

”SPRIDARN”



FÖRENINGEN L.LAURIN LYSEKIL

MEDLEMSSKRIFT 2008

"SPRIDARN"

FÖRENINGSTIDSKRIFT FÖR FÖRENINGEN L.LAURIN

Redaktion: Ulrika Biltinge 0523-159 08, Monika R. Brohed 0523-61 16 88, Reine Nygren 0523-120 23 och Gunnar Hagel 0523-146 76.

**SPRIDARE = BRÄNSLEINSPRUTNINGSVENTIL SOM ÄR
PLACERAD I TÄNDKULEMOTORNS FÖRBRÄNNINGSRUM**

FÖRENINGEN L. LAURIN DROTTNINGGATAN 4 S-453 31 LYSEKIL

Telefon: 0523-61 19 45

E-post: lars_laurin@hotmail.com

Hemsida: www.llaurin.se

Telefon Harry: 070-699 34 80

Ansvarig Harry: Karl-Eskil Andersson 070-435 78 10, 0523-151 52

Uthyrning Harry: Gunnar Hagel 073-817 81 64, 0523-146 76

Bokning museet: Åke Johansson 070-692 81 90

Beställning av CD-skivor: Reine Nygren 070-296 68 51

Föreningen L. Laurin vill väcka och bevara intresset för Skandiaverkens tillverkning av bl. a. tändkulemotorer och spegla företagets betydelse för Lysekil som industrisamhälle. Föreningen vill också bevara och bruka veteranbogserfartyget Harry som är både K-märkt och klassat som Traditionsfartyg.

Vi vill bygga upp ett levande museum där man kan se och höra motorer i drift och där tändkulemotorns utveckling dokumenteras liksom dess betydelse för handel, sjöfart och fiske.

MEDLEMSAVGIFT 100:-

FÖRENINGENS PLUSGIRO: 91 49 42-8

BANKGIRO: 5370-3534

PLANERADE FÖRENINGSAKTIVITETER 2008

MEDLEMSTURER MED HARRY

Stora Kornö (Pingstafton)	10 maj	11.00–c:a 15.00
Mollösund	14 juni	11.00–c:a 15.00
Bassholmen (Bassholmens Dag)	12 juli	11.00–c:a 14.00
Bohus - Malmö	23 augusti	11.00–c:a 15.00
Käringön	20 september	11.00–c:a 15.00

Ev. ändringar meddelas på hemsidan och genom annons i lokalpressen. Samtliga turer avgår från Södra Hamnen.

OBS!

Medlemsskap ska vara löst senast 1/5 för att gälla vid medlemsresor. Icke medlem följer med i mån av plats och till priset 150:- resp. 75:- för barn under 15 år.

HARRY tar endast 42 passagerare så var ute i god tid.

Långväga resenärer uppmanas höra av sig till Gunnar Hagel på tfn 0523-146 76 eller 073-817 81 64.

BÅTRACE MED TÄNDKULEMOTORER & ÖPPET HUS LÖRDAGEN DEN 26 JULI

Föreningen L. Laurin anordnar en tävling för båtar i 5–10 metersklassen. Båtarna ska ha tändkulemotor och får köra en kortare bana. Starten sker klockan 14.00 i Norra Hamnen/Skandiaverkshamnen. Följebåt är föreningens stolthet M/S Harry.

För anmälan eller frågor ring Claes Johansson tfn 0523-146 38.

Kl. 11.00–15.00 har föreningen Öppet Hus i sina lokaler med visning av motorer och demonstrationskörning.

Alla är välkomna – inget inträde.

TÄNDKULEMOTORNS DAG LÖRDAG DEN 16 AUGUSTI (se även annons på sidan 32)

Öppet kl 10.00–17.00

Inträde vuxna: 50:- under 15 år gratis

STYRELSEN 2008

Ordförande

Ingmar Flodin
St. Kyrkogatan 9
453 30 Lysekil
0523-164 65
070-594 86 60

V. ordförande

Gunnar Hagel
Nygatan 14
453 34 Lysekil
0523-146 76
073-817 81 64

Sekreterare

Ulrika Biltinge
Verkstadsgatan 1
453 30 Lysekil
0523-159 08
070-352 19 16

Kassör

Eva B. Flodin
St. Kyrkogatan 9
453 30 Lysekil
0523-164 65
070-322 50 20

Ledamot

Monika R. Brohed
Apoteksgatan 13
453 33 Lysekil
0523-61 16 88
070-625 29 01

Ledamot

Claes Johansson
Ringvägen 18
453 34 Lysekil
0523-146 38
070-261 97 50

Ledamot

Martin Johansson
Valbogatan 12
453 35 Lysekil
0523-126 51
070-763 33 91

Suppleant

Åke Johansson
Drottninggatan 41B
453 31 Lysekil
0523-78 01 15
070-692 81 90

Suppleant

Reine Nygren
Nygatan 49
453 34 Lysekil
0523-120 23

Suppleant

Leif Wahlberg
Brattåsstigen 8
453 92 Lysekil
0523-66 03 41
070-812 79 56



Föreningen L. Laurin 15 år – en resa i tiden

med grundaren Stig Selander och nuvarande ordföranden Ingmar Flodin

Inledningsvis konstaterar Stig Selander att Föreningen L. Laurin haft en enastående utveckling under de gångna femton åren. Grundtanken att på olika sätt bevara och förevisa denna för Lysekil så viktiga verksamhet, har förvaltats mycket väl. Att arbetet dessutom innebär ett bevarande av kulturarvet från industrialismens utveckling, har uppmärksammats långt utanför stadens gränser.

Stig berättar att det var motigt ibland när föreningen bildades 1993, men att han hade hjälp och stöd av i första hand hustru Britt, men även av blivande medlemmar.

Siktet var inställt på att köpa lysekilsbaserade bogserbåten Dallas, men när han via omfattande skriftväxling och samtal med bl.a. Thordénfonden, Bohuslandstinget m.fl., skrapat ihop tillräckligt med pengar, var Dallas såld!

Utdrag från ett av breven speglar den anda som gjorde att Stig inte gav upp: "Sänder Dig några rader om bogserbåtssituationen i Lysekil. Dallas seglade iväg till Kalmar som Du kanske vet. Det innebär inte att luften har gått ur oss. Nej, det har inneburit att vi engagerar oss ännu mer."

Återigen skrivelser och samtal för att få disponera beviljade medel till nästa projekt, det som nu är föreningens flytande stolthet: veteranbogserbåten HARRY! Stig berättar vidare: "Engagemanget och uthålligheten började ge resultat. Interimsstyrelsen fungerade och medlemsantalet ökade". En massa tid las ner på renoveringen av Harry, bl.a. behövde motorn en grundlig översyn. Demonteringen ägde rum på liggeplatsen i fiskhamnen och delarna kördes genom stan till Skandiaverkens verkstadslokal, som föreningen fick disponera.

Nu började jobbet med att samla motorer till ett blivande museum. En första motor hämtades i Hamburgsund och togs till Gullmarsskolan för renovering. En tid senare köptes en Skandia 31:a i Hedekas för 1 500:-. Jollen Skandia och två stycken 21-or donerades till föreningen. För 1 000:- köptes en Skandia 31-a, en Väner och en Ideal. Medlemsantalet växte raskt och Föreningen L. Laurin hade efter knappt ett års verksamhet ca 250 medlemmar.

År 1994 genomfördes den första TÄNDKULEDAGEN. Den gick av stapeln på



Ingmar Flodin och Stig Selander.

fiskhamnsområdet och drog en hel del publik och gästande båtar med tändkulemotorer.

Stig Selander är glad över föreningens mycket positiva utveckling. Han tycker sig märka att engagemanget och entusiasmen lever kvar och konstaterar med stolthet att 15-åringen har drygt 1 300 medlemmar över hela världen och avslutar med orden "Må lycka och välgång följa föreningen under kommande år".

Ingmar Flodin fortsätter:

Jag håller med Stig att utvecklingen under de gångna 15 åren har varit helt fantastisk och föreningen har nu blivit synlig både i kommunen och i regionen.

Basen och grunden för detta är som alltid det hängivna arbete som medlemmarna lägger ner i verksamheten, antingen det nu gäller att bemanna och underhålla Harry, att arbeta i museet med tillbyggnader eller reovering av motorer, att guida vid visningarna eller att jobba som funktionär på Tändkuledagen eller Tändkuleracet.

Vi gjorde ett överslag häromsistens och kom fram till att enbart på våra arbetskvällar har vi nu lagt ner mellan 35 000 och 40 000 mantimmars arbete. Det är verkligen imponerande!

Med tiden har föreningen och inte minst Harry blivit fast etablerade i "Turist-Lysekil". Om man lägger samman alla våra besökande och passagerare så blir totalen cirka 4 500 personer per år varav de flesta är tillresande. Det är inte många evenemang i kommunen som drar lika stor publik.

Men hur ser nu framtiden ut för Föreningen L. Laurin? Ingen som läser lokalpressen har kunnat missa de planer som nu görs upp för Gamlestan och SKV-området. Hur den slutliga exploateringen kommer att gestalta sig kan väl ingen säga nu men helt klart kommer det att innebära att vi måste hitta nya vägar för våra aktiviteter.

Vi ska nog vara tacksamma för de år vi har kunnat disponera kajerna och de stora ytorna men det handlar här om alltför värdefull mark för att den ska ligga outnyttjad. En mycket positiv faktor i sammanhanget är att vi äger vår fastighet och med den som utgångspunkt ska vi söka utveckla nya arbetsformer.

Till den ändan har vi tillsatt två arbetsgrupper. Den ena, i brist på fantasi kallad "Framtiden" ska försöka blicka tio år framåt i tiden. Hur vill vi att föreningen ska utvecklas och vilka resurser krävs för att komma dit? Svåra frågeställningar – men helt nödvändiga.

Den andra arbetsgruppen ska ägna sig åt vårt veteranfartyg Harry och till att börja med ta fram en flerårig underhållsplan för fartyget. Den första åtgärden blir att vid vårens torrsättning mäta plåtens tjocklek i hela fartyget. Troligen inga kor på isen men det är alltid bäst att veta vilka åtgärder som kan bli nödvändiga.

I det här sammanhanget bör vi även dra igång en utbildning av maskinister, dels som back-up till Harry men även för att kunna köra våra demo-maskiner vid visningar etc.

Det fattas inte arbetsuppgifter men med den entusiasm och det kunnande som finns bland våra medlemmar så ser jag framtiden an med tillförsikt.

Vad hände 2007 i Föreningen L. Laurin?

dagboksanteckningar förda av Reine Nygren

Januari

Under månaden startar vi 210-an flera gånger och allt fungerar mycket bra. Det är Ingemar och Peter som ansvarar för motorn. Bengt S och Leif jobbar med kompresorn och arbetet är i det närmaste färdigt. Bengt L och Olle tar loss kopparplåten på den gamla lotsbåten, vi andra skrapar rost och grejar med olika motordelar. Ca 70 medlemmar har arbetat under månaden.

Februari

Vi börjar månaden med rekordmånga som kommer och arbetar. Det är en stor grop i golvet där G 5-an skall stå så vi måste fylla hålan med sten samt armera och fylla den med betong. Åke, Rolf, Bengt och Roar jobbar med detta.

Lennart W, Åke och Rolf sätter upp nya elledningar i verkstaden, Stig och Rolf arbetar med Säfflen, Stig O jobbar med en visningsmotor. Lundberg kommer och jobbar med en 13 Skandia som vi fått av Gullmarsgymnasiet, motorn är i det närmaste körklar.

Vi har årsmöte med omval på alla poster. Efter årsmötet bjuds det på kaffe och föredrag av Daniel Andersson som pratar om musselodling och rening av avloppsvatten. Mycket intressant.

