

Bolinders Fabriks AB

Utbordaren "Trim" tillverkades av Bolinders Fabriks AB i Kallhäll; och generalagent för denna blev Motoraktiebolaget Trim som bildades som ett försäljningsbolag för utombordsmotorerna Trim 1933. Att skriva en kortfattad – men ändå historiskt korrekt sammanfattning om Bolinders Fabriks AB - är inte lätt. Men då historien om utombordsmotorn Trim i mångt är sammanhängande med Motoraktiebolaget Trim, valde vi att endast skriva en kortfattad historik om Bolinders fram till 1933 då Trimmotorerna började tillverkas.

Kort historik om Bolinders Fabriks AB 1845–1933.

Bolinders grundades 1845 vid Klara sjö på Kungsholmen i Stockholm av bröderna Jean Bolinder och Carl Gerhard Bolinder, med namnet J & C.G. Bolinders Mekaniska Verkstad.

Jean Bolinder – vilken var fem år äldre än sin bror – började sin yrkesbana som anställd elev hos bergsrådet G. Broling, där han stannade i fem år (1829–1834). Här fick han grundläggande både teoretiska och praktiska kunskaper inom teknikens breda område. Utöver elevarbetet studerade han fysik, kemi, mekanik och matematik. År 1835 fick han anställning vid Kungliga Myntverket i Stockholm där han efterträdde Johan Theofron Munktell. Förutom sitt arbete vid Myntverket ägnade han sig åt att konstruera maskiner för järn- och bergshanteringen, och han fick vid flera tillfällen belöningar av järnkontoret för olika modeller han lämnat in till "modellkammaren". Det var tack vare understöd från järnkontoret och även kommerskollegium som han år 1841 kunde – tillsammans med sin yngre bror – bege sig på en resa till England och Skottland där bröderna arbetade vid olika fabriker för att lära sig metoder inom verkstadsteknik och järnmanufaktur. Bröderna återvände till Sverige år 1844. De ville nu göra bruk av allt som de lärt sig och med hjälp av några personer fick de ett startkapital och kunde sedan för 13 000 riksdaler förvärva egendomen N:r o 10 Kaplansbacken på Kungsholmen, där de sedan inredde en liten maskinverkstad i en av de befintliga byggnader som fanns där vid köpet. De köpte in två svarvstolar och anlade ett litet järngjuteri, en smideshärd och en ugn för gelbgjutning.

J & C.G. Bolinder

1845 erhöll bröderna tillståndsbevis för sin nya firma; än så länge fanns det bara några få arbetare i rörelsen bl.a. ytterligare två bröder Bolinder – Per och Anton – vilka kom att medverka i firman under många år framöver.

1873 ombildades företaget till ett aktiebolag med samma namn. Tillverkningen bestod av spisar, kaminer, stekpannor, grytor, våffeljärn, köttkvarnar och ångmaskiner.

1888 blev Carl Gerhard Bolinders son Erik August Bolinder VD i företaget.

1890-talet började man tillverka träbearbetningsutrustning och gjutjärnsartiklar som trögårdmöbler, lyktarmar, blombord, paraplyställ och spegelramar. Nya byggnader uppfördes vid Klara sjö på Kungsholmen och i slutet av 1800-talet var fabriken störst i Stockholm.

1892 avled Carl Gerhard Bolinder.

1893 byggdes vid Bolinders den första motorn i Sverige med intern förbränning - en förbränningsmotor- som var en fyrtakts fotogenmotor med en liggande cylinder.

1894 började man tillverka fotogenmotorer. Den 2 april 1895 skrev SvD i en artikel som bl.a. handlar om Bolinders fotogenmotorer följande:

"Bolinders fotogenmotorer, av Weylands patent börja i Sverige allt mer tillvinna sig uppmärksamhet och ha under den korta tid de tillverkats vunnit en anseelig spridning så väl inom som utom landet. Anledningen därtill torde kunna sökas dels däri, att ett av de väsentligaste felen vid andra fotogenmotorer, den ständigt återkommande rengöringen av förgasare och cylinder, här är nästan alldeles avhjälpt, och dels i den noggranna tillverkningen, som lämnar största garanti för hållbarhet och tillförlitlig gång".

1897 hade ingenjör Erik Rundlöf konstruerat en tvåtakts råoljemotor som blev en stor framgång för företaget.

1899 avled Jean Bolinder.

1905 konstruerade man en tändkulemotor.

1906 köpte bolagets ordförande C H Heurlin Kallhälls gård i Järfälla. Gården överläts till bolaget och Erik August Bolinder vilken använde huvudbyggnaden till sitt sommarställe. Där började man ganska snart med att uppföra gjuteri, verkstäder och bostäder med cirka 80 lägenheter för anställda.

1909 blev den nya fabriksanläggningen klar och produktionen kom igång med att överta fabriksgodstillverkningen och en mindre del av maskingjutningen som behölls inne i Stockholm.

1910 började man tillverka råoljemotorer för exempelvis båtar och sågverk. Erik August Bolinder moderniserade och utvidgade produktionen och gjorde företaget till ett av landets främsta exportföretag. Bolinders tillverkade vid denna tid sågverksmaskiner, båtmotorer, lättviktsoljemotorer och tändkulemotorer, vilka blev stora artiklar på världsmarknaden.

1926–1927 ersattes Erik August Bolinder av sonen Erik C.G. Bolinder och sedan fram till dess att företaget delades var även disponent Kristoffer Huldt VD i företaget.

