också i stor utsträckning att användas för industriellt och kommunalt bruk.

Hos AB Volvos traktoravdelning ansåg man att även AB Volvo skulle bli en jämbördig konkurrent till bl a AB Farming angående traktortillbehör i form av redskap och maskiner för att kunna öka användningen av traktorer och därmed försäljningen. Därför började AB Volvo också att bygga upp ett redskaps- och maskinprogram till sina traktorer, t ex plogar och frontlastare märkta Volvo. Då BM sedan 1950 ingick i Volvokoncernen och visste vad som pågick hos Volvos traktoravdelning kom man också att intressera sig för ett eget redskaps- och maskinprogram till sina traktorer.

Genom att Holms Industri AB var en av Volvos underleverantörer och att Volvos traktorer användes vid framtagningen av redskapen fick Volvo och BM kännedom



En broschyr visande en del av Holms Industriers rikhaltiga sortiment av väghållningsutrustning.

om dessa och ville därför införliva dem i sina redskaps- och maskinprogram för traktorerna. Samtidigt saknade Holms en försäljnings- och exportorganisation för sina traktorredskap. Därför tecknades ett avtal hösten 1955 mellan AB Volvos traktoravdelning, BM och Holms Industri AB, vilket gick ut på att redskapen från Holms skulle säljas genom Volvos och BM:s återförsäljarnät, som tillbehör till respektive märkes traktorer. När det gällde sopvalsarna gick försäljningsorden först genom Volvo och BM istället för Holms. På så vis kunde man konkurrera med t ex AB Farming mer än tidigare. Enligt avtalet fick detta också sägas upp med en uppsägningstid på fyra månader. Holms tog också upp sina redskap till BM i Eskilstuna, där de anpassades till BM:s och Volvos traktorer. Stortraktorn BM 55/ Volvo T 55, vilken lanserades 1953, kunde förses med fabriksmonterade tryckkoljeuttag för redskapsmanövrering. Till denna anpassade Holms ett diagonalblad med hydraulisk vinkelinställning, som gjordes från traktorns förarplats. Detta var så pass kraftigt byggt att man också kunde använda det för schaktning.

1959 togs den kraftuttagsdrivna och bakmonterade sopvalsen SB 220 fram, vilken monterades på traktorns trepunktslyft. Denna hade en långsgående gummilist framför valsen, vilken hindrade att t ex grus och sand, stänkte på traktorn. Valsens vinkling fick ställas manuellt. Under samma år lanserades spetsplogen S-1500. Det togs också fram frontmonterade sopvalsar, vilka drevs av ett frontmonterat kraftuttag på traktorn.

De traktormonterade väg- och gatuhållningsredskapen från Holms blev så pass kända och uppskattade för sin kvalitet och goda funktion, att efterfrågan blev stor. Ja, så pass, att man från brukar- och köparhåll hade stora önskemål om att redskapen också skulle kunna anpassas till andra traktormärken utöver BM och Volvo. Hos Holms bemötte man önskemålet, då man också insåg att man kunde få en betydligt större tillverkningsvolym och därmed bättre lönsamhet om man kunde anpassa redskapen till fler märken. Därför luckrades avtalet från 1955 upp runt 1959.

Därefter började man till fabriken i Motala att ta in traktorer av andra märken, t ex Nuffield, till vilka man anpassade redskapen. Man började samtidigt också att samarbeta med Strömsholmens mekaniska i Tranås, som tillverkade frontlastare till traktorer. De båda verkstadsföretagen kunde nu erbjuda ett helt paket med frontlastare, diagonalblad och bakmonterad sopvals till traktorn. Man hade också gemensam reklam i fackpressen. Från 1961 hade Holms Industri AB egen reklam i förutnämnda press, vilken tyder på att man marknadsförde traktorredskapen på egen hand. Man fortsatte dock att sälja redskap genom BM:s och Volvos återförsäljare.

1954 lanserade Bröderna Lundberg i Skellefteå det som skulle bli baklastaren H-10, vilken byggdes på traktorchassin från bl a BM. Detta bidrog till att denna införlivades i BM:s industriprogram 1957. Redan från början fanns det ett redskapsfäste med snabbkoppling på bak-

lastarens lyftarmar, vilken dock fick hanteras manuellt. Redskapen, t ex skopor, försågs med ett fäste, som passade koppingen. Denna blev standard för många år framåt och kallades LM. Till baklastaren anpassades också diagonalbladen och senare spetsplogen från Holms genom att de försågs med LM-fästet. Även om traktorredskapen från 1959 kom att anpassas till andra traktormärken fortsatte BM och Holms Industri AB med samarbetet kring väg- och gatuhållningsredskapen till baklastarna, vilka också såldes som BM-tillbehör.

1959 lanserade BM baklastaren LM 218. Till denna tog Holms och BM fram sopvalsen SBH 220, vilken lanserades 1963. Arbetsbredden var 250 cm och valsens diameter 60 cm. Då LM 218 byggdes på traktorn 350 Boxers chassi drevs sopvalsen från kraftuttaget och var rörligt fäst på fästena för trepunktslyften på drivaxeln. För höjning och sänkning var den fäst med kedjor i baklastarens lyftarmar. Vinklingen av sopvalsen gjordes mekaniskt med en handtagsförsedd vajer som var indragen i förarhytten. 1965 fick sopvalsen hydraulmotor drift med hydraulisk vinkling. Orsaken var att LM 218 nu fick en tredje hydraulfunktion med tryckkoljeuttag på lastarmarna strax framför hytten och en manöverspak för denna vid förarplatsen. En annan placering av sopvalsen var bakom baklastarens styraxel, men detta var dock ovanligt.

Frontlastarna av typ Tranås som vid den här tiden fanns på BM:s traktorgrävare, t ex G 612, hade baklastarnas redskapsfäste, vilket möjliggjorde att redskapen från Holms, förutom sopvalsen, också kunde användas till dessa.

1965 lanserades industritraktorn BM Buster 400 I. Till denna tog Holms industri och Strömsholmens mekaniska fram ett paket med frontlastare, diagonalblad och bakmonterad kraftuttagsdriven sopvals för gatu- och vägunderhåll i tätorter. Hos Holms tog man också fram den traktorbogserade upptagande sopmaskinen Master Cleaner.

1966 utgick handredskapen.

1967 lanserades den självupptagande och hydraulmotor driven sopmaskinen Master 600, vilken monterades på baklastarens lyftarmar. Denna bestod av två sidoborstar, som samlade damm och grus mm i en sträng, vilken i sin tur togs upp av en borstförsedd elevator. Denna tog upp materialet till en tippbar behållare på aggregatet. För att binda dammet som

uppstod under sopningen spolades materialet med vatten, som togs från två tankar monterade på lastmaskinen. Denna såldes såväl under eget som BM:s varumärke.

Under 1960-talets senare del kunde man få såväl mekanisk som hydraulisk höjning och sänkning av den traktormonterade rambalken för t ex diagonalblad. 1969 lanserades den traktorbogserade och hydraulmotor drivna sopmaskinen Master Cleaner 610, som arbetade efter samma princip som Master 600.

1969 lanserade BM den ramstyrda hjullastaren LM 845. Då den var större med en högre brytkraft i skopan än baklastarna krävde denna också ett betydligt kraftigare redskapsfäste i lastarmarna, vilken i sin tur krävde en uppgraderad infästning på redskapen. Denna kallades "Stora BM-fästet" och blev hydraulisk. Den tidigare kom därför att kallas "Lilla BM-fästet", vilken också blev hydraulisk på baklastarna LM 621 och 641 som lanserades 1970.

Till den ramstyrda hjullastaren anpassade Holms diagonalblad av kommunaltyp och spetsplogen. För att den också skulle kunna använda redskap med "Lilla BM-fästet", t ex de tidigare från Holms, togs en adapter fram för kopplingen mellan lastarmar och redskap.

Genom traktorredskapen kom Holms Industri i kontakt med lantbrukare, som undrade om Holms kunde ta fram en konstgödselspridare för precisionsspridning. Därför lanserades konstgödselspridaren 60 av falltyp 1970. Den provades också i Storbritannien inför en tänkt export. Spridaren fungerade inte där på grund av grövre korn i konstgödseln. Därför uteblev exporten och spridaren utgick därför efter några år.

1973 lanserade BM traktorgrävaren 616, vilken hade "Lilla BM-fästet" i frontlastaren. Därför passade Holms redskap med detta fäste också till denna samt de efterföljande traktorgrävarna.

Genom att Holms Industri försåg BM med väg- och gatuhållningsredskap till hjullastare och traktorgrävare behövde man inte göra några egna större exportsatsningar när det gällde dessa maskintyper.

1976 tog Holms fram den självgående och uppsamlade sopmaskinen "Kompis". Samtliga hjullastare som BM lanserade 1977 och 1978, t ex den ramstyrda 4200 och baklastaren 642, fick "Stora BM-fästet", och redskapen från Holms anpassades också till dessa.

1984 utgick baklastarna och grävlastaren 6300 lanserades. Denna fick också redskapsfästet "Stora BM-fästet" till vilken det fanns anpassade redskap från Holms, vilket också gällde för efterföljaren EL70. Samtidigt som man tillverkade redskap för BM:s räkning och tillverkade på lego, fortsatte man med traktorredskapen. Ramen till dessa skraddarsyddes till de flesta, då på marknaden förekommande traktormärkena. Man övergav också den alternativa mekaniska höjningen av redskapsramen till förmån för den hydrauliska.

I slutet av 1970-talet och i början av 1980-talet blev redskapsfästet "Stora BM-fästet" standard också hos BM:s konkurrenter när det gällde hjullastare, t ex JCB, vilket möjliggjorde att redskapen från Holms också kunde användas till andra hjullastare än BM.

