

Erik Anton Rundlöf – Hallbosjöns världsberömda motorkonstruktör

Det finns ett märkligt samband mellan Hallbosjön i Sörmlands hjärta och världens högst belägna sjö med båttrafik, Titicacasjön, 3800 m över havet i Andernas bergstrakter på gränsen mellan Peru och Bolivia - och det sambandet är uppfinnaren Erik Anton Rundlöf.

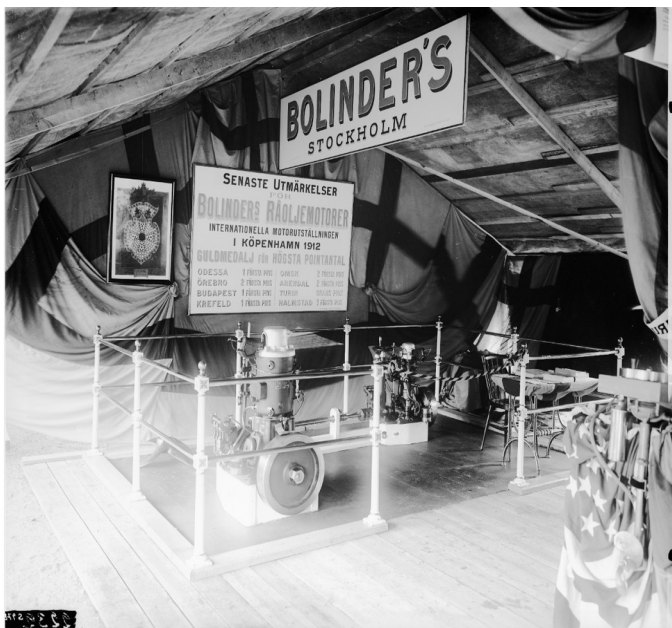


*Uppfinnaren Erik Anton Rundlöf, Kälkesta vid Hallbosjön,
f 1872-d 1954. En av de mest betydande i tändkulemotorers
historia.*

Erik Anton Rundlöf, växte upp i Stockholm. Han utbildade sig till maskiningenjör på Tekniska skolan i Stockholm, där han tog examen 1893, och var sedan anställd vid flera företag, till exempel Atlas verkstäder, Telegrafverkets verkstad i Stockholm, Gustaf de Laval's konstruktionskontor i Stockholm. Han praktiserade också på Campbells motorfabrik i Storbritannien, där han kom i kontakt med utvecklingen av tvåtaktsmotorer.

Efter vistelsen i England tog han anställning först vid J.V. Svenssons motorfabrik i Augustendal i Nacka och var sedan 1901-02 chefskonstruktör för råoljemotorer av tändkuletyp vid Bolinders mekaniska verkstad. År 1893 hade Bolinders byggt Sveriges första motor med intern förbränning. Det var en fyrtakts fotogenmotor med en liggande cylinder, som hade konstruerades av Jonas Weyland. Den var dock inte så framgångsrik och därför anlätades i stället Erik Rundlöf, som redan 1897 hade utvecklat en överlägsen tvåtakts råoljemotor. År 1902 köpte Bolinders in rätten till en Rundlöfs konstruktion och han anställdes då som chefskonstruktör för

Rundlöfs motor blev en fantastisk framgång för Bolinders och även för Rundlöf personligen. År 1920 hade man 80 % av världsmarknaden för fiskebåtmotorer, i princip världsmonopol, tack vare motorernas driftsäkerhet och bränsleekonomi. Bolinders råoljemotortillverkning.



Bolinders och Rundlöfs prisbelönta råoljemotor

Rundlöf fick mycket bra betalt och lät 1917-1918 bygga en herrgård, Kälkesta, vid Hallbosjön, nära Halla och Vrena. Där hade han även ritkontor och en experimentverkstad för motorutveckling i en av flyglarna, samt en båt för motorprovning.



Kälkesta, ca 1930?