Ingemar startar 75-an, Peter startar 53-an och efter lite omstarter går den. Leif, Bengt och Rune har börjat på G 5-an, vi andra jobbar med målning och rengöring av olika motorer. Säfflen målas och nu skall den snart monteras ihop. Ca 80 medlemmar har jobbat under månaden.

Mars

Mycket arbete med det stora hålet i golvet och ett dammigt arbete men det får göras ordentligt för G 5-an väger över 20 ton. Tre man arbetar med G 5-an, Ingemar gör skydd över kopplingen på 210-an, Stig och Gunnar målar på utställningsmotorn. 75-an startas, den går lugnt och fint.

Vi har under månaden tagit loss all kopparplåten på den gamla lotsbåten samt tagit ur motorn. Detta är nu klart, båten är söndersågad i små bitar och allt körs bort på vår nya släpvagn. Sedan skall det städas så att det ser snyggt ut på gården.

Det stora hålet i golvet har nu fyllts igen och armerats så nu väntar vi på cementen. Roar målar fönster, vi andra jobbar lite här och där.

Ett tiotal personer hjälps åt med årets utskick av Spridarn till våra 1 300 medlemmar. Ca 100 medlemmar har arbetat under månaden.

April

Dagen före långfredagen inget arbete. Harry är på Fridhems varv för våröversyn.



Här pågår reovering av Harrys motor.

Saab, Harry skall gå mellan Fiskebäckskil och Lysekil varje kväll hela sommaren. Detta är en jättegrej ekonomiskt för föreningen, vi kan inte tacka nej. I övrigt arbetas med diverse saker i verkstaden. Bl.a. byter vi packning mellan ljuddämparen och cylindern på 210-an, den gamla läcker avgaser, ett tungt arbete. Ca 80 medlemmar som arbetat under månaden.

Maj

Sven-Ivar Johanssons fru har givit sitt samtycke till att trycka en bok med några av Sven-Ivars akvareller. Reine fotograferar målningarna och Monika och Ulrika färdigställer boken. Cementen har kommit så hålet i golvet är igenmurat, det kommer att bli en bra plats för G 5-an.

Nya tröjor och kepsar har beställts med den nya loggan. Det ser jättebra ut. En ny bläster är inköpt så att vi skall slippa att skrapa rost. En ny kaffekokare är inköpt för att vi skall slippa att låna en på TKM-dagen.

Vi har börjat planera för Tändkulemotorns Dag i augusti. En motor som vi fått från Gullmarsgymnasiet håller på att färdigställas. Det är en 13 A Skandia som vi kan ha när vi är ute på olika utställningar. Vi pysslar och grejar på olika motorer i verkstaden. Ca 100 medlemmar har arbetat under månaden.



Juni

Harry börjar köra Saab-försäljare, det ser ut att fungera bra. Harry kör en medlemstur till Stora Kornö som blir mycket lyckad, vädret är strålande och alla är nöjda. Harry kör också ett bröllopspar med gäster, det blir en tur runt Skaftö. En annan tur med

Harry går för att vara med på starten på Nordisk Seglats, härligt att se så många båtar under segel.

Vi är i Lidköping och visar ett par gamla motorer när Lidköpings Motornostalgiska Förening har sin motordag.

G 5-an skall flyttas till motsatta väggen. Detta börjar vi med sista veckan i juni och under en arbetskväll kommer motorn halvvägs. Flyttningen får ske mycket försiktigt för motorn väger 20 ton men första veckan i juli skall den vara på plats.

Cd-skivorna säljer fortfarande ganska bra, står nere vid Harry en lördag och säljer åtta skivor på en timma. Ca 80 medlemmar i arbete under juni månad.

Juli

Äntligen är motorn på plats. G 5-an var stor och tung, men med förenade krafter står den på plats på sin nya bädd. De som arbetat med denna är Ingemar, Bengt, Kjell, Olle och Leif.

Det arbetas med många motorer i verkstaden. Odd ordnar med en 13 A och Tobbe jobbar på sitt projektarbete. Åke har i dagarna installerat 23-an i sin nybyggda båt. Monika ringer och talar om att boken med akvareller nu är under tryckning, den skall vara klar andra veckan i juli.

Boken har kommit och den är mycket fin. Hoppas att vi kan sälja många under sommaren. Tack Linnea med familj för att vi fick låna originalen och göra boken till minne av Sven-Ivar!

Bohus-Malmöns båt-klubb besöker oss och blir guidade av Bengt och Gunnar. Ingemar startar 210-an vilket imponerar stort på besökarna.

Ingen större aktivitet i verkstaden för många har semester. Harry kör sina turer för Saab över Gullmarsfjorden men har också lyckats klämma in två turer till Smögen. Nu rustar vi för Tändkuleracet med Öppet hus som skall vara på lördag den 28 juli.



Gunnar Hagel demonstrerar en motor i verkstan.

Det blir blåsigt och regnigt så racet får ställas in, men Öppet hus är det. Ett perfekt väder för detta och 400-500 personer kommer och besöker oss. Vi visar och kör många av våra motorer och intresset är stort för det blivande museet med alla utställningsmotorerna. Thor står för försäljningen som ger ett mycket bra resultat. Ostindiefararen är på besök i Lysekil, Bengt står för kontakterna med båten och

ordnar visning för ett 50-tal medlemmar. Besättningen på ostindiefararen kommer på besök till museet och får lyssna på 210-an och 75-an samt blir guidade av Bengt och Gunnar.

I samband med VM-seglingarna står vi i kommunens tält och pratar för Föreningen L. Laurin. Inte så mycket försäljning men många kontakter knyts. På Mussselfestivalen är vi också med och visar upp föreningen.

Nu är det dags att börja ordna med den stundande TKM-dagen. Boken säljer bra tillsammans med skivorna. Ca 100 har arbetat under månaden.

Augusti

Harry avslutar sitt åtagande för Saab. Dessa körningar är bingo för föreningen, med denna dåliga sommar hade vi inte haft många passagerare. Harry gör nu en uppvisningstur till sponsorerna i Göteborg.

I verkstaden pågår förberedelser inför Tändkulemotorns Dag, motorer provkörs och det städas i alla lokalerna. Föreningen är med i P1 Vetenskapens värld, ett radioprogram på 20 minuter. Det blir fart på försäljningen av skivor och böcker efter programmet.

Föreningen Vikarvet kommer på besök med ca 50 personer som blir guidade och får vara med på starten av 210-an. Terje Fredh kommer och kåserar om krigstiden 1939–1945, ett mycket lyckat besök.

Lördagen den 18 augusti på Tändkulemotorns Dag skiner solen men det blåser en frisk sydvästlig vind, ett idealiskt väder för en sådan dag. Ca 40 olika motorer placeras ut på Prärien.



Simon Brorsson kör föreningens egen Bolinder.

Munktellmuseet kommer från Eskilstuna med tre motorer, från Lidköpings Motornostalgiska Förening en hel trailer lastad med olika motorer.

Bogserbåten Tingvalla från Karlstad kommer på ett efterlängtat besök tillsammans med Storm Princess från Göteborg och båtarna håller Öppet hus.

Harry kör passagerare hela dagen lite kortare turer för det blåser frisk vind. Föreningen kör

alla körbara motorer. Mest intresse tilldrar sig 210-an Skandia, 75-an, 53-an och F-35an. Även Målillamotorn röner stort intresse.

Åke Arnold Carlsson har en fin utställning i övervåningen och många är imponerade. Skivor och böcker säljs tillsammans med andra artiklar i massor, cafeteria har kö hela dagen och glassförsäljningen går bra.

På kvällen är det en mycket trevlig räkfest för alla gäster samt alla arbetande medlemmar. En mycket lyckad dag med 3 200 betalande besökare, allt förlöper utan missöde och alla är nöjda.

Sen är det dags att återställa allt som står ute på gården, kioskerna plockas isär och ställs under taktäckan, alla mindre motorer tas upp på övervåningen, de stora tunga motorerna får plats under taktäckan.

Arbetet med renoveringen av G 5-an påbörjas. Det saknas några ventiler men Rune, Leif, Bengt och Bengt L hoppas att det skall gå att fixa.

Claes, Göran och Stig skall åka till Backamo och delta på Skogens dag. Två tändkulemotorer och en bensinmotor lastas på släpkärran, för att under helgen visas och köras. Det trasiga avgasröret på Målillamotorn är lagat, avgasröret hade spruckit, Peter hittar ett rör som passar, vi provkör och allt fungerar bra.



Här är den stora G 5-motorn på väg in i verkstan.

Vi har ett uppföljningsmöte till TKM-dagen. Det mesta fungerade bra, men en del kan göras bättre, så vi tar till oss det som inte var bra, men också alla rosor som vi fick. Ca 150 medlemmar har arbetat denna månad.

September

Vi har köpt en gammal Skandiamotor, troligen en 23-a, av en gammal man i Hjälmadal. Motorn är inte i bästa skick men vi betalade bara 1 000 kronor för hela paketet. Föreningen har visning med kaffe för Föreningen Norden. Mycket uppskattat med bra försäljning.

Arbete med fastsättning av G 5-an, detta måste göras ordentligt. Arbete med övriga motorer i verkstaden.

Harry kör medlemstur till Bohus-Malmön, samt några fisketurer och flera charter-

turer till olika ställen runt i Lysekils skärgård.

Vi skruvar isär den gamla motorn som vi köpte, helt omöjligt att få av toppstycket, men vi lägger det i olja ett par veckor så kanske det går. Vi arbetar med olika göromål i verkstaden. Många motorer skall vinterförvaras så det är noga att vattnet tappas av. Lennart W och Rolf J börjar montera ihop den gamla Skandiamotorn som är av typ 81.

Av Skandiaverken får vi en låda med gamla handritade ritningar, en fantastisk gåva vi måste gå igenom. Pratar med Sven-Ivar Johanssons fru Linnea som ger oss tillåtelse att förstora upp en av Sven-Ivars akvareller. Detta skall bli jättefint.

Visar 23-an för en besökare. Motorn är inte en Skandia utan en Robur som är gjord i Norra hamnen i Lysekil. Mannens far har ägt motorn och han berättar att det varit en mycket bra motor men att det är en motor som går i vänstervarv. Mycket intressant. Hoppas att vi får igång den så småningom.

Rolf och Lennart fortsätter med 81-an, det är stora sprickor i cylindern som Rolf lagar med metalliskt spackel. Lennart har ordnat en kontakt så vi kan tända en lampa istället för alla 15 i övervåningen. Bengt S arbetar med blästern. Vi övriga städar och plockar bort skräp från övervåningen.

Stig berättar att till helgen skall han och Claes hämta en Ohlsson-motor uppe i Värmland, ett nytt märke till samlingarna.

Vi har fått kuvert och brevpapper med den nya loggan på, det ser mycket bra ut, nu väntar vi på den nya informationsfoldern.

Thor bygger om styrhytten på Harry. Han gör det mesta i sin verkstad, det kommer att bli mycket fint. Ca 80 som arbetade under månaden.

Oktober

Städning av övervåningen, allt som vi inte har användning för skall bort.

Skrotvärdet är högt på all metall även vanligt järnskrot betalas bra av Stena Metall i Uddevalla. Stig och Åke var inne där med kopparplåt som vi plockat av den gamla lotsbåten.



Thor Johnsson snickrar på den nya styrhytten.

Lennart W och Åke har dragit nya elledningar i verkstaden och satt upp nya ljusrör i taket, ett jättearbete. I övrigt arbetas med våra motorer.

Det är möte med PM Fastigheter med anledning av den nya bebyggelsen som är planerad i området. Vi kanske får vara på den stora planen och arrangera TKM-dagen i två år till men sedan finns det inte plats för oss. Mycket tråkigt. Vi arbetar på att finna en lösning för detta.

