

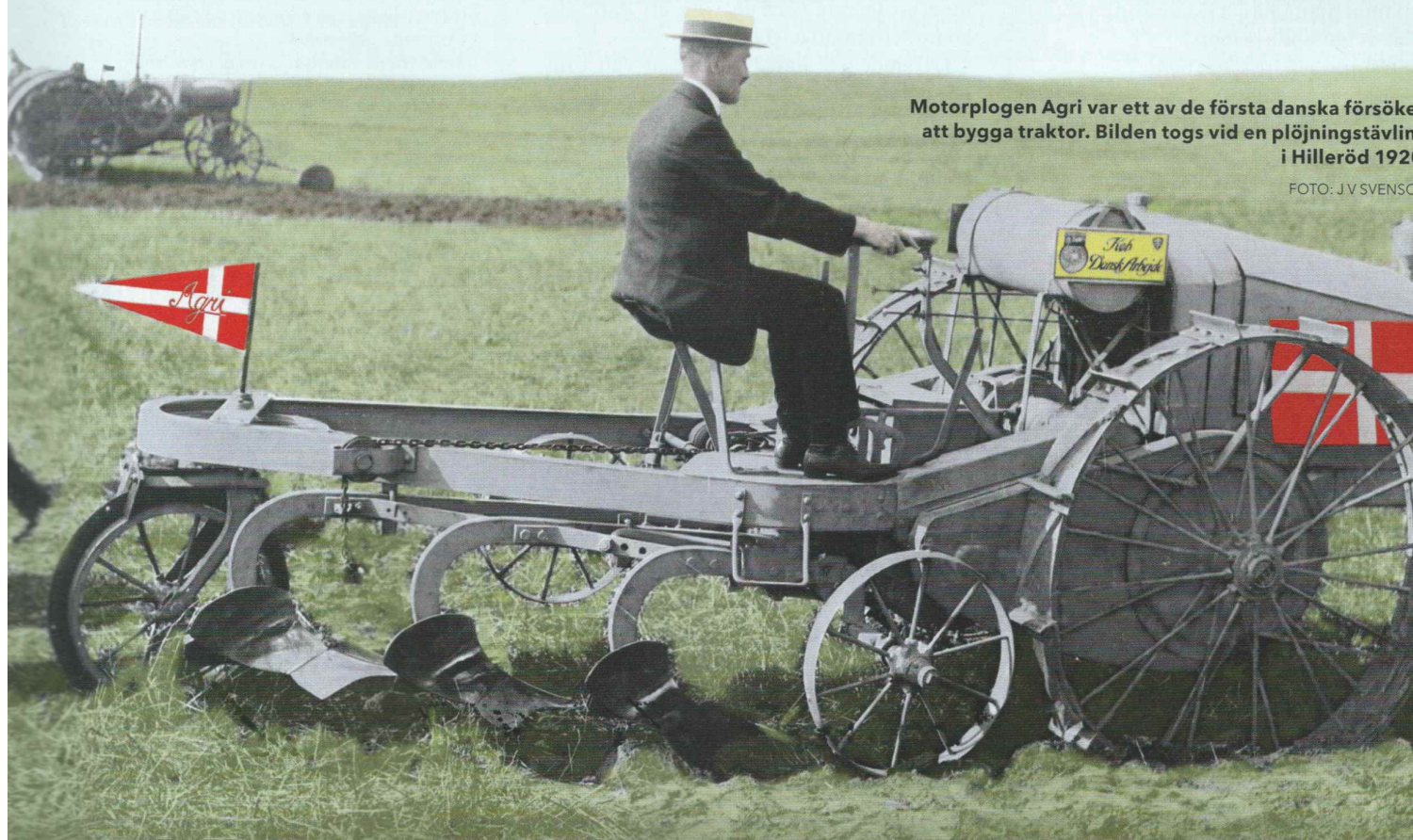
Traktorer från Danmark

INTE BARA

RÖTT & VITT

Många har nog hört talas om de röda och vita traktorerna från Bukh i Danmark. Men det har funnits fler traktortillverkare i vårt södra grannland. Några stora, några små och några ganska knasiga - här berättar vi om allihop.

AV MATS ANDREASSON



Motorplojen Agri var ett av de första danska försöken att bygga traktor. Bilden togs vid en plöjningstävling i Hilleröd 1920

FOTO: J.V SVENSON

Ny serie om traktorer från olika länder

Du följde kanske Traktors serie med historiska artiklar om olika traktormärken som tog slut för några nummer sedan? Det var en väldigt rolig serie att skriva, men också litet frustrerande. För samtidigt som vi tog reda på fakta till artiklarna hittade vi massor av andra traktormärken som inte riktigt platsade i serien.