I början på 1980-talet började BM att ta fram en sandspridare till hjullastarna, vilken blev komplicerad och därmed

dyr. Därför övertog Holms utvecklingen och förenklade denna, så att den kunde komma i produktion. 1983 lanserades vickplogen för traktor- och hjullastarmontering.

Under 1980-talets senare del kom BM:s konkurrent, Caterpillar, att intressera sig för redskapen från Holms, som nu såg en möjlighet att få upp volymen och därmed lönsamheten. Därför tecknades det ett avtal som gick ut på Holms redskap och maskiner för väg- och gatuhållning för hjullastare också skulle säljas under Caterpillars varumärke.

2001 upphörde man med legotillverkningen till AB Volvo och andra företag, då de enligt Holms betalade underpriser för delarna. Man inriktade sig därför nu helt på redskap och maskiner för väg- och gatuhållning.

2002 lanserades den uppsamlade sopmaskinen SU för montering på traktorfrontlastare och kompakta hjullastare.

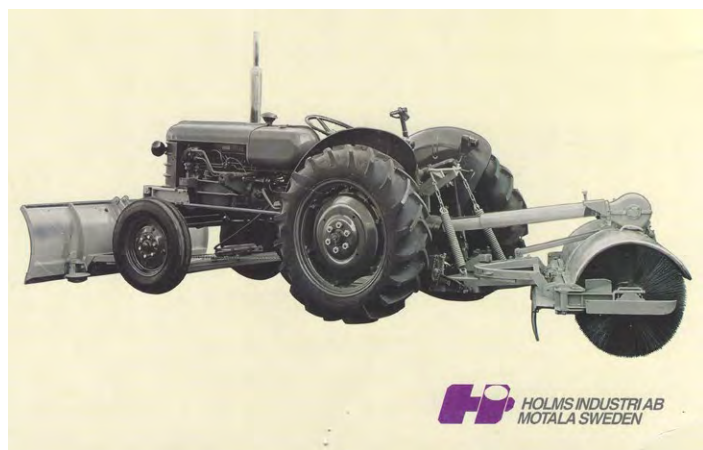
2018 sålde barnbarn till Edvin Sandström företaget till Helix Capital och företagsnamnet ändrades till Holms Attachments.

Idag, **2023**, tillverkar företaget diagonalblad, sopvalsar, spetsplogar, sopborstar och sandspridare till hjullastare, traktorer, grävmaskiner och lastbilar såväl som under eget varumärkes om Caterpillars.

Samarbetet mellan Holms Attachment och Volvo Construction Equipment, som BM numera heter, fortsätter då man idag, 2023, håller på och tar fram redskap och maskiner kompatibla till Volvo CE:s eldrivna hjullastare. 🚧

Text: Ola Korsfeldt.

Bilder: Ola Korsfeldt, Jörgen Forsrup och Holms Industrier.



Här syns kedjorna som går från trepunkten till plogen. Med dessa kan plogen höjas och sänkas. På borstvalsens syns tydligt drivningen från traktorns kraftuttag.



Redskap och maskiner för väg- och gatuhållning, BM:s hjullastare och traktorgrävare, 1957–1985: diagonalblad med mekanisk eller hydraulisk vinkelinställning, diagonalblad typ kommunal med hydraulisk vinkelinställning, schaktblad, spetsplog för snöröjning, sopvals SBH mekaniskt eller hydrauliskt driven, sopmaskin Master 600 och sandspridare.



Fräsning av potatislandet med BM 400 utrustad med sexcylindrig Kubotadiesel.



Här tröskas det med en Claas.

Kåseri över de flesta veteranaktiviteterna under 2022

– som jag, Håkan Johansson var med om

1 maj. Vårbruk på Solby gård Eskilstuna
Alla redskap hade var sin egen traktor. Det bjöds på grillat och kaffe med doppa. Min Ferguson 35 med 3 sitssoffa därbak skjutsade alla barn ner över ängarna och tillbaka. Var populärt. Flera barn åkte många gånger. Vi sådde korn och vältade. Skörden blev bra.

2 maj. Vi fräser potatis/trädgårdslandet
Buster 400 med 6 cyl Kubota. Var styv lerjord uppblandad med sand och dynga. Det blev faktiskt ganska bra ändå. Skörd, lerpotatis mycket god.

2 juli. Uller Muller i Frövi
Trevligt och vi fick köra ett rally genom fin natur. Tack.

23–24 juli. Fyllingarumsdagarna. Grällan 75 år och Grälle-klubben 35 år
Janne, min granne, hängde på och tog Grällan med sig. Jag hade med min MF 35 med soffa. De som ville fick 2 gånger om dagen defilera förbi scenen och bli intervjuade om sin traktor. Jag tog mod till mig och körde förbi. När intervjun var klar så frågade jag Håkan Gerhardsson om han kunde förklara följande När man kör 3 stadiga passagerare bak på soffan så blir det som servostyrning fram. Man

hörde lite skratt från publiken. Han kunde inte förklara (skämt). Trevligt, mycket att titta på.

19 aug. Claas tröska

Jag köpte för några år sedan en Claas Consul tröska. Dottern som ärvt den berättade att farsgrubben hade ställt undan den för ca 30 år sedan. Den stod på en loge med stadig tröskverksbotten. Stora stenar och på dem plank på tvären och brädor på längden och ovanpå dem ett tjockt lager med boss. Det blev ju torrt och bra så tröskan var i mycket bra skick.

Motorn startade direkt. Det var Perkins 4.236. En returoleslang och ny fläktrem var det enda som krävdes. Min granne har en mulljord som på vissa delar är mjuk så han vågar inte köra där med sin tunga gröna fina tröska. Han har faktiskt kört fast med den. Då kom han på att jag kan ju tröska för min väger väl bara ett par ton tom. Kör du fast så är det nog lätt att dra loss. Jag gjorde som han ville. Tyvärr så behöver variatorn renoveras för den har inte fullt varvtalsområde. Ettan och variatorn på max gick på tok för långsamt. Jag lade i 2an och lägsta variator. Då gick det undan. Jag körde hela arealen 2–3 ha på det viset. Efteråt fick jag höra att hans gröna hade spillt ganska myck-

et men efter gamla Claasen fanns nästan inget spill alls. Bra va.

3 sep. Plöjning på Snösvads gård i Malmköping

Åkte dit med min Boxer. Många traktorer som plöjde. Alla plöjare fick priser.

10 sep. Plöjning i Björkvik nära Katrineholm

Åkte dit med lastbilen och släpet. Skulle plöja med BM 350 och en MF 35. Hade avtalat med en danskollega att han skulle köra med en av traktorerna. Väl på plats så backade han ur uppdraget. Men vem är det som går där borta och tittar på veteranerna, jo, det är ju vår ordförande Guy. Jag dyker på honom och frågar om inte han ville provköra min Boxer. Vad jag förstod så gillar han dem mycket. Han antog utmaningen och plöjde länge. Vilket var roligt tycker jag. Trodde ett tag att den traktorn får jag nog inte se mer. Det var en trevlig plöjning.

15 sep. Plöjning i Odensbacken nära Örebro

Åkte dit med Lillen som är en BM 10 från -51. Bak satt en äldre Kverneland plog som min granne tävlings plöjde med som ung. Men vad hjälper det, man mäs-



Plöjning på Snösvads Gård med BM 350.



Här plöjer Guy Larsson med min BM 350.



Jag själv i min mf 35.



Plöjning med min BM 10. Tyvärr gick den varm.



Här plöjer jag på Slytabacken med min BM 350.



Här plöjs det på rad hemma på Stora Tidö.

te ställa in den ändå. Tyvärr så gick lillen varm i motorn och ville inte kyla ner sig trots att jag slutade plöja. Troligen så har väl vattenpumpen gått sönder. Skall undersöka det till nästa säsong.

1 okt. Plöjning i Slytabacken mellan Eskilstuna och Malmköping

Åkte dit med min BM 350. Plöjde ett tag och sen så frågade jag Bengt, en bondkollega, som kom dit farandes på motorcykel, om han ville plöja. Det ville han. Det blev lika som med Guy. Han bara plöjde och plöjde. Till slut så hade jag knappt någon luft kvar för att kunna prata med dom andra åskådarna. När jag sedan fick plöja igen så tog platschefen på Lantmännen i Eskilstuna en jättefin bild på min 350. Dagen

efter så fick jag ett samtal där de undrade om dom fick använda bilden i höstens slitdelskampanj. Det är klart att dom fick.

16 okt. Plöjning hemma på Stora Tidö utanför Eskilstuna

Jag avslutade året med att själv bjuda in till plöjning. Jag körde ut mina 4 traktorer med passande plogar på fältet. Det kom ytterligare 3 st traktorer. Vi plöjer på gården normalt med växelplog och vill inte ha några slutfåror eller ryggar. Därför så fick vi köra plog "uppe" race tillbaka. Fick lära mig att det heter att "skjusa". Jag höll ett litet anförande där jag hälsade alla välkomna. Visade på var man kunde få lite i magen. Menyn var grillad korv, cider, kaffe och fastighetens kranvatten. Innan start så

informerade jag att det var tillåtet att köra om under "skjusandet" men det var absolut förbjudet att köra om när man plöjde. Jag har räddat en 5 skärig delburen Överum från att skrotas. Den ville Bengt prova på sin BM 700. Gick inget vidare för diffspärren hade fastnat. Daniel som kom med en Volvo BM 814 utan plog ville prova. Då blev det nästan synd om plogen för vilken fart. Jorden bakom formligen flög i luften.

