

Provkörning av prototypen till Albin 25 sommaren 1968. Överbyggnaden var än så länge i trä.



Historien om Albin Marin (1)

# Så föddes svensk båtindustri

**Att beskriva Albin Marins historia blir på samma gång en berättelse om de svenska småbåtsvarvens utveckling från hantverk till industri. Med påföljande överetablering och kris, nedskärningar och konkurser. Detta avsnitt handlar om "Klondyke-åren", den tid då framåtsträvande män med ambition kunde bygga upp jätteföretag från ingenting. Det var inte så många år sedan. Men det är redan nutidshistoria.**

"Jag satt och åt frukost på ett hotell i Stockholm i juni 1956. Vid bordet bredvid satt en man och tittade på en båtritning, en segelbåtsritning. Då gick jag fram eftersom det enda intresse jag hade var båtmotorer. Halvt på skämt frågade jag vad han skulle ha för hjälpmotor i den båten. Jag presenterade mig som tillverkare av båtmotorer. Då berättade han att han var i Skandinavien för att få tag på leverantörer av en 27 fots segelbåt som han själv hade ritat. Han skulle givetvis sätta in amerikanska hjälpmotorer."

Detta är inledningen till vad som skulle bli Albin Marin och den som berättar är Lars Larsson, då marknadschef på Albin Motor i Kristinehamn, men kanske mer känd som allsvensk fotbollsspelare med landslagsmeriter. Bara 22 år gammal tog han efter knappa tre års studier en jur kand i Uppsala. Efter examen återvände han till Kristinehamn och fortsatte att spela fotboll samtidigt som han arbetade upp sig i familjeföretaget. Det var först när han nått VD-posten som han började karriären som fotbollsspelare på allvar. 27 år gammal, en ålder då andra börjar varva ner, bytte han klubb och gick till allsvenska Degerfors. Sex säsonger spelade han allsvenskt och blev

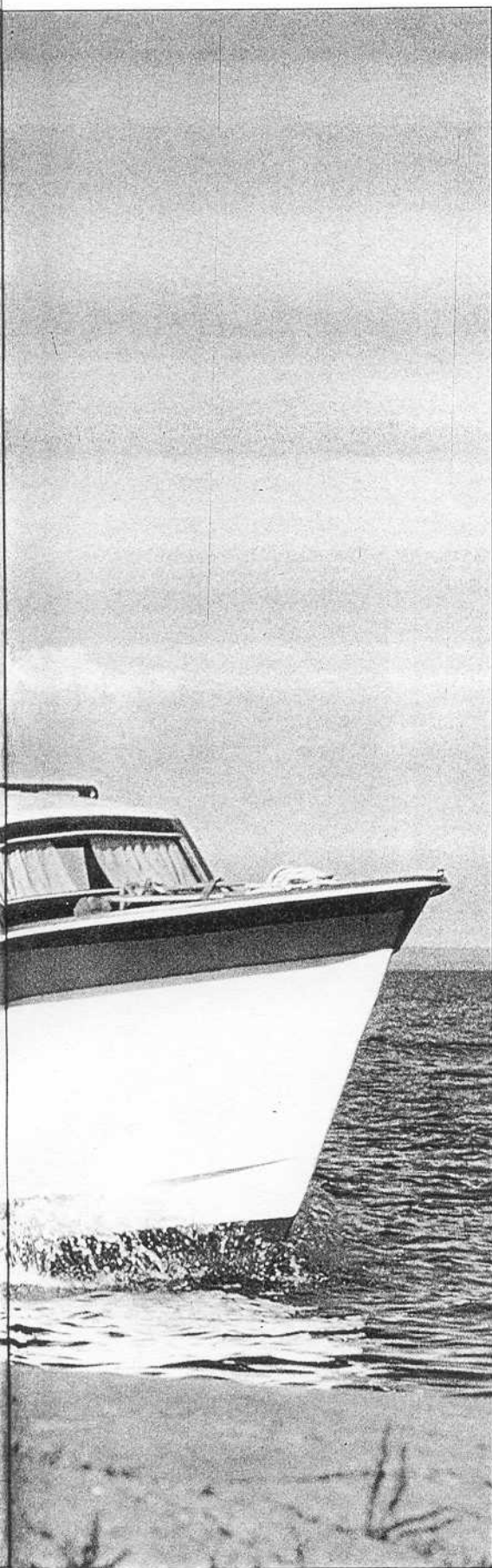
landslagsman flera gånger, han fick t o m proffsarbud från Italien som han tackade nej till.

Familjeföretaget Albin Motor drevs på 50-talet av Lars Larssons far, Erik Larsson, och var mest känt som båtmotortillverkare med Europa som marknad. Den första Albinmotorn gjorde Erik Larsson redan som 16-årig skolgrabb år 1906 och sedan dess har ett stort antal motortyper för både fritids- och arbetsbåtar sett dagens ljus.

## Pacific 28

Det blev affär med den amerikanska båtmannen. Les Marsh beställde 33 båtar av Lars Larsson. De skulle vara utrustade med Albinmotorer och heta P-27. Larsson köpte ett 5000-kronors-bolag i Stockholm, utvecklade det och kallade det Larsson Trade AB. Det blev en enhet som drevs från Albin Motors exportavdelning. De 33 båtarna beställdes hos Harry Hallberg på Orust, som föreslog en del ändringar och båten blev så Pacific 28.