Peter kommer ner till verkstan och tillsammans med Stig startas Ohlsson-motorn. Efter lite skruvande går den riktigt bra.

Det fattas en bricka för att få motorn att gå jämnt och lugnt men detta ordnar Stig till nästa gång.

Olle hälsar en ny medarbetare välkommen som går in och arbetar med Rolf och Lennart på 81-an. Brickan på Ohlsson-motorn har Stig fixat, så motorn går jämt och fint. Ca 75 som arbetade under månaden.



Peter Ohlsson värmer upp sin namne!! Stig Einarsson övervakar.

November

Det städas och röjs överallt. Vi skall måla den ena långväggen på övervåningen så det behöver städas och plockas undan. 81-an börjar växa fram, en intressant motor.

Det har startats en motorkurs i föreningens klubblokal. Denna går i ABF:s regi med 10 st deltagare varav en från föreningen. Det har under veckan varit flera visningar och motorstarter hos föreningen. Det är Åke, Bengt, Gunnar och Ingemar som får dra det stora lasset och som alla förstår är det mycket arbete.

Under månaden arbetar vi med olika motorer. Vi är på julmarknadsmöte och får reda på vad som skall hända i stan innan jul. Vi har två visningar med många deltagare och det serveras kaffe på båda visningarna. Åke sköter detta fantastiskt. Bra försäljning, alla är nöjda och imponerade av våra motorer och av museet.

Vi arbetar med olika göromål i verkstaden. Rolf svetsar, Lennart jobbar med ka-

beldragning, Ingemar tar av toppen på 210-an för att se om det är sot på el-spiralen, upptäcker inget fel men konstaterar att insprutningspumpen till den främre cylindern är sliten, så den får repareras. Vi andra jobbar med olika grejer i verkstaden.

På övervåningen flyttas alla motorerna längs med långväggen för väggen skall målas. 210-an krånglar för oss och Ingemar har problem att hitta felet. Hoppas att han ordnar detta innan tisdag för då kommer Sune Svante och kåserar om Skandiaverken och Lysekil.

Vi deltar i arrangemanget Maritimt på Hyllan på Bohusläns museum. Åke och Gunnar lockar intresserade till vår Skandia 23 S som de startar på planen utanför museet.

Under månaden provtrycker vi flera lufttuber, allt är ok. Åke målar långväggen i museet och vi andra grejar med motorer. Vi förbereder att vara med på julmarknaden i Gamlestan i Lysekil.

Föredraget med Sune Svante drar 55 personer. Sune är mycket populär och folk kommer trots att mån-ga sett hans bilder flera gånger. Ca 100 har arbetat i verkstan denna månad.

December

Rolf mekar med 81-an, det skall bli roligt att vara med när den startas.

Några arbetar med uppsättning av tryckkärl till 75-an, Ingemar jobbar med 210-an så att den är startklar till fredagens visning, då det kommer en grupp från Volvo på besök. Olle städar och Åke målar långväggen.

Styrhytten på Harry är färdig och den blev fantastiskt fin. Nu är vi inne i julveckan så det är inte så många som kommer till föreningen och arbetar.

Vi avslutar året med ett härligt julbord på Pelles krog. Ordförande hälsar välkommen och tackar alla för året som gått och riktar ett särskilt tack till Thor som gjort ett jättearbete med Harrys styrhytt. Vi njuter sedan av god mat och trevlig samvaro, varefter vi önskar varandra God Jul och Gott Nytt År.



Rolf Johansson med den rostskyddsmålade Skandia 81-an.

Teknisk översyn och ny styrhytt på Harry

av Karl-Eskil Andersson och Gunnar Hagel

Under årets varvsbesök byttes samtliga zinkanoder. Flera lossnande nitar svetsades fast och botten fick en kraftig överhaling. Efter blästring behandlades den med dubbla lager tätande epoxifärg, samt grund- och bottenfärg.



Blytråden i lagret mäts med micrometer.

Harry på vinterplatsen vid Kolholmarna (Grötö).

Halva båten kläddes med presenningar på träramar och så revs styrhyttens trävirke och rutor bort. Konstruktionen var inte lyckad, då underkant på träet låg an mot underliggande plåt.

Efter att ha mallat noggrant, byggde mästare Thor upp en helt ny styrhyttsfront hemma i sin verkstad. Den gjordes i solid teak. Ett par av rutorna byttes också.

När den nya konstruktionen var färdig och lackad, plockades den i sär, transporterades till Harry och monterades på plats. Resultatet av denna reovering blev mycket gott. Att Karl-Eskil i mellantiden målat övriga ytor i hytten förhöjde prydligheten.



Thor Johnsson bygger en ny styrhytt.

Samtliga ramlager byttes under våren. Lagren tillverkades av föreningens kompetenta män. Lagertillverkningen i sig var ett stort jobb och att byta ramlagren krävde både kunskaper, envishet och tålamod. Därefter målades hela däck, samt en del övriga ytor.

När säsongens sista chartertur hade avverkats, lades



Styrhytten täckt på Harry.

På senhösten gav den (enligt Peter) 53-åriga värmepannan upp andan, den sprack i botten. Med tanke på all kondens som bildas ombord, är värmesystemet väsentligt. Peter hittade dock en lämplig panna med kort leveranstid och till ett bra pris.

Utän stora åthävor kom denna på plats och fungerar nu bra och gör Harry varm och go' inombords.

Vi gjuter lager till Harrys motor

av Martin Johansson

Harry hade varit lite trög att starta och tung att "baxa runt" innan start. Efter lite undersökningar stod det klart... Harry behövde nya ramlager och eftersom flera av lagren var ordentligt slitna beslöt vi att vi måste gjuta om lagermetallen (Babbits).



När lagret är gjutet och har svalnat lite, kan man lossa klämmorna.

vi även kunde pressa lagren nedåt för att få så lite läckage som möjligt.

Under tiden värmer vi babbitsen i en gjutgryta så den flyter, ca 300 grader, samtidigt värmer vi lagerhållarna med gasolbrännare, även här måste vi hålla ca 300 grader. Detta kontrollerar vi på det viset att en vanlig tändsticka hålls mot lagerhållaren, tar den eld är tempen OK. Då hålls lagermetallen i formen/lagerhållarna och samtidigt försöker vi eliminera läckaget av metallen, den rinner som vatten...

Vi har en vanlig svetstråd som vi använder till att försöka få ur luftblåsor som gärna blir i lagren, ungefär på samma sätt som när man använder en vibrostav när man gjuter med betong. Sedan får de svalna/stelna och därefter kan vi dela på lagerhalvorna.

Detta jobbet med att gjuta lagren var naturligtvis bara början på ett stort arbete som innebär att lagren måste svarvas, de måste provas och "skavas in" ett flertal gånger innan de passar till belåtenhet för bra funktion flera år framöver.

En lördag i april samlades ett gäng gubbs nere i våra lokaler på Skandiaverken. Efter att lagerhalvorna tagits ner till verkstaden så värmdes den resterande gamla lagermetallen ur lagren, detta görs med stora gasolbrännare för vi måste upp till ganska höga temperaturer, ca 280 – 340 grader C.

Därefter borstas de rena för att sedan värmas på igen, nu lägger vi på lödpasta, detta för att sedan lagermetallen skall få bra fäste i lagerhållaren.

När detta är klart så monterar vi lagerhalvorna mot varann som de sitter i motorn (viktig!!) på en för detta tillfälle tillverkad jigg där



Här har Kåre Hassellöf och jag precis delat ett lager.

Kontakterna med Sovjetunionen

av Leif Wahlberg

Föreningen har, som många känner till, en G 5-a i sin ägo. Den skänktes av Göteborgs stads Museum 1999. Efter transport hamnade den så småningom bakom 210-an i verkstaden, där den stod för allmän visning fram till hösten 2007. G 5-an är konstruerad på Götaverken.

Efter sammanslagning av de svenska varven tillverkades den bl.a. av Skandiaverken i Lysekil och June-Munktell i Jönköping. De användes mest som "hjälpkärror" i större handelsfartyg för att leverera ström ombord.

Ryssmotorn

Vår motor är en 5-cylindrig 4-takts diesel utan överladdning. Den väger ca 20 ton och utvecklar 300 hkr vid 350 varv per minut. Det låga effektuttaget gjorde den till en riktig arbetshäst med lång livslängd.

Motorn var ursprungligen avsedd att levereras till Sovjetunionen på 80-talet, men i samband med unionens upplösning, blev den kvar i Göteborg. Att den var avsedd för Sovjet framgår av den ryska texten på manövertavlan. Nu har vi bestämt att vi skall skaka liv i G 5-an. De 20 tonnen har vänts, vridits och dragits med handkraft på ett elegant sätt av erfarna motorflyttare, enligt samma metod som när den flyttades in. Vi fick låna bra utrustning från WIAB, bl.a. hade vi stor hjälp av en liten domkraft, stor som en vanlig snusdosa, samt fyra "skridskor", som placerades under motorn.

Vi hoppas att det mesta är i gott skick, men den har inte varit igång under tjugo års tid så en och annan detalj kanske behöver renoveras. Den skall sedan givetvis förses med startluft, kylvatten, bränsle, avgasledning, smörjolja, m.m. Men det är grejer som vi laurinare har stor erfarenhet av.

Laurentius Laurin på äventyr

Laurin satsade på export av Skandiamotorerna redan från början. Inledningsvis skötte han själv försäljningsresorna. Vid en av sina resor till Ryssland höll han på att råka illa ut.

Det var mitt i vintern och några ryssar skulle köra honom med häst och släde på isen över den breda floden Volga. Mitt ute på isen stannade plötsligt transporten. Det handlade om utpressning – ryssarna krävde mer betalt för att fortsätta. Laurin hade tydligen räknat med att något som detta skulle kunna hända och skaffat sig en pistol. Efter ett par skott i isen gav kuskarna genast upp och färden kunde fortsätta.

Den marknadsbearbetning som Laurin genomförde, bar sedan frukt även under Sovjet-tiden. Det verkar dock som om beställningarna kom stötvis. Så fick företaget t.ex. 1940 en order på 275 motorer i olika storlekar. Alla blev dock inte levererade. Det kom ju som bekant ett krig emellan.

Medlemstur till Stora Kornö

text och bild av Göran Åkesson

Den sjätte juni var det dags för årets första, och varmaste, medlemstur med Harry. En klarblå himmel och ett i det närmaste spegelblankt hav gjorde resan till Stora Kornö till en mycket behaglig upplevelse.

Väl framme samlades dagens 20 passagerare framför en av de gamla sjöbodarna där Reine Nygren berättade om öns historia. På ett levande sätt beskrev han hur livet på Kornö kunde ha sett ut under sillperioden. Vi fick bland annat höra om tjuven Nilssons märkliga öde.

Idag är det ingen som bor året runt på ön utan de 52 husen används endast som sommarbostäder. Det blev mycket nytt för oss som var på Kornö för första gången, men även de som tidigare hade besökt ön fängslades av berättelserna.



Olle Hansson och Gustav Karlsson i maskin.

Pittoreskt fiskeläge

Därefter blev det en guidad tur genom det pittoreska fiskeläget. Bland annat passerades öns äldsta byggnad och ett hus som har använts vid filminspelningar.

Innan den längre promenaden på ön var det dags att förtära den medhavda matsäcken vilket gjordes i trädgården bakom den gamla skolan. Trots en lättad packning blev det på grund av värmen klokast att lämna väskor och överflödiga kläder kvar vid skolan.



Strandkålen växer ymnigt på ön.

Utrustade med enbart vattenflaskor startade promenaden över ön. Den tidiga våren gjorde sig påmind. En enorm blomsterprakt hade redan slagit ut. Särskilt iögonfallande var de blommande hagtorslundarna.

Men där fanns även kattfot, kaprifol och olika smörblommor.