Kriteriet för att ta med ett märke i serien var nämligen att det skulle ha varit någotsånär vanligt

och välkänt i Sverige, och de där andra märkena hade kanske aldrig kommit hit. Men det gjorde inte att de var mindre spännande - en del hade varit stora i någon annan del av världen, en del hade legat långt framme tekniskt och en del var helt enkelt roliga, tuffa eller snygga traktorer som vi gärna ville berätta om. Och nu gör vi det.

Vi presenterar Traktors nya artikelserie "Traktorer från olika länder". Till skillnad mot

den förra serien där varje avsnitt handlade om ett visst traktormärke fokuserar vi nu på ett land i taget. Det gör att vi kan berätta om både stora och små märken så länge de bara är tillverkade i det landet - och det är inte sällan småmärken som bjuder på de mest spännande historierna.

Vi har valt att börja i hyggets och de cigarrökande tanternas förlovade land, Danmark.

anmark har alltid varit ett stort jordbruksland och därför kunde man kanske tro att traktorn skulle ha slagit igenom tidigt där. Men så är det inte, och det berodde på flera saker. Först och främst att många av landets lantbruk var så små att de inte kunde finansiera en traktor. Sedan kom det att många av danskarna hade satsat på djurhållning i stället för odling och att de hade förhandlat fram bra handelsavtal med Storbritannien – en stor del av smannens bacon och smör kom från Danmark. Och då var behovet av dragkraft till plöja och skörda inte lika stort. Men i visst odlades det även i Danmark, om än inte i samma utsträckning som i Sverige. Först sedan 1900-talet behövde ju Tuborg och Carlsberg korn. Och visst fanns det danskar som försökte tressera av att effektivisera sin jordbrukning, särskilt på de stora gårdarna. Men de danska landskapet är flackt och blåsigt och en idé som dök upp redan i början av 1800-talet var att ta hjälp av vinden. Inte heller kunde man sätta segel på plogen som i filmen om den första världskriget, utan man skulle kulle dra plogen fram och tillbaka över markerna med vajerspel. En intressant idé som dock aldrig blev verklighet.

Ham och Agri

Den första motordrivna traktorn i Danmark var byggd av en svensk maskinist som kom till Sverige från England och kallades The Ivel. Året var 1905 och efter visats upp på en utställning i Köpenhamn såldes den till fyra bönder på Själland. Men i slutet av 1900-talet hände det nästan ingenting, förutom en enda tysk motorplog av märket Stock som såldes till en halkan över vattnet till Lolland. Först framåt 1914 började det lossna, när de svenska motorplogen Avance på kort tid såldes i runt 25 exemplar. De följdes av ett stort antal amerikanska traktorer som IH och Avery innan bränslebristen under första världskrigets slutskede satte stopp för aktorkörning. Men samma vecka kom också de första danska traktorer som byggdes – eller snarare motorplog, för båda hade plogen fast monterat till ett bogserad. Den ena kallades **Tuxham** och kom 1915. Den andra var redan känd på motorsidan och den svenska motorplog var en rejäl sak som påminde om de svenska Avance. Strax efter kom **Agri** som var mindre och lättare i stilen, inte helt olik den första Stock. Den var konstruerad av en ingenjör från Hilleröd och hade en motor som byggdes av de svenska Penta. Men i slutet av 1900-talet hände inget av dem tillverkas i mer än några få exemplar innan bränslet blev för dyrt och alltihop rann ut i sanden.

1900-viktaren Callesen

1919 var det fred igen och bränslet kom billigare. Nu började de större gårdarna satsa på traktorer och försäljningen steg till mellan

Det första danska företaget som gav sig in i traktorbranschen var Köpenhamns-baserade Tuxner & Hammerich med motorplogen Tuxham år 1915. Tändkulemotor på 18 hästar. Transmissionen vid bakhjulet ser lömsk ut.