P-28 mätte 8,53 x 2,23, displacement 2700 kg och hade en Albin O-21 på 10 hk som hjälpmotor. Fyra kojplatser, pentry med spritkök, rostfri diskho med vattenpump, färskvattentank, rostfri isbox,





glas, porslin och rostfria bestick för sex personer, helt inbyggt WC, storsegel och kryssfock ingick i den rikliga standardutrustningen. 27.600 kostade hela kalaset.

Hela kapaciteten de första åren gick till Californien. Därute bildades P-28-klubbar och ett stort gäng seglare blev intresserade av båten. Intresset för P-28 var så stort att båten snart blev den största entypsbåten! Dryga 50-talet båtar exporterades innan man gjorde sin första svenska leverans 1959. När så den amerikanske agenten kom i ekonomiska svårigheter började man visa båten i Europa och de större båtutställningarna fick P-28-besök.

## Rex 35

Hösten '60 försökte man introducera en större havskryssare, Rex 35, som mätte 10,64 x 3,01. Deplacement 5.800 kg och segelyta 51,6 m<sup>2</sup>. Rex 35 som konstruerats av Olle Enderlein såldes för 79.700 men den togs bara fram i ett fåtal exemplar.

## Pole Star

Också på motorbåtssidan gjorde man ett försök att öka sortimentet. Det blev den av Lage Eklund ritade Pole Star på 7,63 x 2,43 med dubbelruff och fyra kojplatser. Motorn var en fyrcylindrig Albin O-411 på 40 hk. Med ett attraktivt pris på 28.800 för en välutrustad båt, såldes Pole Star i 20-talet exemplar, en på den tiden hög siffra. Båten byggdes hos Svensson & Dahlström i Karlstad.

Larsson Trade hade redan i ett tidigt skede gått in för att hålla en hög servicenivå och skapa ett gott förhållande till sina kunder. Gunnar Ahlebro, som arbetade med marknadsföringen av P-28, berättar:

— En P-28 skulle levereras till Bermuda. Kunden fick en referens från en köpare i Los Angeles som sa att han kunde sända sitt förskott och vara säker på att få sin båt, 'det är seriösa människor på detta företag'. Han sände full betalning och fick sin båt.

## Plastens intåg

När P-28 tagits fram i över 150 exemplar kände man ett behov av förnyelse och hösten '62 övergick man till den då moderna mastheadriggen. Något ökad bredd, större sittbrunn och ökat stuvutrymme fick man också med i denna för-



Lars Larsson avporträtterad 1972. Det var ett USA-besök som gav honom impulsen att göra industri av båthanterket.

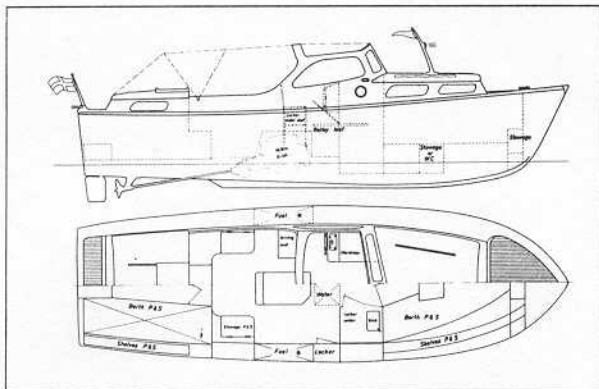


P28:an blev egentligen den första Albin-båten.

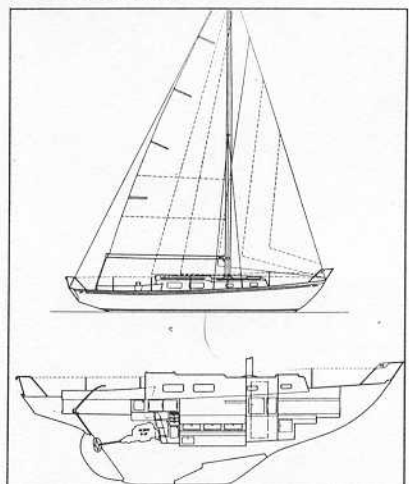


Rex 35 togs fram som en storasyster till P-28:an. Mått 10,64x3,01 m. Ritades av Olle Enderlein.

Pole Star blev det första försöket på motorbåtssidan. Båten användes ofta i Albin Motors annonsering under tidigt 60-tal.



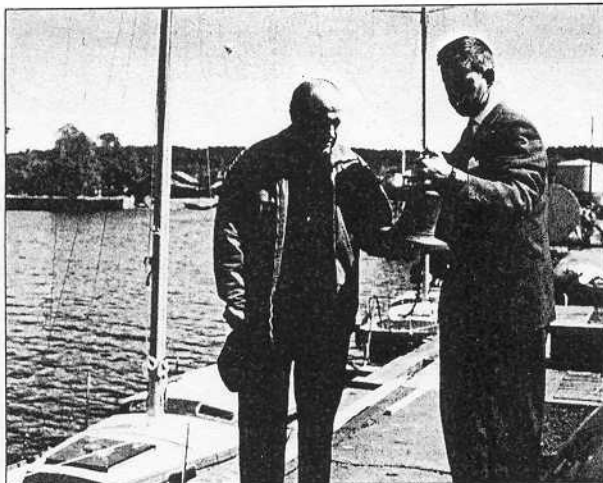
Det var Svensson & Dahlström i Karlstad som byggde Pole Star. En rymlig och praktisk båt som såldes i ett 20-tal exemplar.