Promenaden gick förbi öns fotbollsarena som provades, fast utan boll. Det påstods att det skulle ha avgjorts många viktiga matcher där. Alla kunde konstatera, att planens lutning och hörnplaceringar på bergknallar, säkert krävde en väldigt speciell teknik som i så fall borde ha varit till fördel för hemmalaget.

En svalkande grotta

Via fårhagen, som omgavs av ännu mer blommande hagtornsträd, fortsatte promenaden upp mot stenröset. Efter att ha balanserat på alla stenarna var ankomsten till Klingkyrkan välkommet. I den under istiden bildade grottan gick det att få lite efterlängtd svalka.

Efter en demonstration varför bergsskrevan fick namnet Klingkyrkan, genom att släppa en sten i bergsskrevan som på sin färd ner studsar fram och tillbaka mellan väggarna och framkallar ett speciellt klingande ljud, fortsatte promenaden ner mot Bredvik.

Därifrån är det fri sikt ut till Bredviksskärs sälkoloni. Men några sälar fanns inte att se denna dag. Istället riktades uppmärksamheten mot alla de växter som fanns i strandkanten. Bland alla blommor och grässorter fanns även strandkål. För många blev det en aha-upplevelse att för första gången smaka på växten. Både blad och blommor provsmakades flitigt.

Efter att Reine pekat ut grottan, där enligt sägnen tjuven Nilsson på 1800-talet fick tillbringa en längre tid efter att ha blivit ertappad, var det dags att återvända mot hamnen. Denna gång gick promenaden via kärleksstigen där skuggan från de stora hagtornsträden gav en behaglig svalka. Vid återkomsten till skolan var det åter skugga som gällde, samt vattenpåfyllning och lite vila.

Tiden fram tills det var dags för återfärd till Lysekil ägnades av några åt att fritt strosa runt bland de vackra byggnaderna i fiskeläget. Andra passade på att bada, eller att bara sitta på ljugarbänken i hamnen, och ta den sista skvätten ur kaffe-temosen.

Hemresan gick runt Saltö och förbi Norra Hamnen. Det var ett gäng mycket nöjda resenärer som steg iland i Lysekil och kunde konstatera, att Bohuslän kan nog inte bli mycket bättre än så här.

På väg hem till Alingsås visade termometern vid färjan plus 29 grader. Kanske det var lite i överkant. Men en sak är säker, nationaldagen var definitivt en av de varmaste, och trevligaste dagarna under 2007.



Klingkyrkans spännande ingång.

Dop på kajen av bohusjulle med tändkulemotor

av Reine Nygren och Monika Brohed

Efter nästan två års arbete, som vi också fått följa här i Spridarn, var det dags att döpa och sjösätta Åke Johanssons nybyggda julle. Han startade bygget i en ladugård på Skaftö tillsammans med två andra båtbyggare. Åke berättar att han arbetat ca 2 000 timmar med båten och när den var nästan färdig fraktades den över till Lysekil och togs in i Skandiaverkens lokal i Norra hamnen.

Valet av motor var helt självklart, det blev en Skandia 23 A från 1945. Motorn köptes begagnad och har renoverats i minsta detalj. Åke har också ändrat på kylningen, han har monterat in färskvattenkylning på motorn.

När jullen lackats sju gånger installerades Skandia 23-an, nya durkar och motorhus. Det är svårt att passa in durkar mot skrovet, men med Åkes noggrannhet blev det mycket bra.

Ditt namn skall vara...

Så var det dags att beställa kranbilen för sjösättning. Den 10 juli rullades båten ner på kajen, kl. 17.30 var ett bord dukat med smågott och champagne. Det blev en ganska stor samling vänner som ville vara med på dopet.

Åkes dotter Anneli förrättade dopet genom att med ett öskar hålla champagne (cider?) över fören på båten, hon uttalade de berömda orden:

”Ditt namn skall vara Kontiki II må lycka och välgång följa dig över haven”, var efter det hurrades.



Nu ska Kontiki II sjösättas.

Efter dopet talade Åkes arbetskompis, som berömdes honom för hans hjälpsamhet och kamratskap.

F.d. slöjdläraren Bror Olsson delade ut diplom och utropade:

”Ett leve för Kontiki II och för Åke ett tre gånger tre-faldigt hurra, som man gör i Göteborg för riktigt rejäla karlar.”

Med en stor kran lyftes Kontiki II ner i vattnet, det visade

sig att det var en mycket välbyggd båt, för inte en droppe vatten läckte in från havet, det som kom, kom från himmelen för den öppnade sig och regnet vräkte ner. Men vad gör väl det för Kontiki II låg ju ändå i vattnet.

Vi lämnade Skandiaområdet efter en mycket trevlig och annorlunda kväll. Tack för att vi fick vara med och vi önskar Åke och Kontiki II lycka och välgång på de sju haven.



Guldmedalj inom Träbåts-byggar-Yrket, tilldelas härmed Åke Johansson, Skaftö 10-7-07 lyder texten på diplomaten som Bror Olsson överlämnat.

Lite data om båten och motorn:

Båten är 5.20 m lång, 2.20 m bred och har ett djupgående på 0.80 m.

Den är byggd i fura, ek och ask efter en mycket gammal ritning.

Motorn är en Skandia 23 A på 8 hkr. årsmodell 1945, nu helrenoverad.

Vår framlidne medlem Sven-Ivar Johansson arbetade under många år på Skandiaverkens ritkontor. På sin fritid målade han akvareller med fartyg som motiv.

Föreningen L. Laurin har tagit fram en bok med några av dessa akvareller där samtliga fartyg är försedda med tändkulemotorer. Vi har letat reda på fakta om båtarna och motorerna. På varje uppslag i boken visas en målning och historien om just den båten och dess motor berättas.

Boken kan Du beställa på tfn. 070-296 68 51 eller via hemsidan www.llaurin.se

Tändkuleracet – flopp och succé

av Ulrika Biltinge och Reine Nygren

Rejäl blåst och regn på lördagsmorgonen den 28 juli när vi skulle ha vårt traditionsenliga Tändkulerace, gjorde att de flesta inte ville ge sig ut på sjön. En, säger en båt, anlände trots allt. Det var Marita som gick från närbelägna Skaftö och lade till i Norra Hamnen intill föreningens bogserbåt Harry som skulle vara följebåt. Ganska modfällda blåste vi av racet och drog oss inomhus istället.

Vad händer? Plötsligt är huset fullt av intresserade människor på rundvandring i museet och verkstan. Personalen guidar för fullt och förbereder motorstarter.

75-an, den första motorn som skulle startas, trilskades. Det visade sig att kompressorn inte laddat tillräckligt med luft, det behövs ca 10 kg för att starta. Visst kan det bli svettigt när en motor inte går att starta och många står och väntar men när så 75-an gick igång, kom applåderna och det var Gunnar Hagel och Olle Hansson värda.

Nästa motorstart var 210-an. Detta är en snäll motor så när Ingemar Johansson drog i startspaken gick den igång direkt. En underbar och säker motor som har en härlig gång. Sista motorn som startades var F 35-an, Leif Wahlberg drog i starthandtaget och även denna startade snällt.

På andra våningen guidades besökarna av bl.a. Bengt Larsson. Bengt som är infödd lysekilsbo kan mycket om Skandiaverken vilket han delade med sig vid den fina modellen över Skandiaverken, som Åke Arnold Carlsson överlämnat till föreningen.

I vimlet sågs makarna Marianne och Arne Tillman som rest från Nora för att besöka vårt museum. Förtjusta och försedda med bildekaler om Tändkulemotorns Dag gav de sig iväg ut på vägarna igen.

Ja, det var faktiskt mellan 400 och 500 besökare som gästade föreningen den här dagen och utomhus tog bogserbåten Harry ombord intresserade passagerare och körde en tur trots kulingvindar.



Marita är en s.k. Orustsnipa, byggd på Bröderna Johanssons Båtvarv i Henån 1952. Hon är försedd med en Skandia 13 A, 9–10 hkr med centrifugalregulator, även den från 1952. Materialet i båten är fura på ekspant. Läs mer om Maritas färd på Göta Kanal på nästa sida.

Att resa med tändkula på Göta Kanal

text och bild av Elisabeth Åslund och Pär-Olof Carlsson

Vi började vår resa från Sandviken tidigt på morgonen den 11 augusti med siktet inställt på Sjötorp. Där skulle vi möta upp vår tändkula Marita som var på väg med lastbil från Skaftö tillsammans med sin "allt i allo" Lennart Wammén.

Efter fyra timmars bilresa anlände vi till Sjötorp. Marita kom i vattnet och det blev dags att försöka packa in det som vi hade med oss i bilen. Jösses, både jag och Pelle kliade oss i huvudet och funderade över hur vi skulle få med oss allt. Det var bara att stuva in i ruffen, stänga dörrarna och hoppas att det inte ramlade över oss när vi öppnade nästa gång.



Marita sjösätts i Sjötorp.

Första slussen

Under eftermiddagen bar det så iväg på kanalen. Vid den första slussen gick Pelle fram till slussvakten och bad om hjälp.

Han berättade att vi hade en speciell båt som inte var så snäll om vi var tvungna att stänga av henne och att det skulle ta 5 -10 minuter att starta henne igen.

Gissa om det gick som en löpeld genom hela kanalen sedan. Vid varje sluss fick vi höra när vi berättade att vi inte

kunde stänga av henne att: "Jo, jag hörde att ni skulle komma." Snacka om att vara ökad utefter Göta Kanal eller kanske man ska säga välkänd (fniss).

Eftersom varken jag eller Pelle slussat tidigare tog killen vid slussen sig god tid med oss och förklarade hur vi skulle göra. Det gick faktiskt riktigt bra. Jag stod på land och höll i Marita för allt vad tyglarna höll medan Pelle stod i aktern på båten och bara skröpade. Han verkade vara jättebra på det så han fick göra det genom hela tiden som vi slussade uppåt.

En trångbodd natt

Första natten tillbringade vi i Norrqvarn. Den natten ombord var inte den roligaste. För det första så hade jag tidigare aldrig sovit på en båt som inte var mer än strax

över sex meter lång. Dessutom var "sängen" inte mer än 70 cm bred i överändan och avsmalnade i fotändan. Dessutom skulle vi sova i sovsäckar ovanpå kuddar som absolut inte passade på "sängen". Suck! Jag hatar sovsäckar, de får en att känna sig som en uppstoppad korv. Försök dessutom att vända dig i den. Totalt omöjligt.

En trött och tagen Elisabeth tog sig första morgonen upp från båten och iväg till toaletten. Så var det då frågan om frukost. Vad skulle vi äta? Vi hade ju glömt att köpa fil och sånt. Efter lite kliande i huvudet fick det så bli att ta fram en burk med köttsoppa. Den värmdes på vår nyinköpta gasolspis och till det drack vi multivitamin juice. Frukost inhandlades sedan i Töreboda.

Smärre missöden

På två dagar tog vi oss genom de slussar som skulle ta oss uppåt. Vid en övernattning i gästhamnen Vassbacken upptäckte vi att Marita är tätare underifrån än vad hon är ovanifrån.

Sittandes på varsin sida i ruffen med varsin trasa och en ficklampa kollade vi in varifrån allt vatten kom. Vid nästa regnväder häftade vi upp platsäckar under skansdäck och knölade sedan ner säckarna bakom ribborna som satt innanför skrovet. Vi blev faktiskt mindre blöta då.

Innan vi åkte från Sjötorp upptäckte Pelle att vi, eller rättare sagt han, glömt att ta med GPS:en men kommer sen på den geniala idén att någon skulle faktiskt kunna komma ner med den till oss. Det skulle bli mycket billigare än att köpa en ny. En kompis till Pelle tar på sig uppdraget att komma med den till oss.



