



När traktorn vändes bakåt och fick lastare var det början på en svensk världssuccé! Så här började det!

Text: Niklas Larsson

Foto: Niklas Larsson och Volvo CE arkiv

STARTEN. H10 blev början på en framgångsrik epok för BM och nu Volvo CE.



BAKVÄND SUCCÉ

Aret är 1946 och bröderna Wigren säljer grus från eget grustag. Lastbilarna som rullar in för att få flaken fyllda lastas med en frontlastare på en Fordson. Det är framtungt med lasten framåt, svårstyr och bakhjulen står mest och snurrar i luften. Det är så illa att det går fortare att handlasta. En dag kommer bröderna på att de kan vända på allt och montera lastaraggregatet bakåt på traktorn. De har upfunnit en ny maskin – baklastaren.

En åkare fick i uppdrag att hämta hem en helt ny Fordson från Stockholm. När traktorn kom hem började bröderna Wigren med hjälp av tekniskt kunniga förbättra konstruktionen och bygga om traktorn hemma i Järbo utanför Sandviken i Gästrikland. Lyftkapaciteten för den nya baklastaren blev omkring 400 kilo. Lastbilarna lastade 3–4 ton grus på den tiden.

Flera tillverkare fick snart intresse för att börja tillverka och sälja den nya maskintypen men den mest kända modellen av de tidiga baklastarna är nog H10. Den kallades även BL-lastaren och tillverkades av Bröderna

Lundbergs i Skellefteå. I början byggde bröderna baklastare på Fordson, Nuffield och Volvo T31. Men mest känd blev H10 när den byggdes på dieseltraktorn BM 35. Året var 1954 och H10 blev en succé. Inte mindre än fyra traktormodeller från BM kom att användas som bas till H10.

EN H10 HADE EN SKOPA vars volym motsvarade två normala badkar och maskinen lyfte ett tons last. Det mest fiffiga med H10 var parallellföringen som gjorde att redskapet alltid var i samma läge, oavsett lyfthöjd. Pallgafflarnas lutning ändrades inte när pallen lyftes upp och ned. Dessutom fanns det redskapsfäste och dubbelverkande lyftcylindrar, vilket var unikt på den tiden.

H10 med BM 35 som drivkälla blev också starten på en framgångsrik epok för baklastarna hos BM och senare Volvo BM. BM i Eskilstuna tillverkade dieseltraktorer och Bröderna Lundbergs i Skellefteå hade kapacitet att göra dem till baklastare.

Tillsammans blev de ett vinnande koncept.

I slutet av 1950-talet skrevs ett samarbetsavtal mellan Bröderna Lundbergs och BM. Då moderniserades H10 och den målades gul. Baklastarens resa från ombyggd lantbrukstraktor till exportvara och entreprenadmaskin hade börjat. Med tiden tog BM över allt mer av ansvaret för konstruktion och service.

När BM Volvos nya baklastare LM 218 introducerades 1959, fortfarande tillverkad av Lundbergs i Skellefteå, fick baklastaren ett eget utseende. Då försvann den runda motorhuven från traktorn. Inne i maskinkroppen fanns en BM 350 Boxer jordbrukstraktor men i stället för den vanliga hög- och låg-växellådan fanns en fram-/backlåda. Axlarna var specialbyggda liksom hjulen. Dessutom fanns det en hydraulisk koppling att köpa som tillval. Då var beteckningen LM 218 TD, vilket stod för Twin Disc.

Med LM 218 och dess allroundkoncept, med ett utökat sortiment av redskap, började BM på allvar att bearbeta den internationella marknaden. Den nya lastmaskinen var så effektiv att



STOLTHET. Munktellemuseet i Eskilstuna berättar gärna om lastarens födelse.



H-10 LASTMASKIN

ENTREPRENAD. Det skulle byggas mycket i Sverige efter kriget och då kom H10 till hjälp.



GUL. Med LM 218 lämnade baklastaren sina gröna kusiner och fick egen färg.

»YRKESINSPEKTIONEN DÖMDE UT BAKLASTAREN SOM FARLIG OCH OSÄKER«

TIDIG. En dag föddes en ny maskintyp. Så här såg de första ut. Att det är en traktor under lastaren ser man tydligt.



GRÖNA LEGENDEN

H10 typ 35

Motor: BM 1053.
Effekt: 43 hästkrafter.
Tipplast: 1 350 kilo.
Tillverkningsår: 1954–1959.
Vikt: 5 150 kilo.
Antal tillverkade: 851.
H10: H stod för hjullastare och 10 för 1 000 liters skopvolym.

den hotade jobben. När en tekniker från BM var på resa i Sydamerika, för att presentera lastaren för potentiella kunder som hade en gruva, blev han hotad med skovlar. Arbetarna riskerade ju att bli arbetslösa om den svenska maskinen tog över lastandet.

Efter LM 218 kom det fler modeller av baklastaren från BM Volvo och i mitten av 1960-talet blev maskinen fyrhjulsdreven. Lite senare kom större motorer och bredare hytter vilket gjorde baklastaren mer effektiv och bekväm att köra men med tiden blev maskinen ändå omodern. Den ansågs till och med som riskabel att arbeta med.

EN RAPPORT från Yrkesinspektionen 1998 dömde ut baklastaren som farlig och osäker med mängder av fel och brister som påverkade förarnas säkerhet. Endast 20 av totalt 207 undersökta baklastare var utan anmärkningar.

För cirka 15 år sedan träffade jag en lärare på en yrkesskola med maskin- och transportutbildningar och berättade att jag jobbat mycket

med en LM 218. Han svarade, med mycket liten förtjusning i rösten, att en baklastare är en traktor med skopan åt fel håll. Maskintypen hade gjort sitt som entreprenadmaskin i branschen.

Nu finns baklastarna i stället ute på gårdarna, alltid beredda att lyfta en storsäck eller rundbal. Maskinerna som används kan vara tillverkade för 50 år sedan eller mer. De startar oftast snabbt och gör sitt jobb till en ganska låg kostnad. De lastare som överlevt ett hårt arbetsliv är populära på djurgårdar. Bruksvärdet för en baklastare i bra skick är fortfarande högt.

Den sista baklastaren som såldes av Volvo BM var LM 642 med Volvos D42- respektive D45-motor och en vikt på 8 ton. Sedan 1977 hade man börjat med andra typer av lastmaskiner. I och med den midjestyrdade hjullastaren LM 4300 kunde föraren gå ur hytten på sidan och då blev baklastaren snabbt omodern. 🚧

Källor: Volvo CE, Baklastaren, Gästriklands Tidning och *Stora Maskinboken* av Lars von Rosen.

GULA LEGENDEN

LM 218

Motor: BM 1113.
Effekt: 56 hästkrafter.
Tipplast: 2 400 kilo eller 2 600 kilo (TD).
Tillverkningsår: 1959–1970.
Vikt: 5 400 kilo eller 5 850 kilo (TD).
Antal tillverkade: 8 328.
218: 2 stod för tvåhjulsdrift och 18 för 1,8 tons lyftkraft till toppläge i 2 meters grusskopa.



BOLINDER-MUNKTELL

LASTMASKIN
Typ LM 218

EXPORT. Reklambroschyren fick översättas till många språk när 218 såldes ut i världen.



MÅNGSIDIG. Visst kunde man gräva med baklastaren. Listan på utrustning var lång.



4WD. På 1960-talet kom fyrhjulsdriften till baklastaren. Då stannade maskinen inte lika lätt.