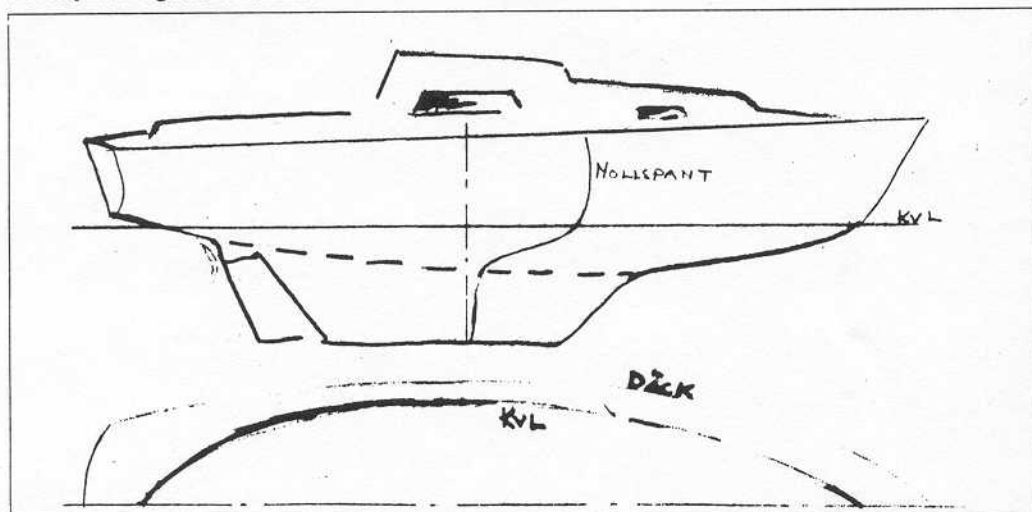
Segelritning och genomskärning av Rex 35. Motorn var en Albin 0-41.



F d stridsflygaren Per Brohäll är intimt förknippad med Albin. Pappa till bl a storsäljarna Vega och Albin 25.



Så här såg det ut när ÖB Torsten Rapp fick sin P-28 en majdag 1965.



Det var på restaurang Sturehof vid Stureplan i Stockholm som Per Brohäll drog upp de första linjerna till succén Vega: En billig bra familjebåt i plast med en ordentlig hjälpmotor.



En unik bild: Den första prototypen till Vega, helt byggd i trä hos Karl-Erik Andersson på Nötesunds Varv. Var finns båten idag?

yngring av båten. Plasten började sitt segertåg och Harry Hallberg engagerade Stellan Fägersten för att arbeta fram en plast-P28. Stellan hade tidigare arbetat med plastbåtar i USA. Inför säsongen -65 planerade man för 25 plast- och 15 träbåtar. Att plasten snart skulle dominera visade sig också på stockholmsutställningen Allt för Sjön där man det året visade 190 plastbåtar, 130 träbåtar och 80 i andra material.

En solig majdag -65 gjordes en lite ovanligare P-28-leverans. Det var överbefälhavaren, general Torsten Rapp som fick sin nya båt levererad i Otterbäckens hamn för att sen tillsammans med sin familj på Göta Kanal till Stockholm. Generalen har tillhört marinen och kärleken till båt och hav sitter i.

P-28, Rex 35 och Pole Star tillverkades utanför företaget som ju ditintills enbart sysslat med marknadsföring. Men man kan ju ändå säga att dessa tre var de första Albin-båtarna.

## Amerikansk idé

Lars Larsson hade ofta funderat över utvecklingen för Larsson Trade men på en USA-resa i november 1964 fick han impulsen till nästa steg:

— Jag var i Amerika för att sälja båtmotorer. Då kom jag in på ett båtvarv i Los Angeles och fick se lite mer mekaniserat och produktionstekniskt bättre upplagt tillverkningsförfarande än vad jag sett någon gång i Sverige, och jag hade rest i 20 år på svenska varv och sett hur man gjorde motor- och segelbåtar.

— Jag blev imponerad. Det slog mig att amerikanerna var mycket rationellare genom att det kom t ex färdiga pentryskåp, mycket färdig träinredning och sattes in i stora sjök medan man här tillverkade på plats nere i skrovet — en bit här och en där. Och då, när jag fick se det, tänkte jag: Jädrar om vi kunde börja med en ren monteringsfabrik hemma!

— Jag ringde hem till Kristinehamn, till Uno Eriksson, och bad att han skulle kontakta Per Brohäll som vi haft en del kontakter med tidigare. Pelle hade snabba båtar på Gotland Runt och sånt.

Uno Eriksson som börjat på Larsson Trade våren -62 hade närmast kommit från Bro Varv, och han hade intresserat sig för segling sedan 14-årsåldern. Sin topp som kanotseglare nådde han åren 1954 — 55 då han i C-klassen tog hand om SM-tecknen.

## Skiss på krogen

När Lars Larsson just kommit hem från sin USA-resa mötte Uno Eriksson och Per Brohäll upp i Stockholm, på restaurang Sturehof. Där



skissade Pelle upp en båt — som skulle bli Vega. Och Lars skissade en affärsidé, eller basfilosofi: En bra familjebåt med en bra hjälpmotor, ett lågt pris bl a åstadkommet genom att man skulle sälja direkt till konsument. Båten skulle vara i plast. Och man skulle satsa på en bra serviceorganisation, något som tidigare inte fanns i branschen.