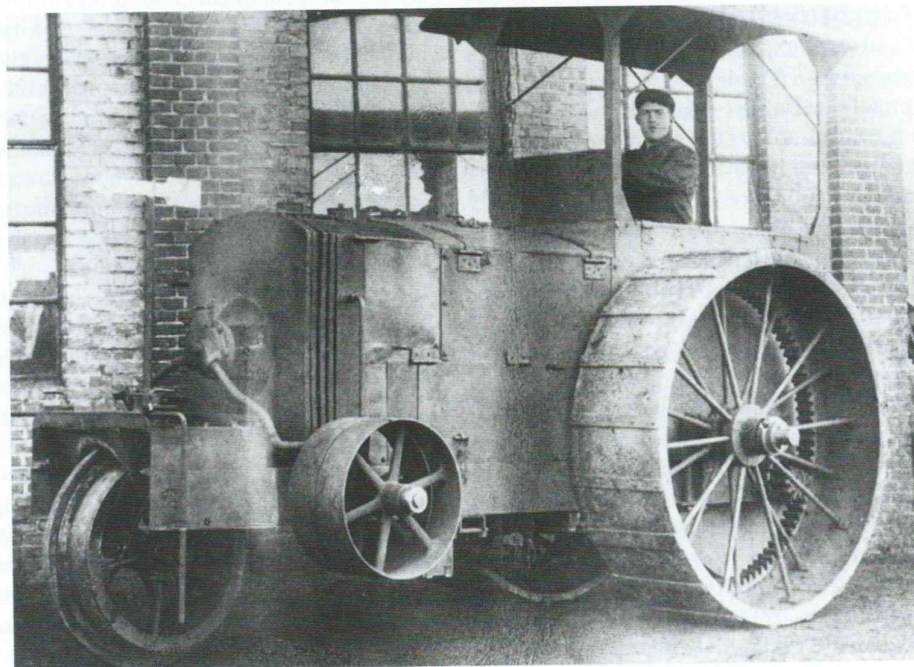


500 och 1.000 stycken per år. Men det betydde inte att det dök upp en massa danska traktormärken. Vid det laget hade den amerikanska Fordson-traktorn börjat importeras och eftersom den var massproducerad kunde den säljas till ett så lågt pris att den lade beslag på i stort sett hela marknaden.

Det troligen enda undantaget var traktorn **Callesen** som kom något år in på 1920-talet. Och att den kom till berodde på en händelse i den danska historien som åtminstone undertryckt inte hade någon vidare koll på.

Från mitten av 1800-talet var en stor del av södra Jylland inte danskt utan tyskt. Men Tyskland förlorade första världskriget och efter en folkomröstning 1920 blev södra Jylland återigen danskt. Det var förstasätt positivt på många sätt, men för företagen i regionen innebar det att de förlorade en stor del av sina kunder över en natt.

Ett exempel var Aabenraa Motorfabrik som byggde tändkulemotorer med namnet Callesen. Nu fick de bråttom att hitta nya användningsområden för sina motorer, och en idé var att ta fram en tändkuletraktor. ▶



Callesen-traktorn från tidigt 1920-tal var ett försök av Aabenraa Motorfabrik att få avsättning för sina stora tändkulemotorer. Ett riktigt monster på tre hjul där den höga motorhuvu skymde framhjulet – därav pilen. Några lär ha hamnat i Persien.