Elisabeth öppnar slussporten vid Tåtorps sluss.

Nu går det utför

När vi kommer till Karlsborg har vi hunnit med att göra vår första nerslussning. Vad mycket enklare det var.

Vi tillbringar en natt i Karlsborg och därefter bär det av över Vättern till Motala. Det blir en lugn och behaglig resa. Solen skiner och allt är bara toppen.

Så kommer vi till Borenhult och en slusstrappa på fem slussar. Det är först

här som vi blir fler i slussarna. Då Marita inte är så snäll med sina avgaser bestämmer vi oss för att stänga av henne och dra henne genom slussarna.

Rejäl vind

När vi kommer till Bergs slussar med de sju stegen för att sedan ta oss vidare över sjön Boren, är vädrets makter inte längre med oss. Vi får i efterhand veta att det blåst 12 – 13 meter i sekunden. Inte undra på att det gungade. När jag tittade in i ruffen låg inte en enda pryl kvar där jag lagt dem på morgonen.

Så kommer vi till Norsholm där Pelle bestämmer sig för att det kan vara skönt att sova på vandrarhem en natt. Gissa om det var! Vi somnade tidigt den kvällen och morgonen efter satte vi oss till ett dukat frukostbord.

Nu var det bara sista sträckan kvar, Norsholm till Söderköping och Mem. Vi hade kvällen före sett att det var en sträcka på 210 distans kvar till Gävle när vi kommit utanför slussarna i Mem. Vi bestämde då att ta oss till Söderköping och därifrån försöka att få tag på lastbilstransport åt Marita sista biten.

Turister i Söderköping

Dagen efter tar vi oss till Söderköping och där börjar så detektivarbetet med att försöka få tag på en lastbil. Det finns en båttillbehörsbutik efter kajen och där får Pelle ett telefonnummer till en kille som hjälpt dem i butiken att frakta båtar tidigare. Pelle ringer upp. Det visar sig då att vi skall få tillbringa ytterligare några dagar i båten innan vi kan ta oss hemåt och för att kunna lasta båten på lastbilen måste vi ta oss ut till en ö i S:t Annas skärgård som heter Stegeborg.

Vi blir kvar i Söderköping och hinner undersöka staden samt även besöka det berömda Smultronstället med alla sina glassar. Det är inga små glassar man får där. Några bord bort är det en liten kille som beställer en glass. När den kommer in klarar han inte av att sitta ned för att äta utan blir tvungen att stå upp för att ens nå upp till den.

Dagarna går och det blir så dags att bege sig ut till Stegeborg. Där undersöker vi borgruinen. Samtidigt kommer en grupp med en guide och vi passar på att tjuvlyssna. Vi gör även ett par promenader och hittar slånbar. Sista dagen på Stegeborg går vi iväg och plockar för att ta med oss hem.

En resa med mersmak

Så har vi då gjort vår resa på Göta Kanal. I efterhand kan man tycka att vi kanske inte skulle ha stressat så mycket i början, men det är lätt att vara efterklok. Både jag och Pelle hoppas att vi någon gång kan få göra detta igen och då ha mer tid.

När vi började vår resa planerade vi att ta oss vidare från Mem via Stockholms skärgård upp till Gävle. Nu blev det ju inte så eftersom tiden inte räckte till. Men varken jag eller Pelle ångrar oss. Resan var verkligen upplevelserik och trevlig. Jag tror att det beror nog mycket på alla dessa trevliga slussvakter och resenärer efter Göta Kanal.

Tändkulemotorns Dag

av Reine Nygren

Det blev en fantastisk dag när Föreningen L. Laurin lördagen den 18 augusti anordnade Tändkulemotorns Dag. Vädrets makter var på föreningens sida, så jag vill använda en god väns uttryck, att någon där uppe måste gilla oss.

Strålände sol och skönt väder gjorde att det kom 3 500 besökare och Norra Hamnen var stundtals helt igenkorkad. Det var dunka-dunka för hela slanten när alla motorerna var igång och många var det, ca 40 stycken stora och små.



Lidköpingsgänget visar sin praktfulla Sefflemotor.

utställare kom med egna motorer. I kioskerna vid ingången till museet, såldes cd-skivor och den nya akvarellboken liksom föreningens olika produkter.

Efter att ha gått över området och kollat alla motorerna, samt varit med på olika motorstarter av föreningens stora motorer som fanns inne i verkstaden, gick besökarna upp i andra våningen för att bese det blivande museet. Där visades också många små motorer som en gång tillverkats på Skandiaverken och på andra våningen hade Åke Arnold Carlsson en fantastisk utställning med halvmodeller i trä av olika fartyg.

Föreningens bogserbåt Harry gick på turer ut mot Kornöarna varje timma, men på grund av den friska vinden och den starka sjöhävningen gick båten med mindre antal passagerare varje tur.

Lidköpings Motor-nostalgiska förening kom med en stor trailer med sju stycken motorer av olika fabrikat och Munk-tellmuseet i Eskilstuna hade med sig tre motorer.

Gunnar Holm kom från Dalsland med sin Beijermotor med liggande cylinder.

Från Orust kom Orustpojarna med sin mobila 2 x 75 hkr Skandia och dessutom hade de med sig flera traktorer med tändkulemotorer. Många andra

Det var också öppet hus på bogserbåtarna Tingvalla och Storm Princess som låg vid bryggan i Norra Hamnen.

Tingvalla av Karlstad har en 5-cylindrig tändkulemotor av märket Seffle på 515 hkr. Det är troligen den största tändkulemotorn som finns i Sverige och många passade på att få sig en titt.

Intill låg bogserbåten Storm Princess från Göteborg som har en



Ett myller av nyfikna besökare hos Harry i Norra Hamnen.



Föreningens egenrenoverade Munktellmotor har tidigare suttit i en väderkvarn i Rabbalshede.

2-cylindrig tändkulemotor av märket Skandia, på 210 hkr. Storm Princess motor finns med på de populära cd-skivorna som föreningen sålt i tusental över hela världen.

En sammanfattning av TKM dagen visar att det finns ett mycket stort intresse för gamla tändkulemotorer och att motorstarter har en magisk dragningskraft på publiken för när det närmade sig start samlades det flera hundra besökare runt den motor som skulle startas.

Detta måste vara ett av de största föreningsarrangemang som hållits i Lysekil för hela centrum blev igenkorkat av alla besökande bilar och inte en parkeringsplats fanns att uppbringa.

Men det var en härlig dag för hela familjen med mycket spännande att titta på och lyssna till.

Sommaren med Saab

av Gunnar Hagel

Året är 2007, Saab skall introducera några nya, miljövänliga modeller i samband med att företaget 60-års jubilerar och planerar något alldeles extra för representanter och motorskribenter från hela världen. Med tanke på evenemangets storslagna uppläggnings sker det hela mycket diskret, nästan hemlighetsfullt.

Ett tyskt evenemangsföretag sköter planeringen. För genomförandet har man chartrat ett par större jetplan, hyrt konferensanläggningen Gullmarsstrand, en båt-förvaringsanläggning, hela yttre delen av Anderssons kaj och Dejlig Tours Windros. Här kommer Föreningen L. Laurin in i bilden. Föreningen tillfrågas nämligen om V/B Harry kunde chartras för transporter från Lysekil till Gullmarsstrand.

Tanken var att transporterna över Gullmarsfjorden skulle skötas med ett toppmodernt, bekvämt "flytetyg" och ett mer nostalgiskt, lite äventyrsbetonat d:o.

Fullbokad sommar

Ett jakande svar skulle innebära en markant förändring av ordinarie verksamheter med Harry, men då ett avtal skulle ge ett bra tillskott i kassan, turerna vara i stort sett oberoende av väder och – inte minst – en PR utan like för både föreningen och Lysekil. Den långa perioden från 11:e juni till 6:e augusti, med endast ett par dagars uppehåll, skulle innebära ett hårt nyttjande av besättningarna. Men efter en positiv rundringning och moget övervägande, beslöts att ingå avtal.

Eventföretaget inleder nu en period av veritabelt bombardemang med schema-lagda, minutskarpa avgångstider, begäran att få ha servering under överfarten, m.m., allt framfört med en viss skärpa. Med viss omkastning en bit in i programmet, skulle en av båtarna avgå från Lysekil kl. 16.00, 17.00 och 18.00; den andra kl. 16.30, 17.30 och 18.30. "Come rain or come shine", tiderna skall hållas! De första två veckorna var vikta för motorjournalister och redaktörer, resterande tid var avsatt för representantskaran.

Uppläggningsen är teoretiskt mycket elegant! Gästerna flygs in till Säve (Gbg City Airport), får en genomgång, bemannar bilarna, utrustade med bl.a. GPS som leder till Anderssons kaj i Lysekil. Där tas bilarna om hand av servicepersonal som tankar, tvättar, putsar och kör dem till Gullmarsstrand. Gästerna transporteras dit med Windros och Harry.

Väl där vidtar aktiviteter, mer information och middag. Nästa morgon får "de utvalda" köra bilarna via en halkbana på Hisingen till Säve för att flygas hem igen. PUH! (Skrib. Anm.) Slut på förhistorien.

Nu kommer verkligheten in i bilden!

Första dagen händer följande: Vid 18-tiden anländer ett par bilar! Planerarna har inte räknat med att gästerna kan läsa en karta t.ex. Hupp! Halva styrkan har kört

direkt till Gullmarsstrand, korkat igen vägarna på Skaftö och inlett evenemanget med bravur. Övriga passar på att göra avstickare till "pittoreska samhällen" för att fotografera, stannar till här och där för att äta middag, m.m. Windros, som ändå hör hemma i Fiskebäckskil, tar med det fåtal som kommit rätt och som ska över fjorden.

Harry-gänget säger hej och knatar hem.

Påföljande dag upprepas detta kaos – och nästa – och nästa... Väntan fördrivs med fika, antingen på Windros eller Harry. I samtalen med eventföretaget har den inledningsvis något skarpa tonen ersatts med vänlig begäran om flexibilitet och samarbetsvilja. Förhållandet till de från Saab, som satts att hålla ordning på bilar och gäster vid ankomsten till Lysekil, blir raskt mycket gott och de deltar i väntans fikastunder.

Efter sammanträde med eventfirmans trevliga unga chefsdamer, slopas tidtabellen, avgång sker när lämpligt antal passagerare anlänt och besättningarna kan själva bestämma avgångsordning.

Förtäringen består av en rågbulle fylld med köttbullar, sallad, gurka och RÖDBETSSALLAD. Många voro de som gingo iland mer eller mindre befläckade!

Organisationen fungerade betydligt bättre när perioden med företagets representanter inleds.

En lätt förvirring uppstod en dag när Saabs flaggstänger var bortforslade och högar med kravallstaket kördes ut på kajen. Jovisst, den av VOLVO chartrade ostindiefararen Götheborg skulle anlöpa Lysekil och enda acceptabla tilläggsplats var just Anderssons kaj! Nåja, Saabs flaggstänger återställdes och allt fungerade till belåtenhet för alla parter.



Foto av Owe Tollesby: Saab på Anderssons kaj.

Antiklimax

Slutet på "Sommaren med Saab" blev lika obemärkt som dess inledning. Den 6 augusti var vikt för General Motors "höjdare" och besättningarna var beredda på att något extra var planerat. Men icke! Gästerna kom, blev skeppade över fjorden, sa tack och hej och klev iland på Gullmarsstrand. Visserligen kom en av eventföretagets chefer ut på kajen och vinkade, men lite till mans upplevdes avslutningen som en antiklimax!

Med facit i hand kan vi säga att kontraktet verkligen kom lägligt. Vi hade aldrig kunnat köra in ett sådant netto på ordinarie verksamhet en regnig sommar.