Bolinders Fabriks AB

1932–1933 delades företaget då anläggningen i Kallhäll skildes från Stockholmsdelen. Namnet blev Bolinders Fabriks AB. Verkstadsavdelningen slogs samman med Munktells Mekaniska Verkstad i Eskilstuna och fick namnet AB Bolinder-Munktell (BM). Den andra delen av företaget i Kallhäll fortsatte sin verksamhet under namnet Bolinders Fabriks AB fram till 1956 då det köptes av Svenska Maskinverken i Södertälje.

Trim utombordsmotorer

1930- och början av 1940-talet tillverkade Bolinders Fabriks AB Trim utombordsmotorer. Den kända konstruktören Carl Axel Skärlund försökte först intressera AB Archimedes i Stockholm- vilka var en av de största utombordartillverkarna i Europa under 30-talet - för sin nya båtmotorkonstruktion. Archimedes hade från start 1911 endast tillverkat 2-cylindriga motorer med motstående cylindrar (förutom det mindre lyckade försöket med 1-cylindriga Brio på 3 hk 1922–1926), men de var inte intresserade av att tillverka Skärlunds nya motoridé. Varför Archimedes inte var intresserad av Skärlunds motor kan man idag spekulera i. Archimedes största konkurrent i Sverige - AB Pentaverken i Skövde - tillverkade samtidigt med stora framgångar en tidigare Skärlundkonstruerad motor i stort antal. Skärlunds erbjudande om att tillverka en liknande motor som Pentaverkens succé Penta U-21 var med facit i hand ett mycket bra erbjudande.

Skärlund vände sig istället på vintern 1932–1933 till Bolinders Fabriks AB för att höra om de var intresserade av hans nykonstruerade utombordsmotor som i stort sett var helt klar för nyproduktion. Han fick nu ett ja från Bolinders och motorn kunde börja tillverkas. Eftersom AB Bolinder-Munktell i Eskilstuna tidigare vid en produktuppdelning erhållit rätten till det inarbetade och välkända namnet "Bolinders" kunde man inte namnge Skärlunds båtmotor med namnet Bolinder. Namnet blev istället "Trim", vilket lätt kunde sammankopplas och relateras till motorbranschen/världen.

"Den internationellt kände svenske utombordsmotorkonstruktören ing. C.A. Skärlund har under den senare tiden sysselsatt sig med att skapa en ny utombordsmotor. Att han därvid tillgodogjort sig av alla tidigare erfarenheter säger sig självt. Den nya utombordsmotorn, som troligen kommer att kallas Trim, kommer att försäljas till våren av Bolinders fabriks aktiebolag. Till följd av nu rådande valuta förhållanden torde ju tidpunkten vara lämplig att på världsmarknaden upptaga konkurrensen med en hel del utländska märken, som gjort sig starkt gällande på den svenska marknaden. Ett speciellt bolag är bildat för ändamålet och har fått namnet Motoraktiebolaget Trim. Chef för bolaget blir den unge och mycket populära racerbåtsföraren Stig Lindqvist, och det nya bolaget har inköpt pontonpaviljongen vid Djurgårdsbron där man under den kommande säsongen kommer att demonstrera den nya utombordsmotorn, som kommet att tillverkas vid verkstäderna i Kallhäll. På fredagen demonstrerades den nya motorn för pressen. Det var vid Djurgårdsbron, och årstiden är nu icke den bästa, men mycket goda fartprov uppvisades. Tidigare har man provat den nya utombordsmotorn Trim hos båtbyggare

Gideon Forslund. Det bästa resultat har uppnåtts. Bränsleåtgången har nedbringats till det minsta möjliga, och motorns vikt har reducerats till ett minimum. Mellanmodellen t.ex., som säkerligen kommer att den mest begärliga, väger endast 30 kg., vilket anses vara en viktminskning jämfört med andra konstruktioner på icke mindre än inemot 13 kg. Tillverkningen kommer att omfatta fyra typer. Motorn är 2-cylindrig med undantag av en typ av 150 kb cm., som blott är 1-cylindrig. Cylindrarna ligger över varandra och äro gjutna i ett block. Detta arrangemang ger tvenne kraftimpulser pr. Varv. Härav följer att motorn startar lätt samt får en mycket lugn och jämn gång. Cylindrarna äro riktade framåt, varigenom tändstift och förgasare ligga väl skyddade mot vattenstänk. Motorn är svängbar och försedd med backningslås av ny typ. Ing. Skärlunds nya motor lovar mycket, och då den i prisbillighet fullt syns kunna uppta konkurrensen med alla förut kända utombords märken, så är det tydligt att alla, som intresserar sig för 'snurror' av denna art, till våren komma att göra ett besök hos Stig Lindqvist vid Djurgårdsbron för att pröva den nya svenska utombordsmotorn".

Källa: troligen en artikel inför i Aftonbladet vis samma tid som motorn demonstrerades för första gången den 14 januari 1933.

I januari 1933 kunde Carl Axel Skärlund själv visa upp sin nyproducerade båtmotor med namnet "Trim A" på 6,5 hk vid Kungl. Maj:ts paviljong vid Djurgårdsbrunnsviken. Motorn började sedan säljas under våren 1933. Bolinders Fabriks AB tillverkade förutom Trim modell A därefter flera större och mindre modeller.

Mer information om "Trim" finns i boken Motor AB Trim – Trim och Triumf båtmotorer av Bertil Sporrang i Habo som kan beställas på denna sida.

Källor:

Svenska Dagbladets Historiska sidarkiv.

"Bolinders, en svensk verkstad" som skrevs 1945 av Torsten Gårdlund.

"Motor AB Trim – Trim och Triumf båtmotorer" av Bertil Sporrang i Habo.