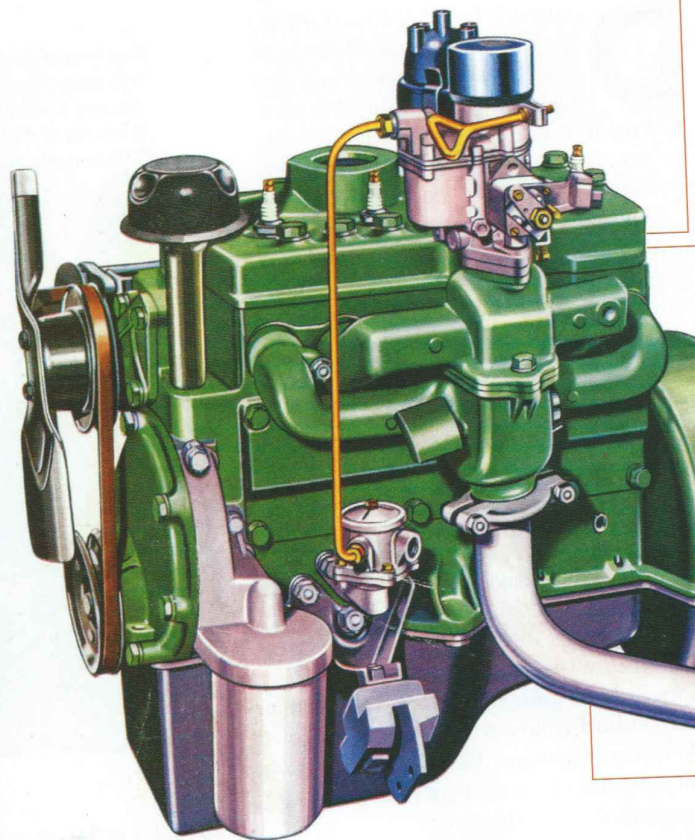


Odstjärnet på Fyn var Europas näst högsta torn. Det byggdes på 1930-talet av överskottsmaterial från Lilla Bält-bron men sprängdes 1944 av danska nazister - de sorgliga resterna syns till höger.

FOTO: GLAMSBORG LOKALHISTORISKE ARKIV



Mulle Meck? Nej, Lauris Christiansen och hans medhjälpare med en av sina King-traktorer. De byggdes av gamla bildelar och annat skrot - bland annat balkar från det sprängda Odstjärnet - och var mycket uppskattade.



Fords lilla sidventilfyra var en av världens vanligaste motorer. Enkel, pålitlig - och billig. Den valdes som drivkälla i tre olika småtraktorer på 1950-talet: Danhorse, Garson och Acam/Saxon.

► Motorerna var säkert bra, men för traktorbruk var de i största laget. Så Callesen-traktorn blev en riktig klump, stick i stäv med utvecklingen i övrigt, och efter ett tjugotal exemplar upphörde tillverkningen. Då gick det bättre på båtsidan där Callesen snart blev ett känt namn.

Återbrukstraktorn King

På 1930-talet sjönk den danska traktorförsäljningen igen. De stora gårdarna hade redan köpt traktor, oftast en Fordson eller möjligen en IH. Och för att få de små lantbruken att köpa traktor hade det behövts något mindre och ännu billigare.

En sådan traktor dök inte upp förrän efter andra världskriget, när engelska Ferguson kom till Danmark. Den grå slitvargen som den kallades var som klippt och skuren för de danska småjordbruken och blev en otroblig succé.

Fergusons framgångar gjorde att en och annan kände sig manad att göra något liknande. Först ut var Lauris Christiansen som hade bilverkstad i Glamsbjerg på ön Fyn. Förutom att reparera bilar tillverkade han enkla jordbruksredskap åt folk i trakten. Och 1947 fick han en förfrågan om att snickra ihop en liten traktor.

Resultatet kallades **King** och var ett typexempel på det danska kallar genbrugstraktor, det vill säga en traktor byggd av begagnade bildelar och annat skrot. Ungefär som

en epatraktor i Sverige. Motor och kraftöverföring kom från en gammal Chevrolet, framhjulen hade varit löphjul på en militär bandvagn, bakhjulen svetsades ihop av en av smederna på firman och redskapslyften gjordes av ett avsågat kanonrör med en fjäder i.

Man skulle kunna säga att Lauris Christiansen drog återbrukstanken till sin spets, långt innan dagens miljödiskussioner hade börjat. Till och med traktorns ram var gjord av återbrukat material, och det var faktiskt just rambalkarna som väckte allra mest uppmärksamhet. Inte nog med att de användes för tredje gången, de hade dessutom en stark känslomässig laddning för Fyn-borna.

I luften

Låter det kryptiskt? Så här var det. Ungefär tio år tidigare hade bron över Lilla Bält blivit klar, till stor glädje för alla på ön. Ännu bättre blev det när någon kom på att man kunde göra något kul av allt material som blivit över - stålrör från byggnadsställningar, balkar från gjutformar och mycket annat.

Resultatet blev ett 175 meter högt utsiktstorn - Europas högsta efter Eiffeltornet - som placerades på en höjd mitt på ön, intill riksvägen mellan Själland och Jylland. Det kallades Odstjärnet och blev ett mycket uppskattat utflyktsmål.

Men tyvärr blev det inte särskilt gammalt. År 1944 sprängdes det i tusen bitar av danska nazistsympatisörer som hämnd för saker som

den danska motståndsrörelsen hade gjort. Det där var för övrigt ett fenomen som pågick under hela ockupationen, när tyskvänliga danskar förstörde allmänna byggnader och annat samhällsnyttigt som en sorts kollektiv bestraffning av resten av folket - ännu en del av den danska historien som jag inte känner till förrän jag läste på till den här artikeln.

