

Den första Wärtsilä Vasa 614 -motorn återvände 1984 till sin ursprungsbplats, Vasa. Eleverna på Verkstadsskolans montörinje renoverade den och motorns pappa Wilmer Wahlstedt avtäckte den. Motorn finns i aulan till kontorsutrymmena i Vasa.

HUR DET BÖRJADE

Wilmer Wahlstedt

Det måste ha varit kring årsskiftet 1953-54 som jag blev kallad till en allmän telefon i Crichton-Vulcans stora ritsal i Åbo. Det var den nyutnämnda direktören för Metvikens Mek. Verkstad i Vasa, Arno Saraste, som ringde: "Vi ska börja tillverka dieselmotorer här och jag behöver nån som kan dem. Kommer ingenjören hit?" Svaret dröjde inte: "Jo, jag kommer." (Inte ett ord om några anställningsvillkor!) Därmed hade embryot lagts till dieselavdelningen vid Vasafabriken, som företaget senare kom att heta.

Inte för att jag kunde så värst mycket om dieselmotorer, men ett brinnande intresse hade väckts av den karismatiska professorn i förbränningsmotorer vid Tekniska Högskolan, Harald Kyrklund, för vilken jag gjort mitt diplomarbete.

Lite senare fick jag från Ahlströmstiftelsen ett stipendium till USA och trädde därför i heltidstjänst i Vasa först i mars 1955. Saraste hade då djärvt utverkat koncernledningens tillstånd att påbörja konstruktionsarbetet för en egen motor, och

det skulle bli min huvuduppgift.

Under tiden hade licenstillverkningen av Nohabs KE-motor kommit igång. Efter en tid började kraftiga klagomål höras från huvudkunden Sudoimport, ja man krävde t.o.m. utbyte till 4-taktsmotorer. Vi fick lov att försöka förbättra KE-motorn och satte upp en försöksmotor separat från provkörningen – vårt första primitiva "diesellaboratorium" var fött! Vissa förbättringar utprovades 1957-58.

Då det gällde vår egen konstruktion blev det att sadla om från de 2-taktsintentioner vi haft. Effektbehovet var 300 hk i 6 cylindrar som ersättning för K56E. Med säkra värden på

medeltryck och slaglängdsförhållande beslöt jag mig för 240 mm och 310 mm för cylinderdiameter respektive slaglängd och skrev 15.4.1957 ett kort PM med effekttabell, som efter ett halvtimmes samtal godkändes av Långhjelm i Sarastes rum vid ett besök i Vasa! Av de tre närvarande var jag av naturliga skäl troligen den enda som insåg djärvheten i beslutet. Vi hade inga erfarenheter av 4-taktare och konstruktionen skulle komma att helt avvika från Atlas Diesels 40-talskonstruktion, KE. I jämförelse med de sedan länge etablerade, internationella originaltillverkarna av fartygsdieselmotorer var vi noviser. (Senare fick vi reda på att vår li-

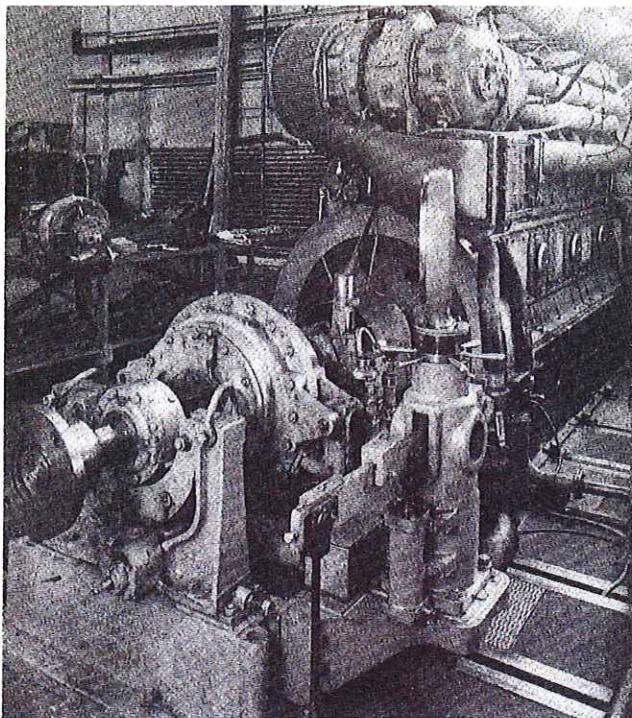
censgivare inför samma omläggning till 4-takt beställt konstruktionsarbetet från kontinenten.)

Mitt livs intensivaste period började. Fritid och familjeliv hamnade på undantag. Mitt första utkast till "typ 14" (efter slagvolymen) är daterat 14.5.1957. Från mitten till slutet av 1958 var till slut 7 medarbetare, hela typ 14-gänget, inkopplade. Den 3 juni 1959 kl. 21 blev den historiska tidpunkt då en trecylindrig försöksmotor var färdig och startades på en cylinder, den mellersta. Vi såg RÖRELSE FÖDAS av vårt tankearbete. Jubel!