På tur med Harry 2007

Gunnar Hagel

Trots det krävande kontraktet med Saabs "eventmakare", har ett flertal såväl sponsor- som charterturer kunnat genomföras.

I början av maj var det nära att Harry fått ett "riktigt" bogseruppdrag, vilket ju kunde ha varit kul att notera i logg och Spridarn. Tyvärr var vi tvungna att tacka nej, då ett större maskinjobb pågick just då. Företaget har oss noterade, så möjligheten att få ett bogserjobb kvarstår.

En mycket trevlig resa gjordes med dottern till Harrys förra ägare. Hon hade varit ombord på Harry många gånger under sin ungdom och ville fira 50-årsdagen tillsammans med släkt och vänner med en tur.

Vid ett annat tillfälle hade vi ett entusiastiskt gäng på fisketur. Otur med vädret, som bl.a. bjöd på kuling och trots att vi uppsökte säkra "stö" blev det endast en makrill! Säkert detta års dyraste. Men vad gör väl det när stämningen är god och vännerna glada.

070707– ett magiskt tal och en magisk dag för de unga tu, som denna dag blevo ett genom att låta sig vigas ombord på Harry! Position strax väster om Stångehuvud, med solglitter dansande på vågorna, en lätt rullning och signalflaggorna smattrande. Brudens anhöriga kom från Arvidsjaur och hade aldrig varit på västkusten, varför den efterföljande "bröllopsresan" runt Skaftö blev extra intressant.



Åsa och Jesper Eggars.

En nyhet för året var Hummersafari. Harry är klart olämplig för sådan verksamhet, men med stor försiktighet kunde det gå. Manövreringen ställer stora krav på skepparen, då tenorna sätts nära holmar och skär och Harrys djupgående sätter en gräns. Besättningen måste dessutom handplockas, då den som äger tenorna måste vara med ombord.

Före safarin blev de 36 deltagarna (från i stort sett hela Europa) ordentligt informerade om de vedermödor i form av tjuvvittjade redskap, stulna d:o, m.m., samt de strikta regler och förordningar som omger hummerfisket.

Kvällen var fin och solen började sänka sig mot horisonten. När Harry svängde upp mot de första två tenorna låg där redan en båt som börjat tjuvdra! Och drog gjorde de, iväg med full fart. I båda tenorna låg stora rombärande honor, vilka återbördades när gästerna bekikade dem. Ett par gäster hade inte lyssnat ordentligt vid genomgången, utan menade på att vi kunde väl i alla fall ha tagit vara på rommen!

När vi börjat backa, hördes ett "bonkande" ljud och Harry riste till. Vi hade fått en kula och rep i propellern. Det var bara att förklara situationen, stämma träff med dykare och gå in till Havets Hus. När propellern var rensad tyckte sällskapet att de fått nog med upplevelser och ville återvända till Gullmarsstrand.

Motorer, motorer, motorer...

av Martin Johansson och Ulrika Biltinge

Det har naturligtvis renoverats motorer i år igen! Henrik Johansson har lagt ner ganska mycket jobb på en lite speciell motor, (Ideal De Vaern) som projektarbete för sin kurs på skolan. Henrik har även varit en av stöttepelarna tillsammans med Stig Einarsson i översynen av Sefflen på 2x40 hkr.

F 35-an har det skruvats lite med, då det är Rune Ivarssons och Bengt Larssons ögonsten. Dessa två har även börjat renovera G 5-an tillsammans med Bengt Sandkvist och de har bl.a. flyttat motorn så att den nu står bredvid F 35-an.

Diverse förbättringsarbeten har även utförts på 210-an, genom Ingemar Johanssons förtjänst och Stig Olsson har mixtrat med en Seffle som är uppskuren för att visa funktionerna på en tändkulemotor.

Rolf Johansson och några till har börjat renovera den gamla lotsbåtsmotorn och Pelle Lundberg har fixat till en Skandia 13 som stod i skolan. Den är numera körbar.

Ett gäng gubbar har gjutit nya ramlager till 480-an i Harry och det har även pillats med Listern och kompressorn och på det viset har vi fått högtryckssystemet att fungera med startluft till motorena.

Vi har även fått en truck till skänks av G & M. Den har blivit ett välkommet tillskott i hanteringen av tyngre saker.

Vidare har vi sagt upp kontraktet med Skandiaverken Trading och på det viset fått tillgång till betydligt mer golvyta. Där är vi nu i full fart med att sätta upp pallställ för att sedan flytta ner diverse gamla reservdelar och annat...

Föreningen har också deltagit med motorer i olika aktiviteter. I somras anordnade vi i samarbete med Folkets Hus i Lysekil en kulturdag i Stadsparken med Bodils Minicirkus, ponnyridning och café. Liksom möjligheten att få stifta närmare bekantskap med en tändkulemotor.

Det såg illa ut ett tag för regnet vräkte ner men i skydd av regnrockar och paraplyer och Folkets Hus-gänget som bjöd kaffe och bullar, försökte vi hålla humöret uppe.

Vi hade med en Skandia 23 S på släp och Reine Nygren kom på moped med flaket fyllt av tändkuleskivor och akvarellböcker.

Motorn gick snabbt igång och ljudet och röken lockade snart till



Kent Fredriksson på Folkets Hus får en lektion.



TÄNDKULEMOTORNS DAG

16 augusti 2008

10.00–17.00

Inträde 50 kr – under 15 år gratis
Skandiaverksområdet i Norra Hamnen

- ✓ Rundturer med HARRY
- ✓ Körning med tändkulemotorer
- ✓ Utställning och servering
- ✓ Skandia motorlitteratur
- ✓ CD-skivor med tändkuledunk

Du som kommer i egen båt eller har med dig motor på släpkärra eller lastbil, hör av dig till Föreningen L. Laurin på tfn 0523-61 19 45 eller till någon av de ansvariga:

*Gunnar Hagel 0523-146 76 el. 073-817 81 64
Claes Johansson 0523-146 38 el. 070-261 97 50
Stig Einarsson 0523-102 04 el. 070-726 64 73*

VÄLKOMNA

Lotsbåten Cornelia har gått i graven

av Reine Nygren

Föreningen övertog för några år sedan en gammal lotsbåt av Lars-Göran Sundling från Storfors i Värmland. Lotsbåten var byggd 1898 med en längd av 9 meter och bredden 3,3 meter och hade varit verksam i Simrishamn i början av 1900-talet.

Den gick för segel i ca 10 år men år 1911 installerades en Skandiamotor på 12–16 hkr. Motorn gick kländerfritt fram till 1940, då den byttes ut mot ny Skandia, denna gång av typ 81 A på 25 hkr. Den motorn satt i skrovet när föreningen övertog båten. Det har alltså suttit en Skandia i den under nästan 100 år.

CORNELIA har stått uppställd på bakgården hos föreningen i flera år utan att något har hänt. Då beslutade styrelsen att ta ur motorn och frakta skrovet till soptippen. Så skedde, motordelarna konserverades och lades i lådor för att vid senare tillfälle kunna sättas ihop igen. Lotsbåten var klädd med kopparplåt i botten, detta plockades loss och såldes som skrot. Träskrovet sågades sedan i lagom stora bitar innan det fraktades till soptippen.

Under hösten har Rolf Johansson, tillsammans med medlemmar i föreningen, börjat renovera 81-an och gått igenom motorn i minsta detalj. Lite rödragning samt montering av bränsle och smörjoljetankar återstår innan det är klart för provkörning.

Motorfavorit i fiskebåtar

Skandia typ 81 A var en vanlig motor i mindre fiskebåtar. Den började tillverkas omkring 1918 och det blev många motorer innan produktionen avslutades i början på 1940-talet. 1927 tillverkade och levererade Skandiaverken 25 st 81-or. Motorn fanns också i stationärt utförande. Från början var det en vanlig tändkulemotor med frislagsregulator. De senast tillverkade 81-orna hade centrifugalregulator och toppinsprutning av bränslet.

Föreningen fick i samband med gåvan av båten, en pärm med dokumentation över motorbytet 1940. I ett provkörningsprotokoll från den 9 maj 1940 står att motorn utvecklar 25,7 hkr vid 500 v/min. Cylinderdiametern är 210 mm och slaglängd 240 mm. Priset år 1940 var 4 510 kronor, då hade den gamla motorn lämnats i byte.

Våren 2008, lagom till föreningens 15-årsjubileum kommer förhoppningsvis 81-an att startas och köras ute på gården och på Tändkulemotorns Dag i augusti 2008 kommer den naturligtvis att finnas med.



Kjell Ragnarsson arbetar med båtskrovet.

Femton år med Föreningen L. Laurin

av Bengt Larsson

Åren rullar fort undan. Det har redan förflutit 15 år sedan vår förening startade 1993. Jag är visserligen uppvuxen i närheten av Skandiaverken och de flesta av mina manliga släktingar har jobbat där, men då mitt motorintresse är minimalt, har jag inte ens gjort något besök där.

Men pensionsdagen närmade sig och funderingar över vad det fanns att hitta på för en pensionär hade börjat dyka upp. Så när Stig Selander som är föreningens grundare och drivande kraft, annonserade efter intresserade, tog jag genast kontakt.

Det började med Harry

Jag blev erbjuden att följa med till varvet på Öckerö där bogserbåten Harry låg upptagen. Harry, utrustad med en 4-cylindrig Skandiamotor, befanns vara i gott skick, så efter den noggranna inspektionen och ett flertal samtal till Lysekil beslöts att han skulle köpas för 315 000 kr. Harry var tänkt att bli det nav föreningen skulle byggas upp runt.

Den första tiden ägnades åt att röja undan bråte ombord. Därefter vidtog nermontering av motorn, som var i stort behov av reovering. Kommunen lät oss få disponera ett rum på nedlagda Skandiaverken. Harry låg då vid fiskhamnsbryggan i Södra hamnen, så alla delar fick transporteras genom stan. Reoveringen var kall och slitsam då det saknades både värme och vatten. En av medlemmarna, Kjell Andreasson, som jobbat en stor del av sitt liv på Skandiaverken, utträttade storverk.

Ombord på Harry fortsatte reoveringen, i första hand under däck. Bl.a. krävde Sjöfartsverket att ett träskott skulle ersättas med ett av stål. Vi rev vidare ut all träinredning i aktersalongen.

Redan året efter föreningens bildande ville Stig Selander att en "Tändkuledag" skulle arrangeras. Så blev det, om än i mycket blygsam skala. Evenemanget gick av stapeln i Fiskhamnen. Det kom en hel del besökare, både land- och sjövägen. Bl.a. dök det engelska paret Ann och Philip Snowden upp. De har alltsedan dess rest till Lysekil för att hjälpa till under Tändkuledagen. Dessutom har de släpat hit och skänkt föreningen en tändkulemotor.

Platsbrist och hårda förhandlingar

Föreningen växte, mängden av motorer och material ökade, vi behövde mer plats. De tomma utrymmena var i ett bedrövligt skick. Det beslöts att vi skulle röja upp på andra våningen. Företaget Båthuset hyrde hela byggnaden och uppgörelser om hyra, elförbrukning, etc. skulle ske med detta företag. Nu följde en period med mycken irritation och många problem. Alla de förbättringar medlemmarna gjort, alla

arbetstimmar, de återkommande konflikterna med hyresvärderna och en viss osäkerhet, gjorde att frågan om föreningens köp av de disponerade ytorna togs upp.

Då vår tanke var att skapa ett levande museum baserat på Skandiaverkens storhetstid i Lysekil, trodde vi att lokalerna skulle kunna köpas för en symbolisk summa. Men icke!

Kommunens första bud löd på 750 000 kr. Detta belopp kunde ju inte accepteras, utan omförhandling begärdes och till slut blev köpesumman satt till 550 000 kr. Med SE-bankens välvilliga inställning till föreningen, kunde köpet genomföras 2003 med lån i denna bank.