Utsiktstornet sörjdes av Fyn-borna, men förvridna rester som fanns kvar räckte inte att bygga upp det på nytt. Däremot gick det att hitta mindre bitar av stålbalkar som funkade perfekt att bygga traktorramar av - och det var precis vad Lauris Christensen hade gjort.

Nu spred sig ryktet om King-traktorn och folk började fråga om han kunde tänka sig att bygga fler exemplar. Det kunde han mycket väl göra. Fyn-bönderna gladdes sig - om nu övriga danska bönder hade förstört deras fina torn så kunde det säkert som en viss revansch att äga en traktor där bitarna från tornet ändå kom till nytta.

Så under ett antal år framöver hade Lauris och hans medhjälpare fullt upp med att pussla ihop återbrukstraktorer. De lyckades totalt få ihop omkring 100 stycken.

Ford-motor

Några år senare dök det upp ytterligare danska traktorer i samma storleksklass som King. De var inte så stora som King, men vill säga lagom små för att konkurrera med Ferguson. De kom nästan samtidigt och var ganska lika varandra. Men de tillverkades av olika håll och skilde sig åt på vissa viktiga detaljer.



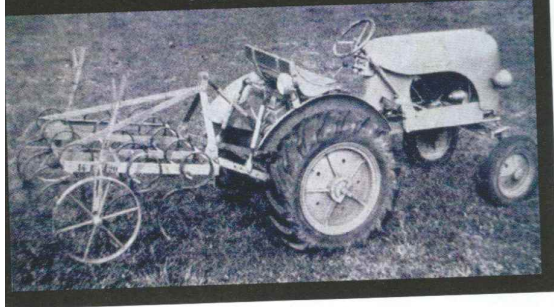
Bilderna på den här sidan visar tre danska småtraktorer som tillverkades ungefär samtidigt under några år på 1950-talet. Ljusblå Danhorse var mest påkostad och hade som du kan se på bilden nedan till och med hydraulisk trepunktslyft. Byggs i ett par hundra exemplar.



Garson var en enkel liten traktor med helt manuell lyft och bara tre växlar framåt. Knappt 40 exemplar byggdes i mitten av 1950-talet.



Av de danska småtraktorerna från 1950-talet låg Acam i mitten när det gällde utrustning. Såldes också under namnet Saxon. Totalt blev det 400 exemplar.



punkter. Och inte i något fall handlade det om genbrug – de här tre traktorerna bestod bara av nya delar.

Den största likheten mellan dem var motorn. Att ta fram en egen motor kräver stora resurser, och eftersom det i de här fallen handlade om vanliga mekaniska verkstäder var det knappast aktuellt.

Alternativet var att leta upp en färdig drivkälla att köpa in. Ferguson hade en bensinfyra på ungefär 20 hästar och det visade sig finnas en motor i samma stil som såldes till ett riktigt vettigt pris. Det var Fords lilla sidventilfyra som satt i personbilarna Anglia och Prefect och som i industriutförande gav ungefär 17 hästar. Den hade byggts i enorma mängder, var tålig och slitstark och kunde repareras av vilken mekaniker som helst. Och den kostade inte mer än en dansk tusenlapp ny, komplett med generator och startmotor.

Garson, Acam och Saxon

Först av de tre var traktorn **Garson** 1952. Den hade konstruerats av Svend Nielsen och var en ganska enkel maskin. Inte bara motorn utan också den treväxlade lådan och mittdelen av bakaxeln köptes in från Ford. Resten var hemmagjort och bestod i princip av ram, huv, framaxel och ytterdelarna av bakaxeln. En enkel, manuell redskapslyft fanns också som manövrerades med en lång spak.

Garson var knappast någon lyxtraktor. Men det som fanns var genomtänkt och prydligt utfört och den var liten och behändig att manövrera.

Traktor nummer två kom 1953 och kallades **Acam**, som i A/S Chr. Andersens Maskinfabrik. De hade sysslat med lantbruksmaskiner tidigare och traktorn var ett snäpp upp både vad gäller utrustning och hur mycket företaget själv tillverkade.

Jämfört med Garson var Acam något större och tyngre. Växellådan köptes även här från Ford, men den kompletterades med en egen bakaxel med hög- och lågväxel som gav sammanlagt sex växlar framåt och två bakåt. Redskapslyften var mekanisk precis som på Garson, men här fick du hjälp av motorn med att lyfta.

Acam-traktorn kallades förresten inte Acam överallt. På Själland märkte distributören Saxon om den till **Saxon**, men förutom namnet var det exakt samma traktor.

