

# *Erholmens gasstation - en epok som gått i graven*

*Lennart Hermansson*



*Erholmens gasstation*

Foto: Esbjörn Hillberg

År 1918 startades gasstationen på ön Erholmen SV om Marstrand. Lotsverket anställde 4 man för dess skötsel samt tillsyn av obemannade fyrar på Västkusten, vilka från början endast var 18 st för att i början av 1950-talet ha ökat till drygt 150 st fyrar med gasdrift.

De först anställda var fyrmästare E. Schiller och fyrvaktarna A. Walding, B. Borgström och E. Edvarsson. På sommarhalvåret fick det anställas en extraman. A. Walding tjänstgjorde på Erholmen fram till pensioneringen 1964-65. Han var då fyrmästare.

Vid starten stationerades en mindre jakt på stationen. Dessvärre brann denna upp och sjönk vid Eggskärs fyr SV om Klädesholmen. I början av 1920-talet levererades en ny jakt på 52 fot från Donsö varv. Någon lyxjakt var det dock ej. Inredningen var mycket primitiv med en mindre skans för fyra kojplatser och

en liten hytt för fyrmästaren. Toalett och tvättutrymme fanns ej. Ett mindre pentry med 2 fotogenkök fanns för matlagning, vilket var och en själv fick ombesörja. Förråd för mat saknades helt och detta var ett stort problem sommartid då vi ytterst sällan kom in i hamn under affärstid.

Gasningen av fyrarna tillgick så att tuberna lastades över i en större eka som roddes över till fyren. Vid dålig väderlek måste tuberna landas långt från fyren varefter de fick släpas iland och sedan bäras i bårar över berg och djupa dalar. Antalet tuber varierade från 1 upp till 12 st beroende på fyrens ljusstyrka och fyrkaraktär. Varje gastub vägde c:a 120 kg.

En av de jobbigaste fyrarna var St Pölsan. Här hade uppmonterats en större klocka för mistsignalering. Klockans kläpp drevs av syrgas. Dessa tuber väg-



*Erholms-jakten liggande i gasstationens hamn.*

Foto: Lennart Hermansson

de c:a 150 kg/st och var 12 st inkopplade samtidigt. En härventil (kineshår) var monterad. Dessa härstrån krympte vid dimma och öppnade då en ventil till syrgasen. Detta var emellertid helt misslyckat på grund av den salta luften som gjorde att ventilen ej stängde och klockan därför klämtade tills gasmagasinet var tömt efter c:a 14 dagar. Försöket slopades efter några år.

Fyrarna skulle även underhållas med kalk och koltjära och solventilerna fick justeras med jämna mellanrum. Rostknackning och målning ingick också i göromålen. Någon form av skyddsutrustning i form av stövlar och regnkläder fanns ej på bekostnad av arbetsgivaren, ej heller livbälten eller flytvästar. Förutom farledsarbeten på kuststräckan mellan Idefjorden och Varberg skulle alla bemannade fyrplatser, till antalet 7, servas med kol, koks, oljor m.m.. Dessbättre har numera alla gasfyrar ersatts med solpaneler och batteridrift, varför allt slavarbete med gastuberna är till ända.

Ett par gånger årligen förekom flytt-

ning av personal med deras bohag mellan fyrplatserna. Varje resa kunde ta upp till 2-3 veckor. Någon reglerad arbetstid förekom ej varför, i mån av väderlek, även söndagar togs i anspråk.

Sjöfarten utefter kusten var enorm med en ständig ström av skutor och engelska kuttrar i syd- och nordgående. Det är med vemod man ser hur alla hamnar byggs om för nöjesbåtar. Tänk om kustsjöfarten åter kunde uppstå. Hur många långtradare skulle då kunna skrotas med stor minskning av avgasutsläppen som följd.

Själv tjänstgjorde jag på Erholmen från 1946-51 med avbrott för värnplikts-tjänst 1949-50, samt vikariat på Pater Noster 2 månader under hösten 1946.

Vid hemkomsten till Erholmen lossades alla tomtuber, upp till 120 st, för vidare transport till gasstationen för gaspåfyllning. I gasstationen noterades tubens nummer och tara. Understeg vikten taran så måste aceton fyllas på. Detta gjordes under gstryck. Efter inkoppling i olika ramper påbörjades gas-

påfyllningen. Två generatorer fylldes med vardera 50 kg kalciumkarbid i vilka karbiden matades ned i vatten för att efter gasbildning övergå till en gasklocka. Från gasklockan pressades sedan gasen genom vattenbad och 3 st reningskistor för att slutligen pumpas in i tuberna av en kompressor.

Kompressorn drevs av en 10 hkr dieselmotor, som på grund av explosionsrisk var placerad i ett angränsande rum. Ur 50 kg karbid utvanns 27 kg gas (varje tub 9 kg). Gastrycket varierade beroende på temperaturen mellan 10 och 25 kg. För att gasen skulle sjunka i tuberna måste påfyllningen ske under tre dagar. 18-20 ton karbid förbrukades årligen. All kalk som bildades av karbiden samlades i en stor bassäng utanför stationen och användes för vitkalkning av fyrarna. Under vinterhalvåret skulle alla gastuberna skrapas och målas. Även bostadshusen skulle underhållas. Elkabel var ej utdragen till ön varför allt arbete måste utföras för hand.

Efter nedläggningen av den egna gastillverkningen på Erholmen påbörja-

des inköp av gas från AGA. Detta visade sig vara mindre lyckat då denna gas var förorenad med sotbildning och släckta fyrar som följd.

Två svårare explosioner inträffade i början av 20-talet. Den ena så kraftig att halva taket blåstes bort. Dessbättre blev endast en man lindrigt skadad. En annan svårare olycka inträffade då Rune Walding skulle öppna en glasflaska med silverniträt. Av oförklarlig anledning exploderade den och slet av en tumme och orsakade svåra stänk i ögon och ansikte. Silverniträt (lapislösning) användes för kontroll av renhetsgraden av gasen. Några droppar tömdes på ett läskpapper varefter gas blåstes ut på papperet. Om detta missfärgades var gasen oren.

Avslutningsvis kan sägas att det ej finns något som betytt så mycket för kustsjöfarten som just Erholmen.

Red.anm.

Erholms-jakten har nämnts som flyttningsfartyg i flera artiklar i tidigare Blänket, bl.a. den av Anita Helldner.