Det hela blev lyckat tycker jag. Precis när alla åkte så kom regnet. Dagen efter, som man säger, kom baksmällan i form av att allt måste tvättas, tog hela dan, men det var det värt. 🍷

Text och bild: Håkan Johansson

MUNKTELLMUSEET

ESKILSTUNA

Nytt år och nya möjligheter väntar! Det är skrämmande med allt det olustiga som finns runt i världen just nu. Det är ekonomisk osäkerhet med elkris och inflation och att det fortfarande råder krig alldeles för nära husknuten är hemskt att tänka på.

Samtidigt rullar dagarna på och vi försöker göra det bästa vi kan av den situationen vi befinner oss i.

Vi på Munkteilmuseet ser fram emot 2023 där det är mycket roliga saker som skall hända. När detta skrivs har vi precis avslutat en lyckad modellfordonsmessa med både lyckliga utställare och besökare. Det var nämligen hela 1 311 personer som anslöt till mässan, och det fanns även de som stannade hela dagen från vi öppnade tills vi stängde. Fantastiskt kul tycker vi!

Den 2 februari var det dags att se ett av de två programmen av Antikrundan som spelades in på museet i augusti. Vi satt bänkade framför tv:n och var oerhört stolta över hur bra programmet var. Nu ser vi fram emot nästa avsnitt som visas någon gång i mars. Att en av våra frivilliga på museet fick mycket sändningstid var extra roligt!

Vi hoppas självfallet att få se många av er medlemmar i BM-klubben här under året med tanke på det fina erbjudandet som har gått ut. BM-klubbens medlemmar får gå in gratis på museet, och även ta med sig en gäst.

Ett projekt som är påbörjat är att ändra till HVO100 som bränsle i våra motorer och maskiner. Det är spännande att se hur bra det här fungerar utan problem.



Här har hjullastaren Volvo L25 Electric precis anlänt till museet.

Hittills visar det sig att det är mindre rök-bildning och mindre sotbildning. Fortsättning följer!

Vi kan också glädja er alla med att vi har två nya maskiner att beskåda här på museet. Vi har på besök tills över sommaren BM-Volvo 473/DD1520 som vi har fått låna från vår fabrik i Braås. Den har fått en bra placering i vår fina C-hall!

Inne i vår nya innovationsavdelning har vi fått på plats den första prototypen av elektrisk lastare som producerades inför Bauma-utställningen i Tyskland 2018. Den har tilltalsnamnet Vicky 1 som är en L25 och är redan en populär maskin att få klättra upp i för stora och små. Vi känner verkligen att vi är en plats där historien

möter framtiden, och det känns bra att även ha maskiner som kan visa upp det otroliga nedslag som Volvo CE nu gör för att möta alla miljökrav och behov för framtiden.

Vi kommer fortsätta utveckla museet under året, samtidigt som vi självfallet skall ta hand om alla våra gäster och besökare från alla världens hörn.

Önskar er alla en bra start på det nya året, och nu känner man ändå att mörkret börjar trappas av litegrann. Det är underbart att kunna ha våren och sommaren framför sig.

Ser fram emot att se er här på museet under året. 🍀

Vid pennan: Jannicke Serneberg



Hjullastaren Volvo L25 Electric, kallad Vicky 1, på plats i innovationsavdelningen.



BM-Volvo 473 Bison med dumperkärria DD1520 på plats i C-hallen på museet.

Nedslag i historien

1978 hände mycket som satte sin prägel på vidareutvecklingen av företaget och de produkter som presenterades. Här följer ett axplock av dessa.



Den "lilla lastmaskinen" 4200. Den har samma hytt som 4300.



Här syns Volvo BM 2254. Minstingen i den nya serien. Näst sista siffran säger att den är utrustad med en fyrcylindrig motor på 41 kW och sista siffran säger att den är fyrhjuldriven.



Volvo BM 2650. Den största traktorn i nya serien. 6-cylindrig turbodiesel på 130 kW.

Hjullastare Volvo BM 4200

I början av 1970 talet började planeringen av vilken inriktning man skulle ha på lastmaskiner i fortsättningen. Beslutet blev att midjestyrd lastare skulle forma framtiden med totalvikter från 5 ton och uppåt. 1977 presenterades 4300 och nu var det dags för en mindre variant av denna. Maskinen skulle ha allroundegenskaper för att passa en mängd olika arbetsuppgifter. Drivlinan bestod av köpta komponenter såsom motor, transmission samt axlar. Det bestämdes att tipplasten i rak lyfthöjd skulle vara 3 400 kg och att maskinens totalvikt skulle vara maximalt 5 600 kg. Däckstorleken bestämdes till 15.5x25 på alla hjul. Lastaggregatet skulle vara målat i mattsvart färg för att undvika reflexer vid mörkerarbete. Hytten var identisk med den som satt på 4300 vilket borgade för god arbetsmiljö. 4200 var ramstyrd och hade en styrvinkel på 45 grader vilket gav en vändradie på endast 4,26 m. Maskinen var 4,95 m lång utan redskap, bredden 1,98 m och höjden 2,95 m. I standardutförande med skopa väjde lastaren 5,7 ton. Detta innebar att 4200 kunde utan problem arbeta i små utrymmen. 4200 slutmonterades i Hällbyfabriken utanför Eskilstuna. Hytten kom från Hallsberg och lastaggregatet från Arvika. Marknaden var i första hand Sverige men försäljning skulle även ske i övriga Europa.

Nya traktorer: T 500 blir 22-serien och T 800 blir 26-serien

Som en följd av 70-talets traktorboom kom företaget med en storsatsning bland traktorerna där T 500 bildade grunden för fyra nya modeller: 2200, 2250, 2204 och 2254 eller som de också kallades "den mindre modellserien". I denna serie, 2200 och 2250, fanns även 4-hjuldrivna varianter, 2204 och 2254 samt en industrivariant, 2250 I. Man kan enkelt säga att 2200 och 2204 var en "nerskruvad" variant av den gamla T 500 medan 2250 och 2254 var en "uppskruvad" variant. Motormässigt hade den mindre 2200 en 4 cylindrig motor på 41 kW (56 hk) medan 2250 hade en motor på 50 kW (68 hk). Växellådan var helt synkroniserad och hade åtta växlar framåt och fyra bakåt. De 4-hjuldrivna hade en mekaniskt driven framaxel som kunde kopplas i och ur under körning. Den större 2250 hade samma transmission men kunde även utrustas med en hydraulisk snabbväxel vilket gav 16 växlar framåt och 8 bakåt. Detta var standard på 2254 och 2250 Industriversion. En stor satsning gjordes på förarkomforten. Alla versioner fick nu hytt med plant golv. Alla reglage var placerade på paneler på vardera sidan av förarstolen. Vidare var nu luftkonditionering standard. Många kanske tror att 2200 och 2250 var identiska förutom motoreffekten men 2250 hade en lite

längre hjulbas genom skilda framaxelfästen, kraftigare drivhjulskoppling, kylaren hade större kapacitet och motorn var försedd med oljekylare. 2250 marknadsfördes som bättre utrustad för att skapa en större differens mellan de båda basmodellerna. Framhjuldrivningen och drivlinan till 2204 och 2254 var av märket Kimco. Utförandet var samma som IH hade i sina egna modeller.

Även den största modellserien, T 800, hade blivit förnyad genom 2650 och 2654 som ersatte T 810 och T 814. 2654 var som namnet antyder utrustad med 4 hjulsdrift. Båda modellerna utrustades med Volvos 6 cylindriga turbodiesel



Lastmaskin Volvo BM LM 642 med mattsvart lastagregat.



Volvo BM LM 622 med nya, större redskapsfästet.

TD 60. Effekten var 103 kW (140 hk). Bland standardutrustningen kan nämnas elhydrauliskt manövrerad snabbväxel och differentialspärr. Den största nyheten var den helt nykonstruerade förarhytten av svetsade fyrkantsprofiler i den bärande stommen. Tillsammans med förarplatsens ergonomiska utformning, bullerdämpningen, isoleringen från chassit och ventilationen höll hytten toppklass.

Nyheter i korthet detta år – 1978

- Den sista BVB – maskinen slutmonterades i Braåsverken. Denna var byggd på ett dumperchassi för Atlas Copcos räkning. Braåsverken levererade färdiga chassin medan Atlas Copco byggde sedan på en borrarutrustning för gruvbörning. Maskinen hette i denna version Boomer 121. Maskinen skapades i slutet av 1960 talet då det fanns osålda skogsmaskiner av typ SM 870. Dessa användes som grundmaskin vid utveckling av BVB-maskinen. Produkten blev en framgång och ett nytt BVB chassi utvecklades med utgångspunkt från dumpern 860. Under årens lopp har detta chassi utvecklats och bland annat kompletterats med ett speciellt system för avgasrening samt luftkonditionerad hytt. Sammanlagt har man byggt drygt 200 BVB-chassier i Braås sedan 1970.

- 6 april samma år tillverkades den sista lastmaskinen av typ LM 841 i Arvika. Maskinen hette LM 840 när den kom 1966 och när den vidareutvecklades så ändrades beteckningen till LM 841. Totalt hade 6168 exemplar av denna maskintyp tillverkats vid Arvikafabriken. Den har sålts på många marknader och är än i dag en mycket populär maskin.

- 3 oktober 1978 lämnade lastmaskinen LM 846 med tillverkningsnummer 6000 banan. Därmed hade 5 000 exemplar lämnat banan sedan tillverkningen startade 1970.