Danhorse

Sist ut av de tre var traktorn **Danhorse** som tillverkades av P. Jörgensens Maskinfabrik och började säljas 1954. De hade också sysslat med lantbruksredskap en gång i tiden och deras traktor blev den mest avancerade och också den som bestod av flest egentillverkade delar.

Det var egentligen bara motorn som köptes färdig. Hela transmissionen var en egen konstruktion med femväxlad låda och diff-

spärr som gick att koppla i och ur. Den ökade traktorns dragkraft väsentligt när underlaget var slirigt. Det gick att få två kraftuttag, ett riktat bakåt och ett framåt. Redskapslyften var hydraulisk och även den av egen tillverkning – fast någon automatisk djupreglering fanns inte, där hade Ferguson fortfarande ett fast grepp om patenten.

Som pricken över i hade Danhorse en helt egen stil med rundade former och en metalllicblå färg som Jörgensens själva blandade till genom att hålla aluminiumpulver i vanlig lackfärg.

Hård konkurrens

I mitten av 1950-talet fanns det alltså, förutom genbrugstraktorn King, inte mindre än tre danskbyggda traktorer att välja på som alternativ till Ferguson. Hur det gick? Jo sådär. Alla tre var i produktion till 1957 ungefär och på de åren såldes det omkring 40 Garson, 400 Acam/Saxon och 200 Danhorse. Fast när det gällde Danhorse blev det också ett litet efterspel med 100 dieseldrivna traktorer till Brasilien och 25 utan någon motor alls till Thailand. Sedan skippade allihop traktorbyggandet och satsade på andra produkter.

Att ge sig i clinch med en massproducerad traktor som Ferguson var förstås inte lätt. På pluskontot för de danska märkena fanns att de slapp vissa importkostnader och att många kunder gärna köpte danskt. Men för

► att lyckas på längre sikt hade det krävts att de också satsade på massproduktion, och då hade det handlat om stora investeringar.

Det märke som var närmast att lyckas var Danhorse som var på gång att skriva avtal med några av de största maskinhandlarna i Danmark. Men i sista sekunden ångrade handlarna sig och satsade i stället på att importera begagnade Ferguson-traktorer från England.

Bättre utgångsläge

Då var förutsättningarna bättre när nästa danska företag gav sig in i traktorbranschen, nämligen motorfabriken **Bukh** i Kalundborg. De försökte inte konkurrera direkt med någon av de två storsäljarna i Danmark – det vill säga lilla Ferguson och stora Fordson, som vid det laget hade fått tillnamnet Major. I stället lade de sig mittemellan, både vad gällde effekt och fysisk storlek. Bukh hade också erfarenhet av att tillverka mekaniska saker i stora serier och hade precis flyttat in i en ny fabrik.

Dessutom hade de ett äss i rockärmen som knappt ens de utländska märkena kunde matcha. Och då kommer vi in på ytterligare ett område som var speciellt för Danmark.

När elektriciteten slog igenom i början av 1900-talet var det faktiskt litet synd om danskarna. Med Himmelsbjerget på 147 meter som landets högsta topp var tillgången på vattenfall något begränsad, så det där med vattenkraft kunde de glömma.

De fick hitta på något annat sätt att skapa ström, och det löste de bland annat med förbränningsmotorer som drev stora generatorer. De gick ofta både dag och natt, och då var det förstås viktigt att de var både driftsäkra och snåla med bränslet. Den motortyp som uppfyllde kraven bäst var dieseln som dök upp på allvar just i den vevan. Det gjorde att danskarna blev något av experter på dieselmotorer, med företag som Burmeister & Wain och Bukh i spetsen.

Succé för Bukh

Med den bakgrunden hade Bukhs konstruktörer inga problem att ta en av sina dieselmotorer och anpassa den för traktorbruk när de 1956 bestämde sig för att ge sig in i traktorbranschen. Sedan fortsatte de på samma nivå med resten av traktorn, med genomtänkta detaljer, modern hydraulik och toppkvalitet i varje hörna.