Bengt Larsson.

Renovering på många plan

Under tiden hade medlemmarna fortsatt med renoveringsjobbet enligt tidigare uppgjord plan. Utställningsytor iordningställdes, vatten drogs in, samlingslokal och pentry på både under- och övervåningen kom till. Parallellt pågick renoveringen av motorer, varav de större fastmonterades på bäddar för att kunna köras.

Den jag minns mest är väl "75-an", som hämtades i Bullaren i ett bedrövt skick! Denna motor hade legat bakom en lagård i nära trettio år. Renoveringen tog tre år, men vid tredje försöket startade den och är numera en av föreningens säkraste demonstrationsmotorer.

Kännedom om vår verksamhet sprids i allt vidare kretsar. Antalet studiebesök från företag och skolor ökar hela tiden. Så gör t.ex. Volvo, Saab, Chalmers, m.fl. återkommande besök. Min erfarenhet att arrangera resor har resulterat i en del utflykter till intressanta mål. Vi har t.ex. besökt Pythagoras verkstad i Norrtälje, Bolidermuseet i Eskilstuna, Fiskarmuseet på Hönö, Lidköpings Nostalgiska, m.fl.

Lysekils prydnad

De första årens jobb ombord på Harry, har gradvis övergått till ett ökat engagemang i verkstad och museum. Beträffande skötseln av Harry vill jag ge en eloge till dem som utför det jobbet. Båten är ju numera inte bara föreningens, utan i hög grad även Lysekils prydnad. Bilder på Harry förekommer över hela världen.

Trots en oviss framtid, jobbar medlemmarna vidare med planerade projekt. Förhoppningsvis kommer en acceptabel lösning till stånd. I första hand skall vi fira föreningens 15-åriga tillvaro.

Avslutningsvis måste jag nämna att utan all den hjälp i form av bidrag och gåvor vi haft från såväl privata, som företag, hade föreningen inte klarat sig. Och utan alla de "go´a gubbar" som lagt tusentals timmar på verksamheten, hade vi inte haft någon förening över huvud taget.

Laurentius Laurin har ett eget rum

av Monika Brohed och Ulrika Biltinge

På Turistgatan, ovanför Havets Hus och alldeles intill havet ligger Havshotellet. Hotellet byggdes 1904 med medel ur en välgörenhetsfond, som sommarhem för mindre bemedlade. Styrelsen för Vikarvet drev det under många år som ett sommaröppet hotell. Ägare är numera Strandflickorna AB som sedan 1993 driver hotellet.

Strandflickorna Åsa och Bettina har renoverat fastigheten och pietetsfullt återskapat den ursprungliga interiören. Rummen är personligt inredda med detaljer och möbler som passar till rummets tid och ägare och med gamla lysekilsprofiler eller prominenta gäster som förebilder. Här finns autentiska fotografier och inredningen är köpt på antikmarknader och butiker både i Sverige och utomlands.



Det hundraåriga Havshotellet.

Herrskap och tjänstefolk

Hannas pigkammare ligger på bottenvåningen, där också matsalen finns. Våning två är lite "finare", där hittar vi den Turkiske konsulns sofgemak och på den förnämsta tredje våningen ligger kung Oscar II:s svit.

På samma etage och med rumsgranar som Carl och Calla Curman och Konsul Mollén finner vi direktör Laurentius Laurins rum med husets vackraste utsikt mot västerhavet.



Spår av Skandiaverken överallt.

Möblemanget är 1920-tal med mörkt polerat trä, i bokhyllan ligger manualer och instruktionsböcker över dieselmotorer och väggarna pryds av tavlor med Skandiamotiv och porträtt på direktören.



Gammaldags men modernt.

Projekt för turboladdning av tändkulemotorer

av Erik Lööf

Den ökade storleken på fiskefartyg i mitten av 1950-talet krävde större effekt på motorerna än vad som erbjöds från motortillverkare av de konventionella tändkulemotorerna. 1956 ägdes Skandiaverken av Bergbolagen, Wilhelm och Tore Berg, vilka önskade utreda förutsättningar för turboladdning av Skandiaverkens dåvarande tändkulemotorer.

En kollega till mig, Rune Larsson och jag hade från vår anställning vid AB Göta-
verkens avdelning för maskinkonstruktioner, erfarenhet av turboladdning av tvåtakts
dieselmotorer. Vi arbetade med motorer av tvåtaktstyp för lok och torpedbåtar
med effekt 1000 resp. 3000 hkr och erbjöds anställning vid Skandiaverken med
uppdrag att starta projektet för turboladdning våren 1956. Turboladdning innebär
ökad luftmängd till motorn och därmed mer bränsle och effekt. Den högre energin
i avgaserna utnyttjas i en turbin vilken driver kompressorn för luftflödet.

Under 1950-talet utvecklades och levererades turboladdade motorer från de flesta
motortillverkare, och introducerades på stora tvåtakts saktagående motorer av
B&W år 1952 och några år senare av Götaverken Motor.

Provningsen utfördes på en tvåcylinder motor typ 285 med cylinder diam. 320
mm och slaglängd 370 mm med en katalogeffekt av 150 hkr vid 325 v/m. Under
1956 uppbyggdes en anläggning bestående av en elmotordriven kompressor av
Roots-typ uppställd parallellt med motorn och anslöts över en luftinjektor (diffusor)
och en kylare till motorns vevhus. Effekt ut från kompressor torde ha varit ca 50
hkr vid varvtal 4800/min. (Ljudnivån var alltså mycket hög).

Ett stryp-/mätmunstycke monterades i avgasröret vari gasmängden uppmättes
samt registrerades erforderliga temperaturer på luft och flöden etc. samt senare
godstemperaturer i cylinder etc.

Huvuddelen av provningen utfördes under 1957 och ur mätvärdena beräknades
krav på en turboladdares effekt. Enligt noteringar belastades motorn upptill 215
hk vid 370 v/m alltså ca 40 % effektökning med balanserade temperaturer på
avgaserna.

Total utvärdering av möjligheten för turboladdning av motortypen torde inte blivit
genomförd. Teoretiskt, från data och beräkningar, kunde det ha varit möjligt men
motortypen, lågtrycksmotor, kanske inte var den lämpligaste. En utveckling av
motorkonceptet hade kanske krävts för att rätt tillgodogöra turboladdning. Att öka
luftflödet med kompressor var ju inte aktuellt.

Utvecklingen för dåvarande ägaren av Skandiaverken, Gustaf Thordén, avgjorde
att projektet nedlades under år 1958. Thordén köpte Skandiaverken år 1956 och
tvingades ju lämna hela koncernen år 1958.

forts. nästa sida

Som nämnts anställdes vi av Bergbolagen, men när vi anlände var Gustaf Thordén ägare. Han ansåg att projektet med turboladdning av Skandiamotorerna var viktigt för att motorerna skulle fortleva, och då parallellt med tillverkning av motorerna typ F 35, som år 1957 överfördes till Skandiaverken från Uddevallavarvet. Efterfrågan på marknaden för tändkulemotorer var stor, och då även från utlandet.

Under år 1957 anställdes därför ytterligare några konstruktörer för projektet. För F 35-motorn kom ett antal konstruktörer till Skandiaverken från Uddevallavarvet, upptagna i förteckning av Nils Henriksson. Vi samsades gott med våra parallella projekt och har sedan dess goda kontakter med varandra.

Som ritkontorschef för tändkulemotorerna var Alvar Johansson fortfarande i tjänst, provningsansvarig var Edgar Johansson.



Motorkonstruktionerna F 50 och F 35

av Nils Henriksson

Uddevallavarvet, UV, grundades 1946 och ägdes av Gustaf B. Thordén också ägare av rederiet Thordén Lines. Thordén var född i Uddevalla 1894 och hade startat sin rederiverksamhet i Finland.

UV tillverkade och monterade dieselmotorer, både huvudmotorer för fartygens framdrift och s.k. hjälpmotorer för elkraftgenereringen ombord. Motorerna var av Götaverkens konstruktion och byggdes på licens. Huvudmotorerna var saktagående med ett varvtal runt 100 varv per minut. Storlek och effekt avsåg förekommande oceangående fartyg. En motorkonstruktionsavdelning svarade för beställnings- och nödvändigt ritningsunderlag (se nedan).

UV kom att få behov av framdriftsmotorer för mindre fartyg samt av hjälpmotorer med god effekt i förhållande till utrymmesbehovet för i första hand de kyllastfartyg som Thordén Lines beställt på varvet.

Det beslöts att en turboladdad dieselmotor för framdrift av egen konstruktion skulle tas fram. Varvtalet skulle vara högre och därmed platsbehovet mindre. Motortypen kom att kallas F 50. Enligt dagens vokabulär en medelvarvsmotor.

UV hade tidigt tagit fram en 3-cylindrig dieselmotor avsedd för mindre kraftbehov. För hjälpmotorsidan bestämdes att motorkonstruktionen skulle baseras på denna. F anger arbetsprincipen 4-takt och siffrorna slaglängden i cm.

Motorkonstruktionsavdelningen

Motoravdelningen leddes av Hans Dunkelmann som kom från Krupp Germaniawerft i Kiel. Fartygen Mathilda, Kristina och Selma Thordén byggda på Chricton-Vulcan i Åbo, Finland hade motorer från Krupp Germaniawerft så kontakten fanns sedan tidigare. I övrigt bestod personalen av Arne Dunert och Tage Govik samt den unge grabben Olsson. Govik svarade för "licensdelen" medan Dunert påbörjade konstruktions- och beräkningsarbetet för F 50.

Detta arbete startade under 1954 och avsåg i första hand en 5-cylindrig motor för bogserbåten Tor som byggdes på Åsiverken i Åmål för rederiets räkning och en 7-cylindrig avsedd för den första paragrafbåten i en serie. Rederiet beställde 3 st kyllastfartyg på varvet och 1954 började konstruktionsarbetet på den nya F 35-motorn i 6-cylindrig version för fartygens elkraftbehov.

I och med beslutet om F 50 och F 35 utökades konstruktionskontoret. Hans Lundquister och undertecknad, Nils Henriksson, flyttade över från varvets turbinavdelning i slutet av 1954. Under 1955 anställdes Heikki Hellemaa, Axel Löfström, Lennart Fridolf och Egil Guddal. Hellemaa hade tidigare varit anställd på UV som ingenjör och konstruktör i samband med framtagandet av den 3-cylindriga F 35, som omnämns i bakgrundsbeskrivningen, men när detta var klart flyttat hem till Finland.

Konstruktionsavdelningen var först placerad inom varvsområdet men flyttades utanför området till Bohuslänska Kustens hus alldeles intill hamnstationen vid Bäveån. Vi som arbetade där fick uppleva de förekommande översvämningarna och fick även åka lastbilsflak från jobbet.

I samband med planerna om varvsutbyggnad i Lysekil i stället för Uddevalla förvärvades Skandiaverken och motoravdelningen delades så att "GV-licensdelen" blev kvar i Uddevalla och den egna motorutvecklingen flyttade till Skandiaverken. Detta skedde efter semestern 1956.

Efter förvärvet av Skandiaverken delades konstruktionskontoret och följande flyttade till Lysekil: Hans Dunkelmann, Lennart Fridolf, Heikki Hellemaa, Hans Lundquister och Nils Henriksson. Egil Guddal lämnade Uddevallavarvet före flyttningen.

Hans Dunkelmann verkade som ritkontorschef till sin pensionering varefter Heikki Hellemaa övertog denna syssla. Lennart Fridolf och Hans Lundquister arbetade som konstruktörer och själv arbetade jag med konstruktioner och beräkningar och svarade för erforderliga svängningsberäkningar och dithörande mätningar.