Pengarna flödade till Rundlöf på Kälkesta. Som exempel kan nämnas att han 1917 fick en royaltyersättning på drygt 342 000 kr + lön på 16 250 kr, totalt ca 358 000 kr. Detta motsvarar i 2016 års penningvärde ca 11 miljoner kronor. (Skatten var måttlig, ca 15%.) Ersättningen motsvarade ungefär 300 industriarbetarlöner! Rundlöf satsade väldigt mycket (för mycket?) pengar på Kälkesta. Bara husgrunden och stenterrassen och framför huset uppges 1917 ha kostat flera hundra tusen. Mycket pengar på den tiden.

Rundlöfs kontrakt med Bolinders förnyades många gånger, men efter ca 1920 sjönk royaltyersättningen pga minskad försäljning av motortypen. Han slutade vid Bolinders 1932, då under något frostigare omständigheter än då han var på topp.

Rundlöf var en kontroversiell person och han tvingades av ekonomiska skäl att sälja Kälkesta. Han flyttade då till Grindstugan (nåja) ca 1,5 km från herrgården.

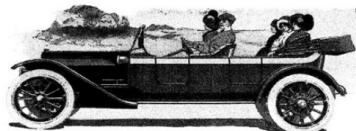


Erik Anton Rundlöf med familj är begravd på Halla kyrkogård nära Kälkesta. Gravstenen är betydligt modestare än herrgården.

Dir Henry Nyberg, en ingenjör och bilfabrikant bördig från Gotland och som varit verksam i Amerika, köpte gården av Rundlöf 1934. Men det är en helt annan historia. Kälkestas historia har dominerats av två tekniska snillen som under industrialismens genombrott satt sina spår i stora vida världen - helt unikt i Munterbygden.



Your Motor Car!



Center Control
Electric Starter
Electric Lights
Electric Horn

Nyberg SIX
\$ 2000

Your Motor Car is a stylish, comfortable SIX - a car which any man may well be **proud** to own. A valuable addition to any dealer's line.

Yavari - en båt med mycket märklig historia och med Rundlöfs motor

Den som idag vill se en av Rundlöfs största motorer i drift rekommenderas att resa till Peru och Titicacasjön.



*Yavari på Titicacasjön, 1999, efter renovering.
Används idag som B&B.*

Perus regering beställde 1861 två "gunboats" för trafik på Titicacasjön i Andernas bergstrakter. Båtarna tillverkades i England, vägde totalt 210 ton, och levererades i delar lagom att bäras av mulåsnor till en hamn i Peru 1862. Transporterades med järnväg ca 6 mil till Tacna 550 m över havet, för att sedan transporteras med mulåsnor och bärare upp till Puno vid Titicacasjön 3800 m över havet. Sträckan var 35 mil och gick över bergsmassiv högre än Europas högsta berg. Den kontrakterade transportören gav upp efter 6 månader och lämnade delarna utspridda mellan Tacna och Puno. Jordbävningar, bonderevolter, krigshot försenade projektet. Skam den som ger sig, fem år senare tog man nya tag, engagerade "1000 indianer" och massor med mulåsnor för transporten. Man hade lyckats transportera upp det mesta till Puno 1869, åtminstone så att man kunde färdigställa skrovet.

Yavari byggdes om flera gånger och tjänstgjorde under många år på Titicacasjön som lastfartyg. Hon togs ur drift ca 1950 och låg sedan och rostade i Punos hamn. En engelska, Merel Larken, släkting till grundaren av varvet som byggde Yavari, upptäckte och fattade tycke för den gamla båten. Hon köpte den för skrotvärdet 1984, och båten renoverades under många år.

Det största bekymret förutom pengarna var att få ordning på motorn som delvis var sönderplockad och det saknades även delar. Men Merel fick på underliga vägar tag på civ. ing. Per Fonser, Stockholm, en av världens kunnigaste tändkulemotorentusiaster. Han hade redan som yngling på gymnasiet 1972 gjort ett specialarbete om tändkulemotorer och även uppmärksammat Rundlöfs stora betydelse i sammanhanget.