De första exemplaren rullade ut från fabriken 1956 och de rödvita Bukh-traktorer blev omgäende en succé. Först hemma i Danmark och med tiden också ute i världen. Den första modellen hade två cylindrar och 30 hästkrafter och fick snart sällskap av syskon med upp till fyra cylindrar och över 60 hästkrafter. Och när traktortillverkningen drygt tio år senare tvingades upphöra för att ge plats åt de ännu mer framgångsrika båtmotorerna hade det blivit över 14.000 traktorer – en siffra som gör Bukh till det i



MODEL U 900
MODEL U 900DT
MODEL U1100
MODEL U1100DT

DE LUXE
DE LUXE
DE LUXE
DE LUXE

Danmarks senaste traktor-äventyr var JL-traktorn från omkring 1980. Byggde på rumänska Universal. Här toppmodellen 1100 DT.



ET DANSK KVALITETSPRODUKT

särklass största traktormärket i Danmark genom tiderna.

En sådan historia innehåller många spännande detaljer och fakta om olika modeller. Men den historien tänker vi inte berätta nu. Det har vi nämligen redan gjort. I Traktor nummer 3/2015 finns en stor artikel om bara märket Bukh, och skulle du sakna det numret går det utmärkt att beställa det på traktor.se eller motortidningar.se!

I dag är intresset för Bukh mycket stort hemma i Danmark och det finns fortfarande traktorer som används i daglig drift, 50 år efter att tillverkningen upphörde. Märket var representerat i Sverige nästan från början och sålde en hel del, medan uddamärkena Danhorse med flera troligen aldrig gick att köpa på den här sidan Öresund.

Men det finns faktiskt en dansk traktor som har marknadsförts i Sverige. Den dök upp i slutet av 1970-talet och kallades **JL-trakto**. Någon som minns den? Medan Bukh har tillverkat det mesta själva påminde JL mer småmärkena från 1950-talet, där en del av traktorn köptes in och en del tillverkades på plåt.

Bokstäverna JL stod för Jens Lauersen, man som tidigare hade sysslat med gårdstruckar men som 1977 bestämde sig för att bli traktorfabrikant. Hans idé var att köpa lösa chassin – så kallade skids – från rumänska Universal och bygga en traktor runt dem som passade de danska lantbrukarna. Det innebar att Lauersen och hans medhjälpare kompletterade dem med hjul, plåtdelar, elsystem, hydraulik och en ordentlig hytt. Till avslutning lackade de traktorerna och märkte dem med texten JL plus en modellbeteckning.

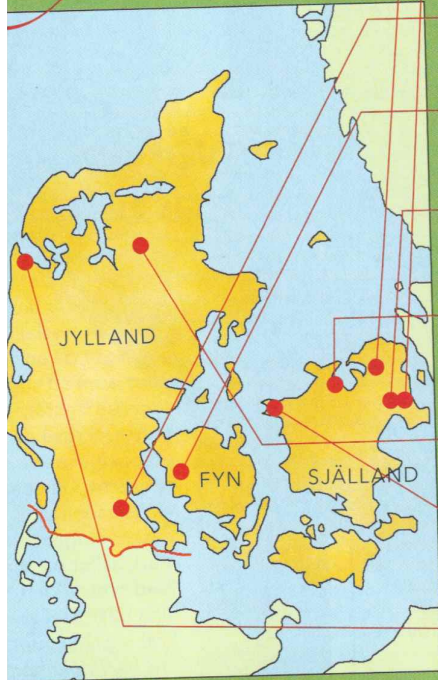


FLYGFOTO: SVEN PETERSEN



Motortillverkaren Bukh, danskt känd och hade en stark rik när man började bygga traktorer 1956. Det gick

Traktorer *från* Danmark



Tuxham (København 1915)
Stor motorplog med egen tändkulemotor på 18 hk, endast enstaka exemplar.

Agri (Hillerød 1917)
Liten motorplog med Penta förgasarmotor på 20 hk, endast enstaka exemplar.

Callesen (Åbenrå ca 1921)
Stor traktor med egen tändkulemotor, ca 20 st.

King (Glamsbjerg 1947-57)
Liten traktor i epa-stil med begagnad Chevrolet förgasarmotor, ca 100 st.