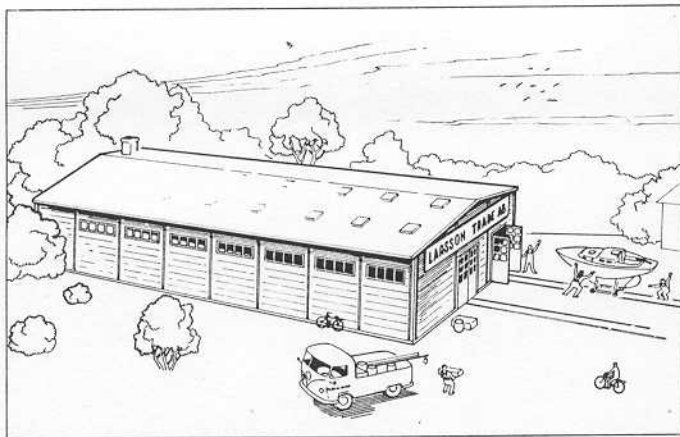
Det var med ett konkret uppdrag att rita en bra familjebåt, dessutom produktionsvänlig, som stridsflygaren Per Brohäll gick från mötet på Sturehof. Intresse för segling hade han haft ända sen skoltiden och lika länge hade han ritat båtar. Peoples Boat, Stanley 19 och Triss hade kommit från hans ritbord. Redan tidigare under året hade några alternativ för att hitta komplement till P-28 diskuterats. Både Brohäll och andra konstruktörer hade tankar på en sådan båt. Men när så idén om egen produktion väckts hos Lars Larsson ansågs Brohälls variant passa bra.

Fortfarande fanns ju samarbetsavtalet med Harry Hallberg kvar. Hallberg hade en kapacitet på 25—30 båtar om året och i 10 år hade Larsson Trade fungerat som försäljningsorganisation. När avtalet sades upp trodde man att Hallberg skulle streta emot, men det gick bra för det visade sig att Hallberg gärna ville sälja sin produktion själv. Man skildes därför som goda vänner även om man blev konkurrenter sen.

## Prototyp i trä

Brohäll satte igång med utformningen och vidareutvecklade sin idé. Redan i december var linjeritningen färdig och i början av -65 kunde prototypen beställas. Det blev Karl Erik Andersson på Nötesunds Varv som fick uppdraget att bygga den första Vega — i trä. På träskrovet göts en form för fortsatt produktion.

Båten var anmäld till Skaw Race men blev fördröjd och sjösattes först 3—4 dagar före starten. Med lämpligt väder hade det nog gått att segla över till start. Men när alla grejor kommit i ordning och man gav sig iväg hade vädret hårdnat så det bedömdes att man kanske skulle hinna fram till start — men med uttrötta besättning. För att ordentligt prova vad båten gick för var vädret i alla fall idealiskt och Vega fick ett rejält elddop. Vega skötte sig fint i den grova sjön, det var bara inombordsmotorn som visade sig för liten. Raskt beslutades att hon skulle förses med starkare motor, en Albin O 21 Kombi på 10 hk.



Eftersom man bara skulle montera ihop båtarna behövde inte fabriken vara så stor. Det räckte med drygt 700 kvm.



När den nya fabriken invigdes i januari 1966 var också den första plast-Vegan klar. Fr v Lars Larsson, Uno Erikson, Per Brohäll, Karl-Erik Andersson och Stellan Fägersten.

Planering och byggande av monteringsfabriken startades upp i Kristinehamn. Lars Larssons tanke att överlåta tillverkningen av komponenter till specialister på plast, trä, etc, och bara montera båten gjorde att den första fabriken fick relativt blygsamma mått, 40 x 18 m. Den byggdes hösten -65 och var klar för invigning i januari -66.

## Enbart montering

Så vidtog arbetet med att skapa ett nät av underleverantörer. Stellan Fägersten som tidigare arbetat med P-28 hos Harry Hallberg, startade Gullmarsvarvet AB i Lysekil, för att därifrån leverera skrov och däck till Vega. I Kristinehamn bildades Båtprodukter AB av tre erfarna träbåtsbyggare, som bidrog med sitt kunnande både vid utformningen av inredningslayouten och de träsatser som sedan levererades.

Det är nog inte för mycket sagt att alla inblandade i detta nya tänkande som Lars Larsson lanserade, gick till verket med större en-

gagemang tack vare Larssons entusiasm och förmåga att dra upp de stora linjerna i detta utvecklingskede. Var och en bidrog med sitt specialkunnande.

När varvsbygget var klart för invigning den 13 januari 1966 fanns också den första plast-Vegan klar. 8,26 x 2,44, deplacement 2.200 kg, segelyta 27,37 m<sup>2</sup> var de viktigaste måtten. Komplet utrustad med allt från segel till madrasser. Och priset, 36.000 kr exklusive moms.

## Premiär

Vega visades på Allt för Sjön i Stockholm. I recensionen skrev en stockholmsjournalist "Riggen ser ju bra klen ut, men man kan ju inte begära mer av en båt som byggs på ett gårde i Värmland." Gissa om han fått äta upp det uttalandet! För Vega har ju varit befriad från rigghaverier.

Personalen på Larsson Trade bestod nu av 13 personer och före semestern byggde man 25 båtar. I slutet av augusti levererades den

första export-Vegan med destination Los Angeles. Hon skulle följas av många fler!

Hösten -66 reste Lars Larsson och Uno Erikson till USA och sökte kontakter och gjorde en analys av den amerikanska båtmarknaden. Överhuvud taget var det mycket exporttänkande. Genom Albin Motors återförsäljarmät på båtmo-torsidan kunde man redan från början komma ut på bred bas.