Per kunde inte motstå utmaningen Han flög ner till Puno, organiserade arbetet och med hjälp av lokala verkstadsarbetare tillverkade nya delar, monterade ihop motorn och fick Rundlöfs motor att fungera efter 3 veckors intensivt arbete i den tunna luften.

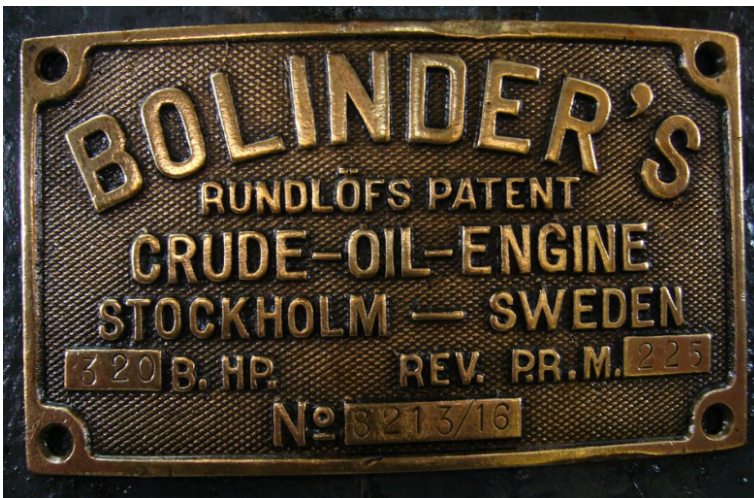


Per Fonser, Stockholm, ledde arbete med att plocka ihop och renovera motorn 1999.

En imponerande prestation då ingen av de medverkande hade sett motorn i drift och det saknades delar, ritningar och tekniskt underlag. Och 1999 kunde båten äntligen stänka ut på Titicacasjön igen för första gången sen 1967 !

Brittiska ingenjörer och lokala arbetare monterade under svåra omständigheter ihop Yavari bit för bit. På juldagen 1870 kunde Yavari äntligen glida ut på sjön.

Båten drevs ursprungligen av en tvåcylindrig ångmaskin på 60 Hkr som eldades bland annat med lamaspillning. Båten fungerade som fraktfartyg och moderniserades 1914. Båten förlängdes och en fyrcylindrig råoljemotor på 320 Hkr av Rundlöfs konstruktion installerades.



Märkskylten på Yavaris motor. Skickligt av Rundlöf att få dit sitt namn! Varvtalet 225 rpm gäller Stockholm. På Titicacasjön kommer man bara upp till max ca 185 rpm pga det låga lufttrycket.

Yavari fungerar idag som flytande museum och Bed & Breakfast i Punos hamn, och man startar Rundlöfs gamla motor ibland för besökande tändkuleentusiaster. Det är förmodligen den största och äldsta fungerade motorn i sitt slag.

Epilog

Jag lärde känna Per Fonser i slutet på 1980-talet på Electrolux, och vi blev nära vänner på 2000-talet. För något år sen fick Per veta att vi byggt ett hus i Vrena (ersatt min frus gamla barndomshem, kapten Sundbergs stuga, Kaptensgården, med en ny stuga), närmaste granne med Munters hemmabrygga. Då blev Per eld och lågor och introducerade mig i Rundlöfs historia. (Anm. Per tillhör Munktellsläkten i Bolinder-Munktell. Tycker nog att Rundlöf fick onödigt bra betalt; han har sett kvittoblock där det ofta utbetalades väldigt stora summor till en herr Rundlöf i Vrena.)

/Gunnar Lundmark
Kaptensgården, Sjöbo (Mellströms), Vrena

Tillägg av redaktören

Rundlöf köpte gården Binklinge år 1910. Han bodde troligen där till dess Kälkestas nya mangårdsbyggnad var klar för inflyttning. Ägarna till Binklinge ägde även Öfvergården i Farneby.

Rundlöf styckar av och säljer tomten för Farnebys andra skolhus för 500 kr innan han 1919 säljer hela Binklinge. *GM*