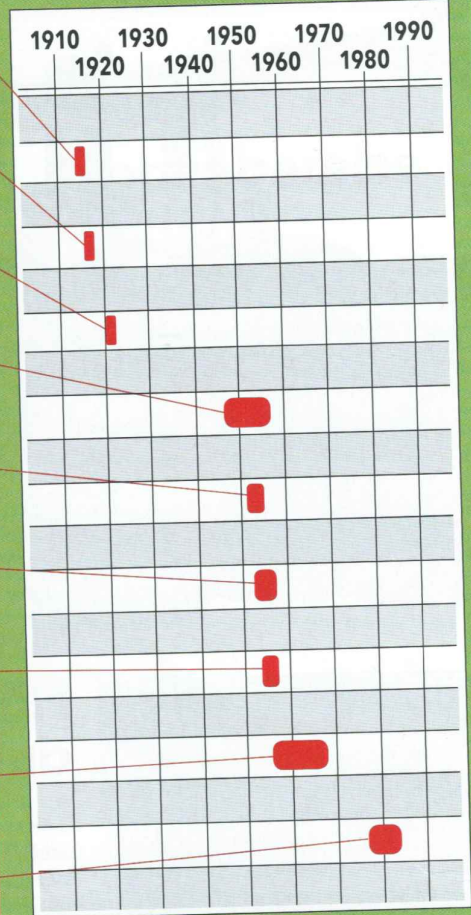
Garson (Vanløse 1952-55)
Liten traktor med Ford förgasarmotor på 17 hk, 37 st.

Acam/Saxon (Holbaek 1953-57)
Liten traktor med Ford förgasarmotor på 17 hk, ca 400 st.

Danhorse (Skalborg 1954-57)
Liten traktor med Ford förgasarmotor på 17 hk, ca 325 st.

Bukh (Kalundborg 1956-68)
Traktorer i flera storlekar med egna dieselmotorer på 30-93 hk, ca 14.000 st.

JL-traktorn (Lemvig 1977-84)
Traktorer i flera storlekar med mekanik från Universal i Rumänien, 52-92 hk, ca 3.000 st.



De lade mycket energi på att ge traktorn en egen identitet och kryddade gärna reklamen med uttryck som "JL - den danske".

terbruk igen?

Universal-traktorerna var egentligen Fiat som byggdes på licens. Fast kvaliteten var tydligen där, för JL-folket fick lägga mycket tid på att fixa till chassina innan de kunde montera på egna grejor. Men efter ett tag fick de in på tinen och när det gick som bäst byggde de omkring 500 traktorer per år.

På programmet fanns en trecylindrig, en tvåcylindrig och två sexcylindriga modeller. Alla gick att få med fyrhjulsdraft som på Fiat-vis tillades DT och till sexcylindriga traktorerna öptes hela transmissionen direkt från Fiat eftersom Universal inte hade licens att bygga den.

Här i Sverige var det Farm Trade i Väse som försökte sälja JL-traktorn. De tryckte upp reklammaterial på svenska, men någon större försäljning hann det inte bli innan tillverkningen avbröts 1984, efter totalt 3.000 exemplar.

Förutom ett misslyckat försök att ta upp JL-traktorn på nytt under namnet DTB har det inte varit tyst på den danska traktorfronten. Men vem vet vad som händer framöver? Tiden är kanske mogen för en ny genbrugstraktor, även om stålbalkarna från Odinstårnet väl nästan vara slut vid det här laget. Den skulle absolut passa in i dagens miljödebatt. □



Danska traktorer i levande livet

Om du är i Danmark och känner för att se traktorerna som figurerar i den här artikeln på riktigt så har vi ett tips. På ön Morsø på norra Jylland driver Hans Larsen ett traktormuseum med udda traktorer som specialitet - museets slogan är "se traktorerna du aldrig har hört talas om". Och det som verkligen är speciellt är samlingen med danskbyggda traktorer.

Snyggt uppställda hittar du traktorer av märkena Garson, Acam, Saxon, Danhorse och Bukh, ofta omgivna av traktorentusiaster som

passar på att titta närmare på sällsyntheterna. Men inte nog med det. Som en ytterligare bonus har Hans lyckats leta upp de allra första försöksmodellerna eller prototyperna till både Garson och Acam, var och en gjord i bara ett exemplar.

Och för att ge en komplett bild av det danska traktorbyggandet finns det också PR-material, dokumentation och ett antal specialredskap som tillverkades till just de här traktorerna.

Hans Larsen är förmodligen den som kan mest om den här delen av

traktorhistorien. Han har just blivit klar med en bok som beskriver märket Danhorse in i minsta detalj. Den är utgiven på museets eget förlag och finns till salu i den kombinerade museishopen och serveringen.

Skulle du ha riktig tur lyckas du kanske pricka in ditt besök samtidigt som det pågår någon aktivitet vid museet - där har ordnats märkesträffar för både Acam och Danhorse, och det lär knappast hända någon annanstans i världen.

Öppetider med mera hittar du på museets hemsida traktormuseum.net.