Beroende på varvskrisen och nedläggningen av projektet F 50 lämnade jag Skandiaverken 1958 men återvände till UV 1960 och fortsatte därifrån bl.a. med de beräkningar och undersökningar som beskrivs, i samarbete med Hellemaa. Fridolf och Lundquister återvände till UV efter nedläggningen av projektet. Arne Dunert verkade under en period som platschef på Skandiaverken.

Motortyp F 50

Typ	4-takt, enkelverkande, reversibel, turboladdad
Cylinderdiameter	365 mm
Slaglängd	500 mm
Varvtal	325 varv/min
Max. topptryck	52 kg/cm ²
Indikerat medeltryck	9,7 kg/cm ²
Effekt, 5-cyl	760 Bhp, ca 560 kW
Effekt, 7-cyl	1060 Bhp, ca 780 kW

Motorns vevhus och stativ var i svetsat utförande, den hade utbytbara cylinderfoder och lättmetallkolvar samt var utrustad med en hydraulisk regulator av typ Woodward.

En motoranläggnings axelsystem med tillkopplade delar har torsionssvängningar (vridsvängningar) med flera egensvängningstal, dvs. systemet svänger med vissa frekvenser som inte bör överensstämja med någon av motorns kraftimpulser. Om så sker, s.k. kritiska varvtal, ges kraft till svängningsimpulserna som därvid kan öka till värden som gör att axeln brister. Vissa kritiska varvtal är farligare än andra.

Det visade sig att den 5-cylindriga motoranläggningen hade ett huvudkritiskt varvtal med höga spänningar som måste passeras helt nära driftsvarvtalet. Detta ledde till att en svängningsdämpare måste monteras på vevaxelns fria ände i motorns förkant. Efter detta var påkänningarna godtagbara.

Fartyg och fartygsmaskineri skall klassas, dvs. vara utfört i enlighet med ett klassningssällskaps fordringar, därför krävs beräknings- och ritningsunderlag för kontroll och godkännande. "Klassen" skall bl.a. kontrollera och godkänna en anläggnings svängningsberäkningar. (Mer om svängningar se F 35)

F 50-5 monterades och provkördes på Skandiaverken. Efter montage ombord på en bogserbåt utfördes svängningsmätningar med s.k. Geigertorsiograf för kontroll. Under en bogsering i Uddevalla hamn kantrade bogserbåten och sjönk. Den bärgades, motorn demonterades, renoverades och återmonterades i båten.

Under Skandiaverkentiden fanns planer på vidareutveckling av F 50. Eftersom det här fanns eget gjuteri framtogs beräkningar och visst ritningsunderlag för motorn i gjutet utförande. Motorn tänktes med ökad cylinderdiameter till 385 mm och det fanns tabeller uppgjorda med data för båda varianterna med olika cylinderantal.

Det hade tillverkats stativ, vevhus och andra komponenter för den första 7-cyl. motorn under Uddevallatiden, som sändes till Skandiaverken, men beroende på krisen för koncernen kom denna motor ej till utförande utan lades ner liksom hela projektet F 50.

Skandiaverken hade före UV:s övertagande startat en egen motorutveckling med Skandiamotorn som bas. Detta projekt lades också ner. Erik Lööf har gjort en separat redogörelse för detta projekt.

Motortyp F 35

Typ	4-takt, enkelverkande avsedd för generatordrift
Cylinderdiameter	250 mm
Slaglängd	350 mm
Varvtal	520 varv/min (514 för växelström 60 Hz)
Max. topstryck	50,0 kg/cm ²
Indikerat medeltryck	6,6 kg/cm ²
Effekt, 6-cyl	324 Bhp, ca 238 kW

Motorn var i gjutet utförande med utbytbara cylinderfoder. Ramlager och vevlager var av babbistyp. På senare motorer infördes lösa lagerskålar av den typ bilmotorer har, bl.a. av fabrikat Glacier. Regulatorn var av hydraulisk typ.

Vad som ovan sagts om svängningar är påtagligt även här.

Vevaxlar och gjutgods för motorerna till kylfartygen hade beställts innan svängningsberäkningar utförts och det visade sig att det huvudkritiska varvtalet hamnade helt nära driftsvarvtalet. Egentligen skulle axeldimensionen ökas för att höja det kritiska varvtalet över driftspunkten men detta var ej möjligt av tids- och kostnadsskäl. Utvägen blev att kassera vevaxelämnena och beställa nya med samma lagerdimensioner, men utförda med så stora motvikter som möjligt på varje vevskänkel för att flytta det kritiska varvtalet under driftspunkten. Vid uppstart måste således den kritiska punkten passeras.

Efter montaget av den första motorn i Uddevallavarvets maskinverkstad tidigt 1956 tog Heikki Hellemaa och jag nattskiftet och testade motorn. Vid passerandet av det kritiska varvtalet hördes ett dovt muller som om något skakade.

Svängningsmätningar visade att påkänningarna visserligen låg precis inom godtaget värde för passering men de var höga och alldeles på gränsen för det tillåtna.

Senare visade erfarenheten ombord att påkänningarna måste minskas och efter kontakt med Holset i England, som tillverkar svängningsdämpare av viskös typ, monterades sådana på samtliga av kylfartygens motorer. Detta arrangemang konstruerades på Skandiaverken som också skötte montaget. Förbättringen var klar.

Omdimensionering av axelsystemet för motortypen påbörjades med beräkningar för motorer med olika cylinderantal och efter detta lades dimensionsökningen fast. De farliga kritiska varvtalen placerades över driftspunkten. Detta skedde under Uddevallatiden.

Motorn byggdes med olika cylinderantal och kom att användas som hjälpmotor i ett antal fartyg byggda på UV. Den byggdes senare i turboladdat utförande och som sagts ovan fick den lager med lösa, utbytbara lagerskålar. Ingående beräkningar av lagerbelastningarna för olika cylinderantal utfördes med hjälp av dataprogram initierat av UV. Lagerspecialisten Glacier konsulterades också.

I och med Skandiaverkens kontakter med fiskebåtssidan och dess behov av

högre motoreffekt för de ståltrålare som byggdes, marknadsfördes F 35 som fiskebåtsmotor och kom att installeras i ett flertal båtar i turboladdat utförande.

Motorns lämplighet för just den tilltänkta installationen var viktigt att klarlägga; En 4-cylindrig motor såldes för installation i en ny fiskebåt byggd i trä som gav stora problem. Motortypen har fria krafter av 2:a ordningen i vertikal led vilka kan bli stora. I detta fall så besvärande vibrationer att det ej gick att köra med full effekt och varvtal. I efterhand fick konstrueras ett motviktssystem som drevs med kedja från vevaxeln men nödlösningen levde inte upp till förväntningarna.

I och med varvskrisen och den nya ledningen av UV och därmed Skandiaverken kom Eriksberg i Göteborg in i bilden. Eriksberg byggde såväl huvudmotorer som hjälpmotorer på licens från Burmeister & Wain i Köpenhamn och UV fick övergå till att bygga dessa motorer på underlicens i stället för Götaverkenmotorer.

Behovet av högre hjälpeffekt ombord i de allt större fartygen krävde utveckling av motortyp F 35 eller en annan motor men B & W - motorerna var inte lösningen på problemet.

UV med Skandiaverken gjorde upp en detaljerad specifikation, en önskelista, med kraven på en modern motor med siktet ställt framåt. Om detta var en orsak eller ej lämnas därhän, men B & W beslöt att ta fram en ny motor som kom att kallas F 23. (Har ingen överensstämmelse med F 50 eller F 35 -beteckningen).

Det bildades en samrådsgrupp där representanter från Eriksberg, UV och Skandiaverken ingick. Konstruktionsarbetet utfördes av B & W. Skandiaverken kom att tillverka denna motor som också marknadsfördes till andra varv.

På Skandiaverken har förutom tändkulemotorer byggts dieselmotorer av typ F 50 och F 35 samt Götaverken- och B & W - motorer. Härtill kommer viss tillverkning av mindre motorer. Skandiaverken har således under sin levnadstid varit med om motorutvecklingen från tändkulemotorer till den senaste versionen av dieselmotorer lämpade för det element och det verksamhetsområde man startade för, nämligen havet.

Läs mer på vår hemsida www.llaurin.se

Redaktionen har fått in en mängd spännande material som vi tänkte att en större publik än enbart medlemmar kunde få ta del av på hemsidan. Bl.a. detta:

⇒ Terje W Fredh skriver om Cecilia – den första seglaren som fick motor

⇒ Lars Melkersson skriver om de olika Seffle-motorer som föreningen har i sin ägo

⇒ Gunnar Hagel och Monika Rudbeck Brohed har intervjuat gamla Skandiaverkare

VERKSAMHETSBERÄTTELSE ÅR 2007

Styrelsen har under verksamhetsåret haft följande sammansättning: ordförande Ingmar Flodin, vice ordförande Gunnar Hagel, kassör Eva B. Flodin, sekreterare Ulrika Biltinge, samt ledamöterna Claes Johansson, Monika R. Brohed och Martin Johansson.

Suppleanter har varit Reine Nygren, Åke Johansson och Stig Olsson.

Styrelsen har under året haft 12 stycken protokollförda möten. Medlemsantalet var vid verksamhetsårets slut 1 347.

Under året har två projektgrupper bildats. Projektgruppen Framtiden med inriktning på den fortsatta museiplaneringen och arbetet i verkstaden och Projektgruppen Harry med inriktning på allt som rör föreningens bogserbåt M/S Harry. Båda grupperna är underställda styrelsen.

Harry har haft en annorlunda sommarsäsong med schemalagda körningar för ett tyskt eventföretag under två månader. Utöver det har ett antal charterturer genomförts med sammanlagt c:a 400 passagerare samt ett flertal sponsor- och medlems-turer. Förutom det ordinarie underhållet har styrhytten på Harry totalrenoverats och allt trä bytts ut liksom även fönstren. Den gamla värme pannan ombord har ersatts med en ny.

I verkstaden har omfattande el-arbeten utförts och verkstaden är numera också försedd med ett blästerskåp med filter och utsugsfläkt. En omfattande gallring av skrot har genomförts för att på så sätt öka utrymmet för motorer. 20—30 personer har varje torsdagskväll arbetat i verkstaden.

Tändkuleracet i juli lockade omkring 1 000 besökare.

Tändkulemotorns Dag i augusti är föreningens största enskilda evenemang och drog i år närmare 3 500 besökare. Evenemanget gästades av ett flertal norska och svenska båtar med tändkulemotorer liksom tillresta utställare av motorer.

Museet har utöver öppethållande i samband med andra evenemang haft bokade visningar för c:a 350 personer.

Föreningen har under året marknadsfört sig på en mängd olika sätt. Förutom deltagande i olika arrangemang, har ett flertal artiklar skrivits i lokalpressen och en ny tvåspråkig informationsbroschyr tagits fram där föreningen i text och bild berättar om verksamheten. En ny logotyp har skapats för användande på kläder, brevpapper m m och vykort med nya motiv har tryckts.

En bok med akvarellmålningar av tändkulemotorförsedda båtar samt texter som berättar om båtarna och motorerna har givits ut av föreningen.

Lysekil den 17 januari 2008

Ingmar Flodin

Eva B. Flodin

Ulrika Biltinge

Gunnar Hagel

Claes Johansson

Monika R. Brohed

Martin Johansson



Bengt Larsson, Leif Wahlberg och Rune Ivarsson står här framför G 5-an, vanligen kallad Ryssmotorn. Motorn ägs av föreningen och håller nu på att reoveras. Mer finns att läsa inne i Spridarn bl.a. på sidan 17 och i dagboken.

Framsidas bild visar manöverpanelen på Ryssmotorn. Den ryska texten betyder uppifrån: bränsle, kylvatten, smörjolja, fart/gång, start och stopp.