Larsson ansåg att man borde satsa på 100-talet båtar för den kommande säsongen, men från säljarnas sida tyckte man det var orimliga tal, omöjliga att nå. Men redan år 1967 blev 91 Vega levererade varav 37 på export. När serien båtar ökade på det här sättet uppstod också ett finansiellt problem genom att de flesta båtar traditionellt såldes och levererades på våren. Så föddes idén om höstpris. Det fungerade så att den som beställde sin båt senast 15 oktober och betalade 1/3 av båtens pris, 1/3 i början av februari och resten vid leverans, kunde köpa båten för några tusenlappar lägre pris än den som väntade med sin beställning till våren. Och på det sättet fick man in rörelsekapital till de svåra vintermånaderna och köparna gjorde en god affär.

## Handbok

Fabriken började bli trång och man byggde till ett nytt skepp på 40 x 24 m, mer än en fördubbling av fabriksytan. Och med plats att bygga 250 båtar om året. 1968 nådde man 208 Vega! 82 av dem såldes på export och 10 länder fanns på exportlistan.

Ett intressant sätt att undersöka kundernas reaktion för båtarna prövades. Man bjöd helt enkelt in till informella möten och frågade hur de upplevt båten, vad som var bra och vad som var mindre bra. Och så gjordes de erforderliga ändringarna.

En annan följd av att båtar på det här sättet nådde en ny publik var att det inte alltid fanns ett genuint båt-kunnande i botten hos de nya köparna. Brohäll skrev då en utförlig handbok för Vega, veterligen den första handboken för en specifik båttyp. De nya Vega-ägarna lärde sig snabbare att hantera sin båt och att klara av småfel som alltid kan uppstå. Samtidigt lättade det trycket på serviceorganisationen.

Det väckte uppmärksamhet t o m i USA när en serviceman från avlägsna Sverige kom ner till båthamnarna och frågade om kunden var nöjd med båten eller om det var något han behövde hjälp med. Unikt, även för en amerikansk båt-köpare, för inte heller där var man van vid en sådan service.

## Vega-klubben

Nya segelsällskap brukar inte vara så lätta att få igång. Men när Stig Lindegren fick idén att bilda en Vega-klubb blev han förvånad. Brev gick till 263 Vega-ägare och klubben fick redan några veckor efter starten 150 medlemmar.

— Klubben skall verka för att göra Vega till entypsklass. Det skulle innebära många kappseglingstillfällen för oss. Och dessutom skulle Vegabåtarna i så fall tillverkas utan förändringar en längre tid, säger Lindegren i en tidningsintervju. Han fick ju ganska rätt!

## Albin 25

Men vi har gått handlingarna lite i förväg. Så här berättar Lars Larsson:

— 1967 kom ju en av de intressantaste milstolparna i Albin Marin — det var Albin 25. På Albin Motor hade vi mycket diskussioner om vår AD-2, en dieselmotor. Och då vet jag att jag vaknade upp en natt, ungefär så här års i slutet av juni, och fick för mig att jag skulle göra en motorbåt i plast, med AD-2, lugn fart, ekonomi i båten, och en konstruktör som inte var konventionell. Så drog jag ihop ledningsgruppen på Albin och frågade dom om idén. Den tog tag i varenda kille! Annars är det ju många gånger när man kommer med idéer — nej... men...

— Och jag gick direkt och ringde efter Per Brohäll som just låg och skulle starta Gotland Runt. Men fick tag i honom och sa 'segla fort som fan för jag har idéer'.

Brohäll seglade och tog sen kontakt med Lars. Brohäll berättar om mötet:

— När han pratade med mig om det sa jag, men jösses, ska du ge dig in i att göra motorbåtar när det finns så många tillverkare i Sverige som håller på med det. Det är väl fel. "Nej, det är ingen som gör en ordentlig familjebåt". Jag hade inte intresserat mig för motorbåtar förut. Men på fem minuter övertygade han mig att hans idé var alldeles riktig. Så sa Lars "Jag har tänkt att jag skulle utlysa en konstruktionspristävling. Vill du vara med och ställa upp som domare?" Jag kände inte till så mycket om motorbåtar men det skulle jag nog klara av.

— Så gick det en vecka och Lars kom och sa "Jag struntar i den där tävlingen, kan du rita den där motorbåten?" Jag hade ju inte ritat nån motorbåt förut, men efter att ha funderat några minuter sa jag att jag kunde väl göra ett försök.

## Modellprov

Jag tog fram några skisser och det bestämdes att jag skulle rita den färdig. Det blev alltså 25:an.



Redan fyra år efter fabriken invigning levererades Vega nr 1000. Det skedde i augusti 1970.

Eftersom båten var baserad på lång erfarenhet av att bo och leva i båt, så blev det en båt lämpad för familjen. Och skrovformen var en aning mer segelbåtsbetonad än de då vanliga motorbåtarna och därigenom blev det en ganska sjövärlig båt.

Det var inte bara Pelles första motorbåt, det var också Albin Marin's. Därför gick man grundligt till verket med framtagningen. Pelles skiss var klar i september och linjeritningen i oktober. Lars Larsson ansåg att man skulle göra modellprov med skrovet och en modell i skala 1/4 togs fram och provades i Chalmers provbassäng i Göteborg.

Samtidigt pågick ett intressant utvecklingsarbete på Albin Motor. En dieselmotor här ju i sig själv en högre ljudnivå än en bensinmotor. Och det var väl ingen som tidigare tänkt på att försöka göra något åt det. Nu gjordes ett nära nog vetenskapligt arbete där en motorinstallation byggdes upp i fabriken. Man provade en hel del olika isoleringsmaterial och utformningar av motorhuvar och mätte upp ljudnivåerna. Det var ett epokgörande arbete som Albin Motor's Gunnar Stridh och Anders Wikborg här gjorde.