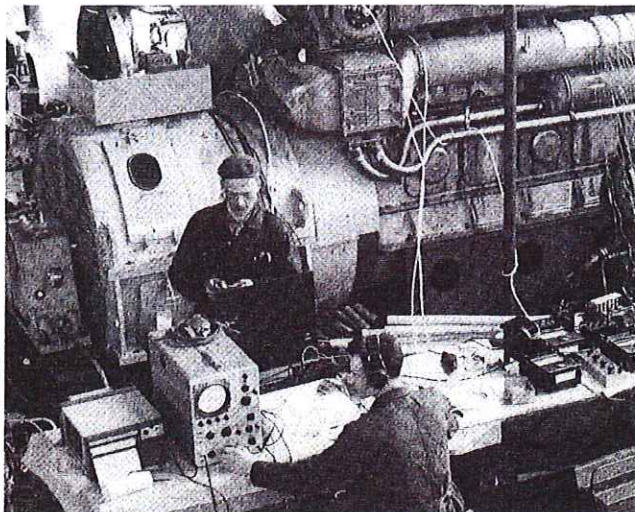
Från början hade jag räknat med en senare turboladdad version, 14T, för högre effekter. På CIMAC-konferensen 1959 klarnade det att mellankylning var på kommande. Jag for hem och skrev in en mellankylid version med drygt 100 % turboladdning, 14TK, i programmet. Med 8 cylindrar kunde vi då nå 1065 hk. En viss förstärkning av grundkonstruktionen infördes omgående. Senare kom 24 TS som sista utvecklingssteg som förde upp effekttaket till 1460 hk. En V-version skrinlades till förmån för "nästa generation", typ 22.

En minnesrik dag i slutet av 1959 kom bergsrådet Wilhelm Wahlforss med flera andra direktörer upp till Vasa för att "ta tempen" på vårt motorprojekt. Helsingforsvarvet hade fått beställning på det första diesel-drivna passagerarfartyget för trafik mellan Finland och Sverige. Skulle nu Wärtsilä våga erbjuda 4 st. 614-motorer som hjälpmotorer och med hela sin tyngd ställa sig som garant? Fortfarande gick vår försöksmotor på bara en cylinder. Det blev ett korsförhör utan like med en WW som förhållsledare och en annan WW som svarande. Slutresultat: 614 sätts in men ett femte aggregat tillverkas i reserv och förvaras i Åbo hamn.

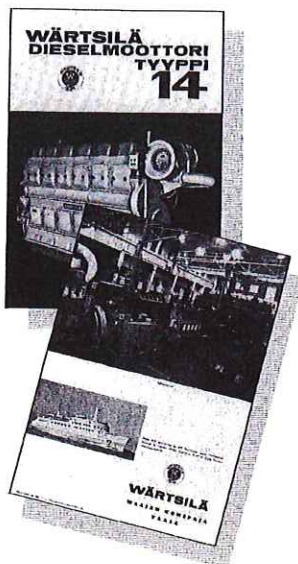
Men m/s Skandias motorer kom att gå prickfritt och det femte aggregatet levererades aldrig. Den femte motorn lånades hösten 1960 till utställningen Navigare i Helsingfors. På öppningsdagen stod jag i vår monter bredvid den väl spacklade motorn, den största som



Diesellaboratoriet år 1962 och Wärtsilä Vasa 614 TK.



Provkörning av Wärtsilä Vasa 814 TK år 1965. Laboratoriets personal i sitt arbete.



konstruerats i Finland. In i hal-len kommer presidenten med följe. På andra sidan gången har Wickströms sin monter, det är den som får presidentbesök medan Wärtsilä inte noteras!

Av denna korta resumé har det framgått att många personer respektive impulser har påverkat och styrt tillkomsten av Wärtsiläs pionjärmotor. Man anar sig till en högre dirigent. Wahlforss förblev en "promotor" för Vasamotorn och han bestämde att utvecklingskostnaderna skulle täckas genom att en miljon (gamla mark) adderas till priset för varje motor; de gick ju till våra varv. Just

varven var en mäktig bakgrunds-faktor; utan dem ingen typ 14.

Men våra ambitioner i Vasa växte snabbt förbi våra varv som enda kunder. Marknadsföringen till andra kunder blev en viktig uppgift. De första hjälpmotorerna gick till Rauma Repola. Den första huvudmotorn till Late. Den första stationära motorn till Rautaruukki. Introduktionen på den skandinaviska marknaden... Att utveckla en konkurrenskraftig motor för enbart det lilla inhemska behovet var inte rimligt.

Det är ganska unikt att få starta upp en verksamhet så helt från grunden. Ett någorlunda systematiskt konstruktions- och utvecklingsarbete var inte vardagsmat inom dåtida finländsk industri. Men minst lika viktigt var det att värva begåvade medarbetare och i dem ingjuta kampanda, utan vilken en pionjärsats är omöjlig, och att skapa en organisation utan onödigt byråkrati. Det var vidare ett livsvillkor att etablera intimt samarbete med ledande komponenttillverkare särskilt i Tyskland och Schweiz.

Jag är glad över att ha fått vara med om ett historiskt skede i Wärtsilä Diesels utveckling och fröjder mig över att namnet Wärtsilä lever vidare just för Diesels del. Från en otroligt ringa begynnelse har Wärtsilä Diesel nått tåtoppen. Medarbetare i andra väderstreck förstår mig säkert om jag citerar skaldens ord:

I FRÅMSTA LED
VAR VASA SED ■