- Företagets ”allrounders”, baklastarna, som tillverkats sedan 1950 talet i över 50 000 exemplar kom nu i en utvecklad version. De nya beteckningarna blev 622/642. Det nya på dessa modeller var ett kraftigare redskapsfäste med hydraulisk manövrering. Detta innebar att man kunde använda samma redskap som fanns till Volvo BM:s större lastare utom från den största, 1641. En annan synlig sak var att man målat lastaggregatet mattsvart för att undvika reflexer vid arbete i mörker. Dessutom hade ljudisoleringen i hytten förbättrats så ljudnivån klarade alla lagkrav med god marginal. Bränslepåfyllningen hade även flyttats till kylarmaskeringen.

- En revolutionerande nyhet presenterades även detta år inom maskinområdet. Det var att företaget börjat utveckla mikrodonatorer som skulle komma att sitta i maskinerna inom några år. En mätutrustning för provriggar för bl a transmissioner var redan klar. För skogsmaskiner fanns redan en datorenhet klar som kunde beräkna den mest optimala kapningen av träd. Det krävdes 83 000 beräkningar för att kapa ett träd för det bästa resultatet avseende lönsamhet, diameter och längd. Denna dator kom att ingå som standardutrustning i företagets processorer och skördare.

Volvo BM – Valmet affären 1978

Samtidigt med lanseringen av de nya traktorerna och planerna inför framtiden

släppte Volvo vad som kallades en nyhetsbomb. Volvo BM och Valmet hade under året börjat diskutera ett långtgående traktorsamarbete för att utveckla den Nordiska traktorn. Meningen var att åstadkomma ett gemensamt konkurrenskraftigt traktorprogram anpassat för främst den nordiska marknaden och dess krav. Produktprogrammet skulle konstrueras och tillverkas så man utnyttjade båda företagens resurser och kunskaper på bästa sätt. Utöver detta skulle även hänsyn tas till ekonomiska krav och sysselsättningen i både Sverige och Finland. Det skulle bildas ett gemensamt bolag som skulle ägas på lika villkor av Volvo BM och Valmet men skulle på sikt helt och hållet tas över av Valmet. Volvo BM skulle vara komponentleverantör i det nya bolaget och stå för hytter, axlar, kugghjul och transmissioner. Slutmonteringen av den nya nordiska traktorn skulle ske vid Valmets fabriker i Finland. Montering av nuvarande Volvo BM traktorer skulle fortgå vid Hällbyfabriken men planas ut på sikt. Men affären visade sig bli mer komplicerad än så varför något avtal inte blev klart under 1978. 📌

Text och bild: Jörgen Forsrup

Säljes
 Växellåda, slutväxlar och drivaxlar, båda sidor till BM 230 Victor tidigare variant. Pris 3000:-
 1 st vevaxel, nyslpad inkl. lager senare variant till BM 230 Victor Pris 7000:-
 1 st vevaxel ej slpad tidigare variant till BM 230 Victor. Pris 3000:-
 Lennart Engdahl Tel: 0702-46 48 88

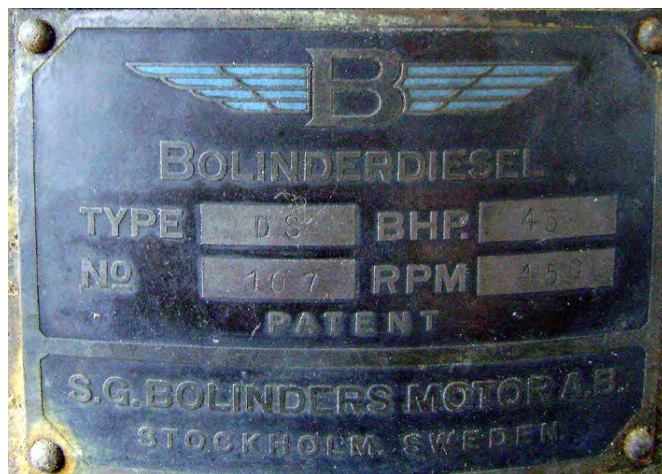
Vad hände efter 1932?

Vid tiden för uppdelningen av J & C.G. Bolinders Mekaniska Verkstads AB var C.G. Bolinders son, S.G. Bolinder, en av de största aktieägarna i företaget. Han var också bror till den tidigare direktören för J & C.G. Bolinders Mekaniska Verkstad. S.G. var helt emot försäljningen av motordelen till Munktells men kunde inte förhindra den. Istället grundade S.G. Bolinder i november 1934 företaget Bolinders Motor AB och startade tillverkning i Årstadal vid Liljeholmen. Där började han tillverka tändkulemotorer, dels den gamla beprövade lågvarviga typen i storlekar upp till 150 hk, dels en mindre, modernare och mer högvarvig modell, upp till 1 500 r/min, med två till fyra cylindrar. Kännetecknade var att samtliga modeller hade direktstart med hjälp av glödstift, dvs de krävde ingen ytterligare förvärmning.

Den första motor som tillverkades var en två-cylindrig semi-diesel som gav 10 hk och fick beteckningen DA2. Storleken på motorn var inte större än motsvarande bilmotor. Med denna motor deltog S.G. 1935 i en ekonomitävling för båtar utanför Mariefred. Båtarna var utrustade med både svenska och utländska motorer. Enligt egen utsago segrade Bolinders motor överlagset. Den hade den i särklass lägsta bränsle och smörjoljeförbrukningen.

Det finns idag några motorer bevarade. Det finns en råoljemotor på Bjärnarns Museum i Skåne. Den ska från början ha drivit en kvarn i Hägglinge. Därefter hamnade den på ett snickeri i Mala strax norr om Hässleholm. Det går en historia att vid ett tillfälle hoppade ett av svänghjulen av och rullade iväg. Ett par gubbar satte av efter för att se var det tog vägen och försöka få med det tillbaka. Sedan hamnade motorn på museet men man visste inte mycket om den då den saknade typskylt. Det enda namn som hittats på motorn är Åssa som står på smörjapparatens. Det var en besökare på museet som kände igen motorn som berättade att den kom från Bolinder Motor för han hade sett en likadan i Dalarna. Som bevis

Fotografi av typskylten på råoljemotorn i Dalarna. Logotypen är väldigt lik ett känt bilmärke.

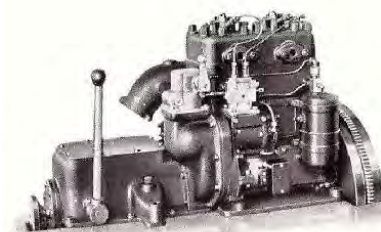


skickade besökaren vid ett senare tillfälle ett foto av typskylten på motorn i Dalarna. En annan motor finns på Vännäs Motormuseum. Museet fick motorn till skänks av Bengt Nordlund från Mattarbodum utanför Långviksmon i Väster-norrland. Han hade fått tag i motorn som drivit ett sågverk i Skeppsmalen utanför Örnsköldsvik i en bytesaffär för många år sedan. Motorn är en fyrcylindrig semidiesel som i grunden är en båtmotor som modifierats där backslaget ersatts med en remskiva för balatarem. När museet fick motorn gick den inte runt men med lite olja och arbete gick den till slut runt. Även reglerstängen i dieselpumpen satt fast men efter lite smörjning lossnade även den. Elsystemet fick också göras iordning. De gamla glödstiften ersattes med glödstift från en Volkswagen dieselmotor som med hjälp av en konvertering passade. Idag går motorn hur fint som helst.

Men att få fram ytterligare information om Bolinder Motor AB är inte lätt. En sökning i Riksarkivet och Företagsregistret gav ingen information. Däremot går det att hitta en varumärkesregistrering i USA och namnet på en återförsäljare i Estland. En broschyr finns på Bolindermuseet och en kopia av en annan broschyr på Kungliga Biblioteket i Stockholm.

Däremot finns det ett rättsfall där Bolinder-Munktell och Bolinders Fabriks AB stämmer Bolinders Motor och hävdar bättre rätt till namnet Bolinder. Bolinders Motor protesterar och menar på att de har bättre rätt till namnet då ägaren heter Bolinder. På Bolinder-Munktell eller Bolinders Fabriks AB finns ingen med namnet Bolinder. Bolinders Motor vinner i första instans men Bolinder-Munktell och Bolinders Fabriks AB överklagar. Målet vandrar hela vägen upp

En fulländad skapelse



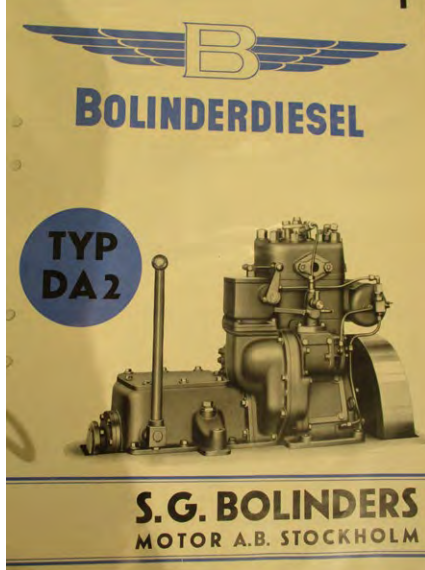
Bolinder diesel

— marknadens driftbilligaste motor —

En annons för Bolinder Diesel.



Här syns den fyrcylindriga dieselmotorn på Vännäs museum.



Framsidan på en broschyr från Bolinders Motor.



Här syns råoljemotorn på Bjärnums Museum. En stadig pjäs.



Insprutningspumpen på motorn i Vännäs är en Bosch.

till Högsta Domstolen som dömer till Bolinder-Munktells och Bolinder Fabriks AB:s fördel. Domstolen menar att de har bättre rätt till namnet då de är mer kända, framför allt internationellt, än Bolinders Motor. Faktum är att detta mål används än idag som prejudikat i liknande fall. S.