I förutsättningarna angavs att båten skulle vara beboelig för en familj på fyra personer. Men man kände sig inte säkra på hur inredningen skulle utformas, därför byggdes två prototyper, en med och en utan akterruff. Inredningarna testades först genom att man i skroven byggde attrapper i billigt material för att känna på hur det verkade. Det blev varianten med akterruff som bedömdes trevligast. I augusti var den klar att presentera, dock med träöverbyggnad då man inte hunnit få fram den riktiga överbyggnaden ännu.

## Succé

Båten fick ett stort mottagande av en enig fackpress. En entusiastisk Bengt Allskog skrev i Båtnytt: "En folkmotorbåt — dröm-

men om dubbelruff och bränsleekonomi — drömmen om den stora båten i litet format. Folkmotorbåten har vi väntat länge på. Fasen vet om inte Albin har producerat något åt det hållet".

7,5 × 2,6 m, deplacement 1.600 kg, motor Albin AD2 på 20 hk, fart ca 8 knop, ljudnivå vid förarplats 75 dB, pris ex moms 29.000:— (32.222 inkl 11,11% moms). Man planerade för 100 båtar till semester 69 men nådde 80. Premiärvisning av den färdiga båten blev det på Malmöutställningen, men då var nästan hela serien för våren slutsåld. 151 båtar levererades '69 och planeringen för kommande säsong började på 150—200 båtar. Man ökade på till 300 båtar men när man kände det enorma marknadsuget beslutade man att bygga till ytterligare en produktionshall och öka serien till 550 båtar! En makalös expansion eller kanske rättare explosion. För det skall inte förglömmas att man samtidigt tog fram 362 Vega det året.

## Snabb service

Men första serien 25:or hade ett fel i backslaget, det kan ju bli tekniska brister på nya produkter. Faktum är att den enorma serviceinsats som gjordes för att rätta till felen fick effekten att det snarare blev en positiv reaktion. I branschen var man inte van vid snabba serviceinsatser, framför allt inte under semestertid där varje timma känns dyrbar.

Det hände saker på exportsidan också. Första utlandsbolaget startades av Albin Motor våren '69. Det var ett hälftenägt bolag i Holland, Albin Nederland, vars andra hälft ägdes av Siegfried Joosten. Bolaget skapades i första hand för att sälja Albin båtmotorer men man skulle också ägna sig åt att sälja Vega och Albin 25. 1970 sålde det bolaget 24 Vega och 32 25:or så den planerade bisysslan övergick snart till att vara bolagets huvudnäring.

Man startade också upp ett nytt bolag i England, Albin Marine Ltd, från början med enbart svensk besättning, hösten '70 kompletterad med en engelsk båtman vid namn Brian Etheridge. 1972 blev det stora året för englandsbolaget när man levererade 214 båtar fördelade på Viggan, Vega, Ballad, Singoalla, Albin 21 och Albin 25. Sen kom pundraset och dessutom en lyxskatt och Albin-båtarna blev alldeles för dyra för engelsmännen.

## Singoalla

Per Brohäll vilade inte på sina lagrar. I maj '68 började han rita på en större segelbåt med arbetsnamnet Capella (blev senare Singoalla). Pluggen var klar november '68 och första prototypen sjösattes i juli '69.

Det första utförandet ändrades för att ge plats för rattstyrning. Rodret flyttades och båten blev lovgirig i hårt väder. En egenskap som man tyvärr inte kom underfund med förrän ett antal båtar byggts. Levererade båtar modifierades och sen fungerade de utmärkt. Singoalla var en efter Albinförhållanden stor båt, 10,26 × 3,20 m och med deplacement 4.000 kg. Hon förde ca 45 m<sup>2</sup> segel och hade en Albin AD-2 på 20 hk som hjälpmotor. Priset var 75.000 ex moms.

## Albin 21

Man låg inte på latsidan när det gällde motorbåtar heller. I februari '69 gjorde Per Brohäll en skiss på en mindre motorbåt som skulle förses med en ny Albin-diesel kallad X2. Den motorn kom nu inte i produktion vilket kanske var oturligt. Albin 21 som det handlar om fick istället en bensinmotor, Albin O-22 försedd med en vinkelväxel. Motorplaceringen längst akterut gav dock en del problem med viktfordelningen.



Främsta hindret för att Albin 21 skulle komma upp i antal var dock att det blev för liten prisskillnad till 25:an. Många grundkomponenter, beslag, kapell m m, blev ju lika dyra som till den större båten. Hösten -69 när 21:an presenterades var priset 21.800 och 25:an kostade 29.500. Albin 21 mätte 6,3 x 2,3 m, deplacement 1.100 kg, motor O-22 12 hk, fart ca 7 knop.

Det fanns en klar trend mot dieselmotorer, och när Albin Motor lade ner sin bensinmotor O-22 1973 föll det sig naturligt att lägga ner båten. 219 exemplar hann levereras.

Tidningen Båtnytt började utse Årets Båt. En motorbåt och en segelbåt valdes och premiärbåten föll motorbåtsvalet på Albin 25. Juryns motivering punkt 1 säger "mesta båt för pengarna".

## Marina i Täby

1970 blev ett stort byggandets år. Lars Larssons tankegång att alla båtar skulle säljas direkt till kund förde med sig att man byggde egna anläggningar i storstadsregionerna. Albin Motors säljkontor i Göteborg kompletterades med en utställningshall för båtar och i Täby byggdes en marina med utställningshall, båttillbehörsbutik, serviceverkstad och sjösättningshamn.