G. Bolinder föddes 4 juni 1866 och avled 20 juni 1952. Han ligger begravd i Gävle.

Finns det någon av våra läsare som har mer information så tar redaktionen tack-samt emot denna.

Redaktionen riktar ett stort tack till Daniel Granath på Vännäs Motormuse-

um och till Östen Krantz på Bjärnums Museum för hjälp med information och bilder. 🇸🇪

Text Björn Cagner.

Bilder: Daniel Granath,

Östen Krantz och Björn Cagner.

Efterlysning

Efterlysning 1

Byggede om en hjullastare Allis Chalmers TL 12 på 80-talet när vi startade jordbruket. Köpte den utan motor. Byte till en Volvo D50 från en Pripps bil. Senare blev det en Volvo TD63. Byte också transmission till en HT 100 som sitter i Volvo BM 4300.

Byte även convertern till en med frihjulstator som har mycket mindre förluster vid transport. Jag monterade ett växelhandtag från 4300 stående som ett enspaksreglage för tilt och lyft. Fick på köpet hastighetsväxlarna genom att vrida och montera en vippa på toppen för fram-back. Något liknande fanns inte på Volvo då. Kom långt senare. Maskinen gjorde 50 km/h. Vi använde den nästan varje dag i ca 20 år.

Efterlysning 2

Min pappa fick en Teddy med trasig motor. Jag bytte motor flera gånger i den. Den sista som den hade när den såldes var en 3 cyl Perkins från en Buster 400. Grill från en Volvo BM 430 och hytt från en T 650. Den var så stor på traktorn att halva plogen fanns inne i hytten. Den hade också orbitrol-styrning. Tyvärr har jag ingen bild.

Skulle vara intressant och få redan på vad som hänt med maskinen och traktorn. Om någon vill tipsa mig om något så ring mig gärna.

Håkan Johansson, 070-092 00 25





Flipfront kan knappast varit vanligt på den tiden.



Vågad inredning med Bumerangmönster i glada färger.

Volvo Philip

– en okänd, men ändå inte, konceptbil

Under 1950 startade Volvo en egen designavdelning. En av de första att anställas var Jan Wilsgaard som då var endast 20 år gammal. För er som inte känner till Jan Wilsgaard kan nämnas att han blev Volvos mest framgångsrika designer och låg bakom designen av Amazon, P1400 som blev 140, P1800 ES, 700 och 850.

Philip blev det första större projekt som Jan arbetade fram. Bilen har klart amerikanska drag och många tycker att det går att se vissa likheter med Jans nästa projekt, Amazon. Bilen utrustades med Volvos nyutvecklade V8-motor B8B. Slagvolymen är 3,6 l och den ger 120 hk. Till den kopplades en 3-steps automatlåda. Någon serieproduktion av Philip blev det aldrig då den skulle bli-

vit alldeles för dyr att serietillverka. Eller om den var för stor eller amerikansk för den svenska marknaden. Bilen var faktiskt 5 m lång med ett axelavstånd på 3 m! Motorn gick dock i produktion under namnet B36 och användes i båtar och Volvos lastbil "Snabbe".

Nå, nu undrar säkert många varför vi skriver om bilar i BM-bladet? Jo, det är faktiskt så att den såldes 1953 till Bolinder-Munktel där den användes under flera år som direktionbil. Idag står den på Volvomuseet i Göteborg. Vill ni se mer av bilen så finns det videos på Youtube. 📺

Text och bild: Björn Cagner



Sparsmakad instrumentering. Växelväljaren sitter på rattstäng- en. Observera att Bumerangmönstret går igen i rattcentrumet.



Här syns V8-motorn. Röret på innerskärmen går till kupéventi- lationen.

Vår vän Victor – en traktorhistoria



Traktor, fyrhjulavagn och bultavagn.

Traktorn kom till gården

1956 köpte Sven Nolin en alldeles ny traktor. Traktorn ersatte de båda hästarna på gården. När traktorn kom, byggdes de hästdragna vagnarna om och kom att bli traktordragna i stället.

Traktorn var av 1956 års modell och en Bolinder-Munktell BM Victor 230 (grön).

Teknisk data: Motoreffekt 29 hk/21 kW
Drivmedel: Diesel
Växellåda: Manuell
Ingen fyrhjulsdrift
Tjänstevikt: 1780 kg

Traktorn hade två cylindrar, vilket gav den ett karaktäristiskt motorljud. Den hördes lång väg, när den tuffade fram i byn.

Jordbruket moderniserades och Sven var en känd person i bygden.

Sven kom ofta och hälsade på mina svärföräldrar Inga-Lisa och Stig Hilbertsson. Min man Christer minns när han var 3 år och Sven kom på besök med sin nya traktor. Hur är det då möjligt, att en liten treåring kan minnas något sådant? Jo, en ny traktor luktar bränd färg. Hur fungerar då doftminnet? Det tar oss ofta på en nostalgisk resa. Människan har ett episodiskt minne, som väcker minnen från tidig barnungdom. Doften kan då föra oss tillbaka till platser och minnen på ett ögonblick.

Traktorn finns kvar i vår ägo. Den är i originalskick och Svens hylsnycfelsats av



Sven Nolin (1933–2009). Sven var son till Gunnar och Maria (Maja) Nolin. Efter föräldrarnas bortgång bodde Sven kvar på gården och skötte den helt ensam. Han bodde kvar i sitt föräldrahem resten av sitt liv. Gården var belägen i slutet av Hagagatan vid Helge å i Knislinge. Bostadshus och stall är numera rivna och endast logen finns kvar.

märket Bahco ligger kvar i traktorn och pinnarna som Sven använde vid plöjning, sitter kvar i taket än idag. Det är av stor vikt att traktorn får finnas kvar i byn och förhoppningsvis skänka glädje till eftervärlden.

Två vagnar finns också efterlämnade av Sven Nolin. Gemensamt för båda vagnarna är att de var byggda för två hästar. 1956 byggdes vagnarna om till traktordragna vagnar.

Bultavagnen

Bultavagnen är den äldsta av Svens vagnar. Den användes till att köra både potatis och betor. Karaktäristiskt för vagnen är att sidorna lutar och går att lyfta upp för att lätt kunna lasta av exempelvis potatis. Troligtvis var vagnen byggd med järnhjul från början, för att med tiden byggas om till en vagn med gummihjul. En plankla låg tvärs över vagnen, för att kusen skulle ha något att sitta på vid körning. Framtill på vagnen sitter en bräda, som användes till att vira fast tömmarna, när behov uppstod. Vagnen kan ses i boken om Klockaregården, där Folke Johnsson fotograferat den 1958.

Fyrhjulavagnen

Det intressanta med fyrhjulavagnen är att axlar och hjul kommer från en lastbil Opel Blitz som är äldre än 1937. Lastbilens bakaxel har monterats fram på vagnen och framaxeln har monterats där bak. Fjädringen blev på detta sätt bättre och kusen fick det betydligt bekvämare i sin körning. Ett eftermontage har gjorts i början av 1950-talet, så att flaket kunde tippas hydrauliskt. Sven använde vagnen till att bland annat köra säd till lagerhuset. Vagnen helrenoverades av min man Christer Hilbertsson 2021.

I våra minnen ser vi Sven med pipan i mungipan tuffandes med sin Victor – genom byn. 🚗

Text och bild: Annelie Hilbertsson



Claes Franzén framför sin 814. Här har han kommit långt med renoveringen.



Skicket på traktorn när Claes köpte den.

Renovering av en Volvo BM 814

En bit utanför Hjo bor Claes Franzén. Han arbetar som lastbilmekaniker och har ett stort intresse för bilar och traktorer. På gården finns en stor verkstad. Där har Claes tidigare renoverat lastbilar och amerikanare men blev sugen på att renovera en traktor. Valet föll på Volvo BM 814. Han började söka efter ett objekt och efter ett tag fick han kännedom om var det stod en 814. Claes fick tag på ägaren som egentligen inte hade tänkt sälja men efter lite övertalning så kunde köpet göras upp.

Traktorn var i mycket dåligt skick,

nästan färdig för skroten men den startade iallafall. Claes tog hem traktorn, tvättade den, lyfte av hytten och demonterade både den och traktorn fullständigt. Kroppen blåstrades innan grundmålning. På hytten som var mycket rostig skars all dålig plåt bort och ersattes med nya plåtdelar. Även skärmarna fick Claes byta ut. Efter svetsningen blåstrades hytten innan lackering.

Claes har tur då hans bror är en välkänd och prisbelönt lackerare inom custom. Brodern tog sig an lackeringen och började med att identifiera kulören.

Efter grundlackering lackerades kroppen, hytten och alla lösa delar i rätt Volvo BM-röd kulör.

Därefter började monteringen. Vid vårt besök hade Claes hunnit riktigt långt men det är klart att ska renoveringen göras riktigt, vilket han gör, så tar det tid. Han räknar dock med att vara klar i sommar.

Vi på BM-bladet följer renoveringen och återkommer i nästa nummer med fler bilder. 🛠️

Text: Björn Cagner.

Bilder: Claes Franzén och Björn Cagner.



Hytten var mycket rostig och Claes fick tillverka många nya delar.



Kroppen, hytten och alla delar blåstrades noggrant innan grundlackering.



Här lyfts hytten av traktorn.



Traktorn på museet

I ett styrelseprotokoll från Munktells daterat den 16 december år 1913 står det i § 10. ”Styrelsen uppdrog åt Vd eller hans ställföreträdare att söka få fram förslagsritningar å en motorplog närmast afsedd för svenska förhållanden”. Detta blev alltså starten till företagets traktortillverkning som skulle komma att pågå till 1 december 1987 då den sista BM-tillverkade traktorn lämnade fabriken i Eskilstuna.

Det exemplar som Munktellmuseet äger av Munktells 30-40 HK har tillverkningsnummer 1251 och 1252. Den har två tillverkningsnummer då varje cylinder på den tvåcylindriga motorn fick ett eget nummer.

Maskinen ingick i en större arbetsorder daterad 1914-10-26. Framtagning av de olika delarna pågick antagligen under våren och sommaren 1915 och tillverkning borde således ha skett under sensommaren/hösten 1915. Ofta monterades motorn för sig innan den slutmonterades med traktorn vilket skedde även i detta fall då rapportkort visar att motorn var färdigprovad 15 juni 1915. Då provningen av motorn med stor san-

nolikhet skedde i en provbänk var det först därefter som slutmontering av traktorn kunde göras. Enligt bevarade arkivhandlingar kan man se att motorn fanns med i en arbetsorder daterad 6 oktober 1914, dvs några veckor före traktorns arbetsorder. Maskinen beställdes 1915-10-18 till Gimo bruk i Gimo, Uppland och avsändes från Eskilstuna 26 oktober 1915. Utrustningen till denna maskin var en 4-skärig plog. Priset var 16 187 kronor inkl. 5+2,5 % rabatt och fri montör under 6 dagar vilket motsvarar i dagens penningvärde 764 408 kronor.

1927 såldes traktorn tillbaka till Munktells som begagnad till priset av 850 kronor vilket idag motsvarar 27 314 kronor. Frakten var 383 kronor vilket motsvarar idag 12 307 kronor. Genom förmedling så såldes traktorn vidare samma år till Sigfrid Jönsson (1880–1938) på Kassagården i Spannarp utanför Ängelholm. 1952 hölls ett lantbruksmöte i Eskilstuna där traktorn lånades upp från Skåne. Efter mötet sa ägaren: ”Det är väl inte mycket idè att bekosta returfrakt på den så den kan ni behålla”. Därför hamnade den hos Bolinder-Munktell igen där den blev kvar.

11 juni 1963 firades grundandet av Munktells och samtidigt 50 år av traktortillverkning på Bolinder-Munktell. Närmare 400 gäster från hela Skandinavien var inbjudna. Bland dom prominenta gästerna återfanns LO-chefen Arne Geijer som var gästtalare, landshövdingen Ossian Sehlstedt, representanter från oli-

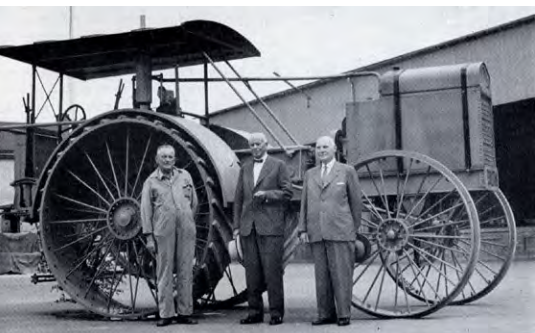
ka lantbruksorganisationer och maskintekniska institutioner samt återförsäljare från hela Norden. Utöver detta pressrepresentanter inte bara från Norden utan också från såväl europeiska som utomeuropeiska pressorgan.

När gästerna anlände till Valvporten blev de mötta av BM-värdinnorna som överlämnade en nejlika till damerna och en reklambroschyr till herrarna. På kajplatsen kunde sen gästerna studera traktorns utveckling. Efter att BM-orkestern hade invigt jubileet så tog direktör Holger Lindmark till orda och hälsade alla välkomna varefter dagens huvudperson, 1913 års traktor, rullar in. Den styrdes av Fritiof Blomberg som var en mångårig veteran och kännare av denna traktor och dess tillkomst. Därefter följde tal av alla prominenta gästerna före lunchen.

Vid jubileet fanns utöver den jubilerande traktorn även ett par som hade nära anknytning till denna nämligen modellens konstruktör och sedermera direktör Gunnar Bergström samt montören Fritjof Blomberg och ingenjören F. Thorson (se bild). Vid ett sådant här 50 års jubileum är det unikt att man kunde samla maskinen tillsammans med sin konstruktör och två av hans närmaste medarbetare.

Vid traktorns 100-årsjubileum 2013 fanns Sigfrid Jönssons sondotter Berit och hennes make på plats då det var hennes farfar som köpte traktorn 1927 och hennes far som skänkte tillbaka den 1952. 🚧

Text och bild: Jörgen Forsrup





Hugo Mas bredvid sin nyinköpta BM-10 i sin verkstad.

Hälsningar från Frankrike!

Mitt namn är Hugo Mas och jag är en ung, endast 21 år gammal traktorsamlare i Frankrike. Jag bor i departementet Aveyron som ligger i södra Frankrike, inte så långt från Medelhavet och staden Montpellier.

För närvarande har jag åtta traktorer: fransktillverkade McCormick Farmall, Ferguson, franska Vierzon och Porsche. Min första Bolinder-MunkteLL-traktor köpte jag i januari i år. Det är en BM 10 med tillverkningsnummer 19848. I min region såldes mycket få BM-traktorer, faktiskt är BM en ganska ovanlig traktor i Frankrike. Den här traktorn köpte jag av en tidigare samlare som påbörjat en reno-

vering men tyvärr hann han avlida innan renoveringen var färdig.

Traktorn är i god kondition men saknar lyftarmar och stag. Elsystemet måste också göras om och instrumentbrädan saknar vissa delar. Så snart jag fått ordning på detta och fått igång traktorn kommer jag antagligen att renovera och lackera om den.

Denna traktor har en ovanlig motor. Det är faktiskt första gången jag sett en sådan. Det som är annorlunda är topplocket och insprutningen. Det ser ut som om motorn har någon typ av toppinsprutning. Om någon har information om motorn och insprutningssystemet så

tar jag tacksamt emot den.

Jag ser fram emot att höra av er!

Hugo 🇫🇷

Text och bild: Hugo Mas.

Översatt och redigerat av Björn Cagner

Efterlysning

Hugo söker information om sin ovanliga motor. Kan någon hjälpa till så hör av er till redaktionen så förmedlar vi kontakten.



Här syns insprutningssystemet på Hugos BM-10.



Typskylten på motorn som är på franska. Det ser ut som den varit demonterad.

Byte av vevaxel i en 1052-motor

Denna reparation handlar om byte av vevaxel i en 1052 motor som är monterad i en BM 230 Victor. Motorn hade en skärning på 2:ans vevstake.

Motorn är monterad i en radhacka vilket innebär att differential och slutväxlar

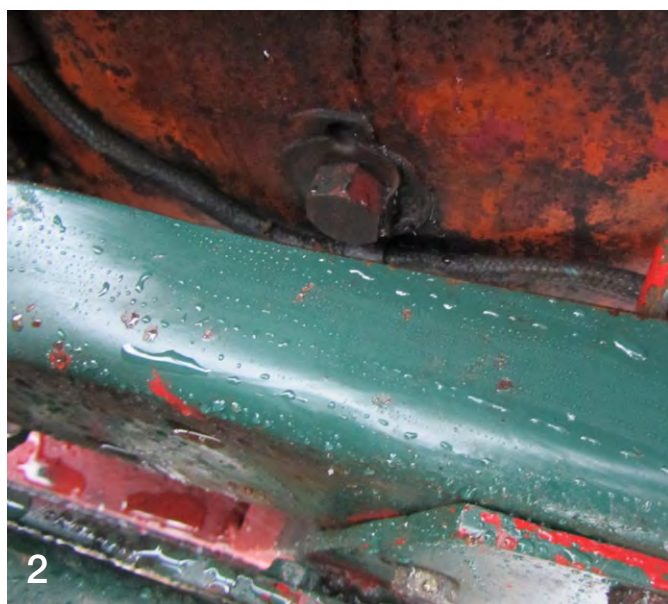
är monterade så den går snabbast bakåt.

Det var enkelt att demontera motorn då framaxeln var demonterad och monterad fram på radhackan.

Arbetet började med att demontera cylinderlock och kolvar. Därefter trans-

missionskåpan och transmissionsdrevet på vevaxeln samt koppling, kopplingskåpa och svänghjul.

Ramlagerhållaren i mitten av motorn måste även lossas. Den sitter låst med en styrning på höger sida. Se bild 1, 2 och 3.





Denna vevaxel var troligtvis en förserie med kraftigare vevaxel som inte gick att slipa till mindre dimension då bakre ramlaget sitter i svänghjulsåpan. Se bild 4.

Tomas Johansson i Lenhovda hade beg. vevaxel, svänghjulsåpan och svänghjulslager av senare utförande. Denna vevaxel var tillverkad så att den gick att slipa ner till önskad dimension. Se bild 5.

Det gäller att vara försiktig när främre ramlager och lager i svänghjulsåpan ska monteras.

Man måste använda hydraulisk press så lagren inte stjälpes. Se bild 6 och 7.

Sedan är det bara att montera tillbaka samtliga detaljer på motorn.

Denna maskin tillhör Elisabet Svensk, Björkvik. 🚛

Text och bild: Guy Larsson



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

**BEGAGNADE
 TRAKTORDELAR**

Nya startmotorer och gener.
 Även andra nya delar.

Besök från Schweiz

Veckan före jul fick redaktionen oväntat besök. Det var Patrick och Madlen från Schweiz som ville göra ett besök i julstaden Göteborg. Patrick har medverkat i flera reportage i BM-bladet med sina renoverade traktorer, T 25 och BM-20. Patrick har också skrivit om träffar både i Schweiz och Österrike. Är man i Göteborg och vill äta lokalt så måste det bli en halv special grillad och en 08. Den uppskattades av bägge två. 🚛

Text och foto: Björn Cagner



Byte av sprintlås

Kom på att detta kan vara något bra att tipsa om. Jag har själv gjort det på mina två Volvo BM 400.