Larsson hade också tankar på att bygga plastskroven i egen regi, men planerna på en plastfabrik i Nykroppa gick om intet. Istället tecknades ett långtidsavtal om skrovleveranser med Mölnlycke AB som övertagit Gullmarsvarvet från Stellan Fägersten.

En ny branschförening bildades för de större svenska tillverkarna av båtar. Föreningens ändamål: Att verka för en ökad marknad för fritidsbåtar, främja en sund utveckling inom branschen och verka för god kvalitet och standard. Föreningen var Sweboat och i föreningens första styrelse ingick bl a Lars Larsson.

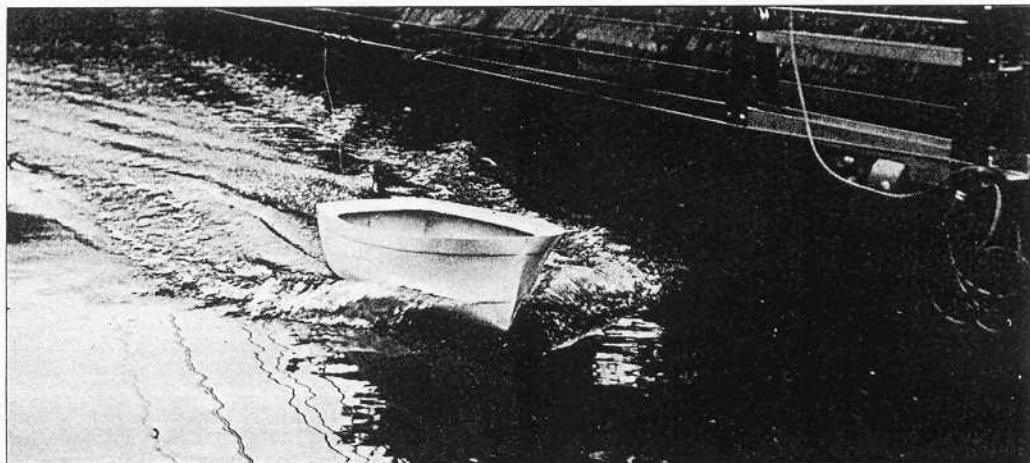
## Många blåbär

Vega var nu uppe i en produktions-takt på närmare 400 årsbåtar och i augusti levererades Vega nr 1000. Utvecklingen under företagets första 5-årsperiod var verkligen svindlande. Nu hade man 235 anställda och för första gången uppnåddes över 1000 levererade årsbåtar, 1024 mot 483 år 1969. Exportandelen låg på ca 35% mätt i antalet båtar.

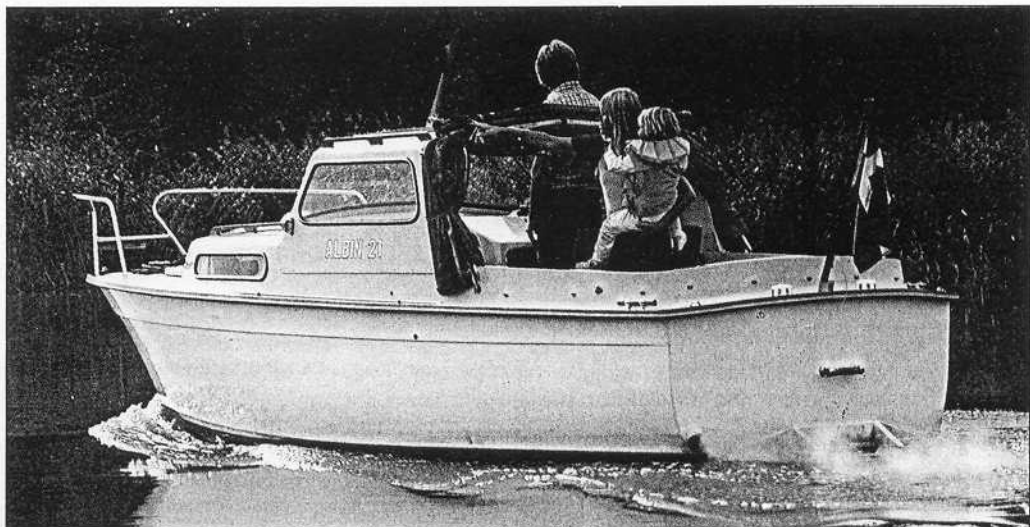
Antalet nybörjare på sjön bland båt köparna ökade. En nybliven