Det gäller låsningen av sprinten för dragarmen i bakaxelröret på Volvo BM 400 med flera modeller. Ibland går bygeln till snabbisprinten sönder eller tappar spänsten vilket gör att sprinten kan



Sprinten till dragarmen provmonterad i bakaxelröret. Dragarmen saknas.

ramla ur och dragarmen lossnar. En säkrare lösning kan vara att låsa med en M12 skruv. Svarva eller slipa av en M12 mutter till ca 8 mm tjocklek. Kapa av gängan på en M12 skruv så att det finns ca 12 mm gängor kvar utanför muttern. Eventuellt måste muttern slipas av något för att kompensera för gjutradien mot axelröret. Träd igenom skruven i sprinten och äntra på muttern några varv. Montera sprinten på sin plats. Glöm inte dragarmen. Skruva in M12 skruven så den gängade delen går in i hålet i axelröret. Skruva in ända tills att muttern bottenar i gängorna och dra åt hårt. Nu skall det gå att röra sprinten lite, om inte så är skruven för lång och bottenar i hålet.

Bifogar bilder så är det nog lättare att förstå. 🛠️

Text och bild: Håkan Johansson



Här syns sprinten till dragarmen med M12 skruven monterad.

Traktorer i liten skala

Bokrecension



En bok av Lars Björk, text, och Tommy Grünbaum, foto

Boken, faktiskt Sveriges första, som handlar om modelltraktorer är liten till formatet men otroligt innehållsrik. På 205 sidor tar författaren upp allt som rör modelltraktor: varför modelltraktorer, skalor och detaljer, nedslag i traktorns utveckling och små, små modeller. Tre modellbyggare presenteras också, sedan de intressanta kapitlen om att bygga själv,

hur man fotograferar modeller och till sist en beskrivning av elva intressanta tillverkare av modelltraktorer. Att författaren har ett gediget kunnande råder inget tvivel om då han sedan många år haft hand om modellsidan i tidningen Traktor. Det unika med boken är att de bilder som är med har aldrig tidigare publicerats.

Själv köpte jag boken på Modellfordonsmässan på Munktellmuseet tidigare i år till ett mycket facilt pris. Sedan sträckläste jag den på tågresan hem. Det är nog enda gången jag tyckt att det inte gjort något om tåget blivit försenat för boken var så intressant och lärorik. Den är tryckt 2016 men en sådan bok kan knappast bli för gammal.

Författaren har några böcker kvar och nås på nummer 073-345 62 22. 🛠️

Text och bild: Björn Cagner





BM-traktorer räddar fastkörd Deutz med fullastad kärria

Det behövdes sex stycken Bolinder-Munktell BM 350 Boxer för att dra loss en fastkörd Deutz med kärria fullastad med rödbetor. Se hela videon på www.trekkerweb.nl. Där finns ytterligare ett 30-tal videor med veterantraktorer.

Bild: Trekkerweb.nl



Här kommer Stefan Johansson från Nockeröd i Dalsland körandes på sin BM 230 Victor. Han har ägnat dagen åt att ta upp potatis med traktorn. På gården har han fler traktorer men tar helst upp potatisen med Victorn då de smala däcken passar bättre i fårorna.



Här står Hasse Karlsson från Skebobruk vid sin BM 400 som han håller på att renovera. Han har precis byggt färdigt sitt nya hus och garage som ligger en bit ut i skogen. Därför behöver han en pålitlig snöröjare. Både plog och lastare är monterade och klara men ska också lackeras. Lastbilen bredvid BM 400 är också ett projekt som Hasse håller på att renovera. Det är en av få kvarvarande Opel Blitz som överlevt rostdöden.

Läsvärt från förr

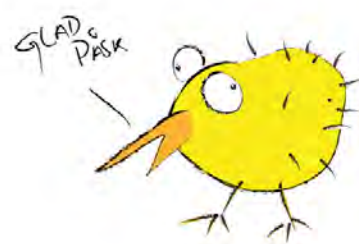
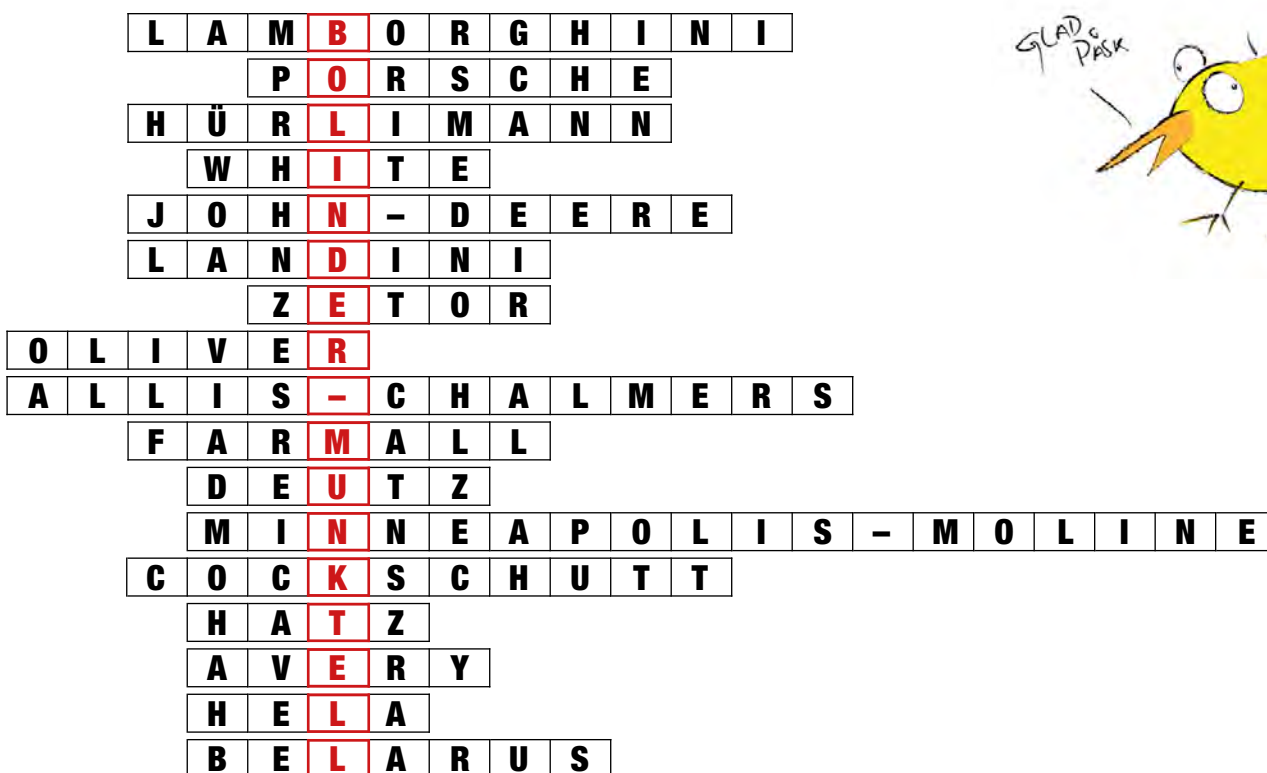
I svensk industriell utveckling har Bolinders gjort en insats av stor betydelse. Störst har den varit för den näringsgren, som ledde till det industriella genombrottet i Sverige: sågverksindustrin. Bolinders har varit med om att, i egentlig mening, bygga upp den svenska sågverksindustrin. Den industrin skulle inte haft samma historia – dess produktion inte ökat så mycket, dess inkomster inte blivit så stora, dess arbete inte så lätt – utan Bolinders maskinleveranser. Genom sin oljemotor har verkstaden skänkt utövarna av hårda och farliga yrken – sjömän, fiskare, lotsar – en

Bolinders

produkt som gjort deras arbete lättare och tryggare. Bolinders nyttovaror av gjutjärn ha på många sätt underlättat arbetet i hemmet. Dess konstföremål köptes en gång för sin skönhets skull. Vi anse en av dem fula, en del lustiga och en del alltjämt vackra. Också en senare tid har sålunda haft glädje av de konstverk som Bolinders konstnärer, modellsnickare och gjutare en gång skapat.

Ur boken Bolinders, En svensk verkstad, 1945.

Lösning ordrebus



Här kommer en kort beskrivning av de traktormärken som är med i ordrebusen. De flesta märkena är så kända att de knappast behöver nämnas men vi tar det från början.

Lamborghini. BM-bladet 2020-1. Det var Ferruccio Lamborghini som grundade företaget 1949. Hemkommen efter kriget byggde Ferruccio traktorerna hemma på gården av överblivet material från kriget men i samband med grundandet av företaget 1949, Lamborghini Trattori, flyttades tillverkningsenheten till större lokaler utanför Bologna i Italien. Sedan 1979 ingår traktortillverkningsenheten i SAME-gruppen.

Porsche. Under 1940-talet byggde Erwin Allgaier små traktorer i Schwaben i Sydtykland. Kring 1950 köpte Allgaier licensrätten till de av Ferdinand Porsche konstruerade traktormodellerna. Samtidigt flyttades tillverkningsenheten till en gammal flygplansfabrik i Friedrichshafen vid Bodensjön. Modellerna blev mycket populära och totalt tillverkades cirka 12 000 stycken. De är idag ett eftertraktat samlarobjekt. Tillverkningsenheten upphörde successivt med början 1959.

Hürlimann. BM-bladet 2021-4. Redan 1929 tillverkade Hürlimann sin första

traktor, modell 1K10, i Schweiz, som följdes av flera framgångsrika större modeller. Hürlimann ingår idag i SAMS-gruppen.

White. BM-bladet 2021-2. White Motor Company i USA som tillverkade lastbilar köpte upp flera traktormärken som kanadensiska Cockschutt, Oliver och Minneapolis-Moline som i sin tur köpt andra traktortillverkare som Cleveland Tractor (Cletrac), Twin City, Heider, m fl. Det hela var ganska rörigt när traktorerna såldes under olika namn och färger. Mest känd är nog White Plainsman som var en midjestyrd, fyrhjulsdreven bjässe. Företaget omstrukturerades under namnet White Farm Equipment. Lastbilsdelen såldes som bekant till Volvo.

John Deere. BM-bladet 2022-2 och 2020-3. Ja, John Deere behöver ingen närmare presentation. Vårt att nämna kan dock vara att företaget grundades av smeden John Deere som 1837 lyckades tillverka en ny typ av plog där den besvärliga leran i Illinois inte fastnade på plogen. Framgångarna med den "självsrensande plogen" följde snabbt och redan 1848 uppförde John en ny fabriksbyggnad i Moline till sig och sina 16 anställda. Kring 1915 gjorde Deere ett antal

experimentmodeller och prototyper till traktorer men inget av detta kom i produktion. Intresset för traktorer fanns kvar och 1918 köpte Deere Waterloo Gasoline Engine Company som tillverkade två modeller av traktorer, Waterloo Boy typ R och N. Därmed började Deere sälja traktorer.

Landini. BM-bladet 2020-1. Landini som är Italiens äldsta traktortillverkare grundades redan 1884 av smeden Giovanni Landini i trakten av floden Po. Som så många andra traktortillverkare började produktionen med jordbruksredskap. Den första tändkulemotorn tillverkades redan 1910. Första traktorn, typ 25/30, som blev legendarisk, tillverkades av Giovanni söner 1925. Tyvärr fick aldrig Giovanni uppleva den då han avled året innan. Landini 25/30 är "traktorn som aldrig står stilla". Detta då den stora encylindriga tändkulemotorn med cylindern i traktorns längsriktning gör att när motorn är igång står traktorn och vagnar. Landini tillverkar traktorer än idag.

Zetor. BM-bladet 2020-1 och 2020-2. Zetor är den östeuropeiska traktor som blivit mest känd tack vare att den var välgjord, driftsäker och prisvärd. Tillverkningsenheten star-

tade strax efter andra världskriget i den då lilla staden Brno i Tjeckoslovakien. Första traktormodellen var Zetor 25. Zetor tillverkas fortfarande och är mycket populär och säljs över hela världen.

Oliver. BM-bladet 2022-2 och 2022-4. James Oliver som jobbade på ett gjuteri i Indiana i USA grundade 1853 Oliver Chilled Plow Works. Där lyckades James genom en speciell gjutmetod tillverka en plog med en homogen, hård yta som leran släppte bättre från. Företaget växte men som så många andra företag drabbades det av ekonomiska problem under depressionen kring 1920-talet. För att säkra överlevnaden slogs fyra företag samman till ett. Företagen, förutom Oliver, var American Seeding Company, Nicholas and Shepard Company och Hart-Parr Tractor Company. Tillsammans bildades Oliver Farm Equipment Company. Oliver, som också köpte Cletrac, satsade på traktortillverkning och marknadsförde både band- och hjulburna traktorer. 1962 tog White Motor över Oliver.

Allis-Chalmers. BM-bladet 2022-2 Allis-Chalmers grundades 1901 genom sammanslagning av fyra företag: Edward P. Allis Company som tillverkade ångmaskiner och kvarntröstning, Frasier & Chalmers som tillverkade gruvutrustning, Gates Iron Works som tillverkade borrhutrustning och Dickson Manufacturing Company som tillverkade motorer och kompressorer. Allis-Chalmers tillverkning av lantbruksmaskiner upphörde nästan helt då denna del såldes 1985 till Deutz-Fahr som bildade dotterbolaget Deutz-Allis.

Farmall. BM-bladet 2019-4, 2020-3, 2022-4 och 2022-2. Farmall blev ett produktnamn för traktorer tillverkade av International Harvester Company som bildades 1903. Traktorerna såldes även under namnen McCormick-Deering och McCormick-Farmall. På så sätt kunde IH ha olika återförsäljare för samma traktorer vilket retades upp amerikanska justitiedepartementet. IH etablerade sig tidigt med tillverkning i andra länder som England, Frankrike och Tyskland. De mest legendariska traktorerna är Mogul och Titan. IH traktorer tillverkas och säljs än idag.

Deutz. BM-bladet 2022-3 och 2018-4. Gasmotoren-Fabrik Deutz grundades redan 1868 av männen bakom Ottomotor, Nikolaus Otto och Eugene Langen. Två andra kända tyska ingenjörer knytades tidigt till bolaget, nämligen Gottlieb Daimler och Wilhelm Maybach. Den första

traktorn presenterades 1907. Kännetecknande för Deutztraktorer är att de är luftkylda. Genom köpet av Allis-Chalmers stärkte Deutz-Fahr sin marknadsandel, framför allt i USA. Sedan 1995 ingår Deutz-Fahr i SAME-gruppen.

Minneapolis-Moline. BM-bladet 2021-2. MM bildades 1929 genom sammanslagningen av tre företag, nämligen Moline Implement Company, Minneapolis Threshing Machine Company och Minneapolis Steel and Machinery Company. Alla tre företagen hade en lång historia av tillverkning av redskap och traktorer, bl a Moline Universal och Twin City. MM kom att tillverka flera olika modeller som blev mycket populära. Under 1960-talet blev MM uppköpta av White Motor Company. Traktortillverkningen upphörde 1969.

Cockshutt. BM-bladet 2022-4. Cockshutt Plow Company i Ontario grundades 1882 av kanadensaren James G. Cockshutt. Företaget kom att bli ledande inom tillverkning av jordbruksredskap. I början sålde Cockshutt Olivertraktorer men presenterade 1946 sin första egentillverkade traktor, modell 30. Den följdes av flera andra modeller. Tyvärr kom företaget på obestånd och togs över av White Motor Company 1962.

Hatz. Hatz är ett tyskt företag som grundades redan kring 1880 men det var först under 1950- och 1960-talet som Hatz tillverkade traktorer. Det var små traktorer med en- eller två-cylindriga, luftkylda motorer. På grund av konkurrensen upphörde Hatz med traktortillverkningen strax efter man i början av 1960-talet introducerat en tre-cylindrig modell. Hatz är dock fortfarande en betydande tillverkare av dieselmotorer.

Avery. Företaget grundades 1874 av bröderna Robert and Cyrus Avery för tillverkning av planteringsmaskiner och kultivatorer. Mot sekelskiftet började de tillverka ångtraktorer och sin första modell, Farm and City, presenterades 1909. Den såg mer ut som en lastbil och som namnet antyder så passade den lika bra på gården som på vägen. Det var först 1911 som det kom en ny modell som passade bättre på åkern. Modellen 45/65 från 1924 var en jätte som vägde 11 ton. Mer imponerande är kanske den fyrcylindriga motorn som hade en slagvolym på nästan 25 liter! Avery experimenterade också med en variant på steglös växellåda som tyvärr inte fungerade speciellt bra. Traktortillverkningen upphörde 1931 på grund av den då rådande situationen.

Hela. BM-bladet 2022-2. Grundaren av företaget hette Herman Lanz men för att inte förväxlas med Lanz så tog han namnet Hela. Företaget som låg i Syd-tyskland presenterade sin första traktor 1914. Det var en mindre traktor med en dieselmotor. Under åren skiljde sig inte modellerna mycket åt. Den sista modellen hette D38 och hade en trecylindrig dieselmotor som utvecklade 38 hk. Traktorn vägde 1 800 kg. Tyvärr gick företaget i konkurs 1983.

Belarus. Företaget bildades 1946 i Minsk i Vitryssland. Från början omfattade produktionen bandtraktorer men sedan kom hjultraktorerna. Produktionskapaciteten var redan från början mycket stor. Uppskattningsvis har fabriken producerat runt 3 miljoner traktorer varav en halv miljon gått på export. Idag omfattar modellprogrammet närmare 60 modeller som motsvarar EU:s normer. 🇺🇦

Text: Björn Cagner.



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





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

Posttidning B



Lösning Finn tio fel

Rätta svar "Finn tio fel"

1. Släpkärra.
2. Blinkerslampan.
3. Skuggbild.
4. Bakspegel.
5. Bult.
6. Frontvikt.
7. Blinkersarm.
8. Avgasvippa.
9. Hatt på rör.
10. Märke i grill.

Vad är det för filur?

Svaret på filuren som var införd i BM-bladet nr 2022-4 är som framgår av bilden en stövelknekt. Innan förra sekelskiftet och en bra bit in på 1900-talet var allehanda mindre gjuteriprodukter

populära som till exempel denna stövelknekt. Idag finns ingen svensk tillverkning av stövelknektar utan den sker utomlands. Mest vanlig är säkert den så kallade ekoxemodellen men det gjordes många olika modeller, även rent ut sagt vulgära som inte platsar på bild här i BM-bladet. Dock är den lilla hopfällbara resemodellen som visas på bild mycket trevlig. Den är inte så tung heller.



Kanske ordet stövelknekt kommer av denna filur som tillverkades av flera gjuterier, inte bara Bolinders.



En trevlig hopfällbar resemmodell som inte är så tung men kanske ändå inte passar i handbagaget på flyget. Kanske blir det problem vid passering av Security.



Svensk industrihistoria möter framtiden

HÄR FINNS NÅGONTING FÖR ALLA!
Uppliv 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
munktellemuseet.com

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



**Ekedalens
Maskin AB**



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

Telefon 0502-42348

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