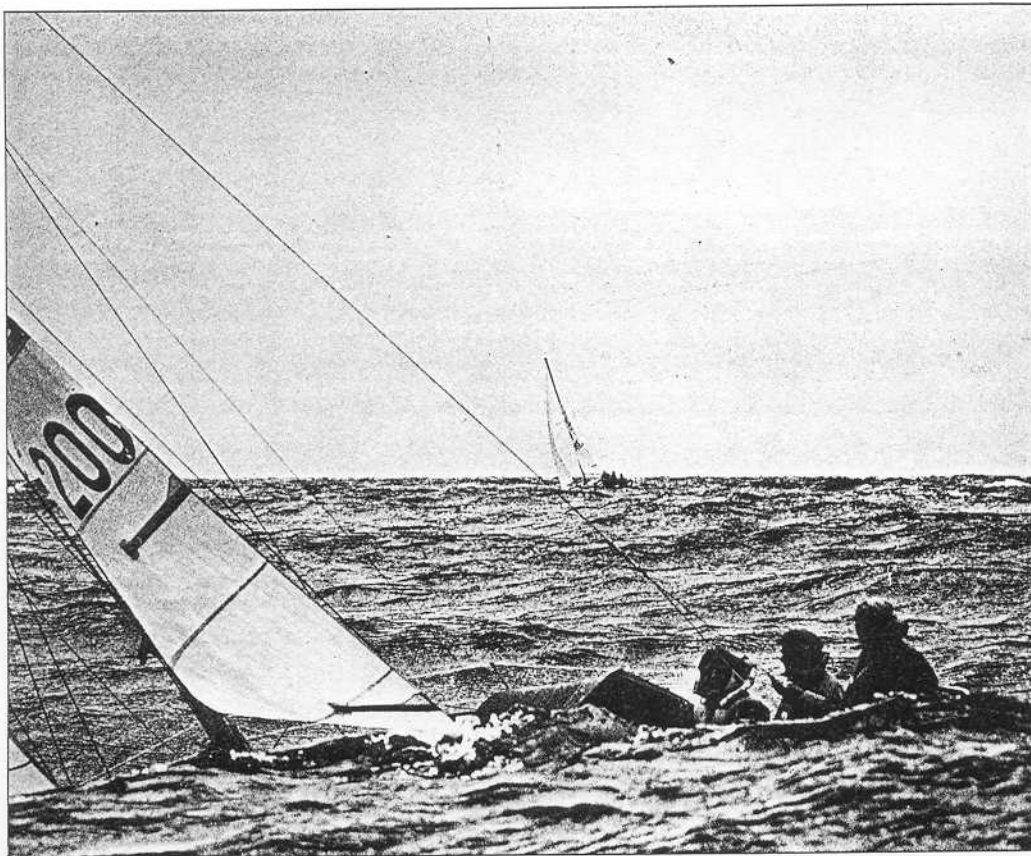
Albin 25 var antagligen den första svenska motorbåt som togs fram på ett "vetenskapligt" sätt. Detta gällde särskilt ljudisoleringen.



För att vara extra noggrann valde man att göra en modell i skala 1/4. Modellen provades i Chalmers testbassäng i Göteborg.



Albin 21 blev aldrig någon verklig storsäljare även om den hann byggas i 219 exemplar. Ansågs bero på alltför liten prisskillnad mot Albin 25. Folk la hellre till 8.000 kr och fick en större båt med akter-ruff.



Lars Larsson seglar Gotland Runt 1970 i sin Vega nr 200. För den tidens Albin-direktörer var vatten inte bara något som kom ur kranen.



Singoalla var en ganska stor båt med Albin-mått mätt. Dryga 10 m lång, 45 kvm segel.



Om Singoalla var storasyster, så blev Viggen lillasyster till Vega. Viggen-seglarna har än idag en av landets livaktigaste märkesklubbar med ett trevligt klubblad.

Vegaägare seglade på grund strax utanför Kristinehamn när han skulle hämta sin nya båt. Det visade sig att han bedömt innanhavet Vänern som en liten insjö som lätt kunde passeras med en bilkartas hjälp! Näväl, han drogs av grundet, båten lagades och han utrustades med ordentliga sjökort.

Frågan är dock om följande historia verkligen är sann: En upprörd ägare till en Albin 25 ringde och klagade på att båten bara gjorde 3 knop. När servicemannen anlände fick han se att båten sjösattes med vaggan på. Ridå!

## Viggen

För komplettering av båtprogrammet behövde man också en mindre segelbåt och Per Brohäll hade ju ritat en Vegans lillasyster i Viggen. Den producerades av Karlskronavarvet som dock inte hade de rätta resurserna för att bygga en sådan båt lönsamt. Båten passade i Albinfamiljen och det var inte svårt att få överta båten från Karlskronavarvet. Hon modifierades lite, sittbrunnen förlängdes och köl och roder ändrades. Sen var hon klar att presenteras på Göteborgsutställningen året efter. Albin-Viggen mätte 7,10 x 2,24, deplacement 1.400 kg, segelyta 25,33 m<sup>2</sup> och priset var 26.800 inklusive moms.

I december 1970 gjordes en del organisationsändringar i företaget. Under uppbyggnadsperioden hade Larsson Trade använt Albin Motors resurser inom ekonomi, inköp, marknadsföring etc. Samordningen var så stor att Larsson Trade svarat för försäljningen av segelbåtarna och Albin Motor sålde motorbåtarna. Utvecklingen talade för att det nu var dags att koncentrera all verksamhet på båtsidan i ett företag.

Samtidigt ändrades firmanamnet till Albin Marin. Det var främst utländska köpare och importörer som ifrågasatte om det var en industri när ordet Trade fanns i firmanamnet. Namnbytet föll sig därför naturligt och det nya namnet gav en fin balans till Albin Motor. Koncentrationen gjorde också företaget större och disponenten Uno Erikson blev utnämnd till VD. Gunnar Ahlebro som några år varit marknadschef på Albin Motor tog alltså med sig motorbåtarna och fick ansvaret för Albin Marins hela marknads sida. Företaget omsatte närmare 40 milj och hade på de här åren blivit ett av de ledande inom branschen. 

**Text och bild: Eric Carlstedt**

☆☆☆

Nästa avsnitt behandlar de gyllene åren i början av 70-talet, storfinsansens inhop, samt de allt kärvarare tiderna mot slutet av samma decennium.