

ALBIN 100 år

1900 - 2000



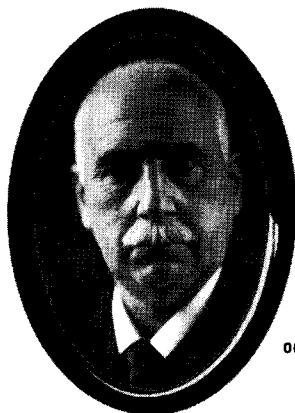
K. Blessing '00

ALBIN 100 år

– från hantverk till modern industri

Etthundra år har gått sedan Lars Albin Larsson beslutade att sätta upp en mekanisk verkstad i Kristinehamn. Denna skrift vill ge en historisk bakgrund till uppkomsten av L A Larssons Gjuteri- och Mekanisk Verkstad, sedermera Albin Motor, och dess utveckling som tillverkare av förbränningsmotorer, motorsprutor, pumpar mm, fram till dagens Componenta Albin AB, som renodlad underleverantör av system och komponenter med kugghjulstillverkning som spetskompetens.

Grundaren



Lars Albin Larsson,
1867-1933.

Företagets grundare
och ägare 1900-1930.

Lars Albin Larsson föddes på Albindagen den 1 mars 1867 i backstugan Mellbråten vid Tolita kvarn i Stora Kil. Såväl fadern som farfadern var mångkunniga i tekniska ting. Fadern, Johan Larsson, var anställd som lokförare och reparatör vid Utsjö Järnvägsaktiebolag med en järnvägssträcka på en knapp halvmil avsedd för timmertransporter.

Fadern Johan hade en verkstad inrymd i sitt bostadshus och jämsides med sitt ordinarie arbete byggde han där bl a ångmaskiner och tröskverk. Han byggde också en svarv för att inte hjulen för lokomotiv och vagnar skulle behöva sändas till Kristinehamn för svarvning. Familjen fick första tiden hjälpa till med att dra svarven och oftast var det Albin och en syster som drog. Detta ansträngande arbete födde hos Johan tanken att konstruera en ångmaskin som drog svarven. Det dröjde inte länge innan han hade en sådan färdig och installerad och den fungerade utmärkt. Det var alltså i denna miljö som Albin växte upp och han ärvde sina faders ovanliga anlag för mekanik och uppfinningar – hela hans intresse blev inriktat mot det mekaniska.



På ett tidigt stadium insåg Albin vikten av teoretiska kunskaper och studerade först vid Kristinehamns Praktiska Skola för att sedan utöka sin tekniska utbildning vid Örebro Tekniska Elementarskola där han som en av de allra bästa eleverna tog sin ingenjörsexamen år 1890. Efter sin utbildning fick han arbete vid Kristinehamns Nya Gjuteri, där han huvudsakligen arbetade med maskinkonstruktioner. Han erbjöds därefter anställning vid Mora-Wenerns Järnväg som ritare och förrådsförvaltare och blev senare andre verkmästare vid verkstaden i Persberg. Under sin fritid sysslade han mycket med ritnings- och konstruktionsarbeten och han konstruerade bl a ett frihjulsnavn till en cykel och en duschanordning som han fick patent på.

ske i stor skala och kan sägas ha grundlagt verkstadens ekonomi. Pumpen kom i oförändrad konstruktion att tillverkas ända in på 1960-talet och hade då gått ut i ett par hundratusental till god nytta i hushåll och lantbruk, i fartyg och båtar, inom industrin och för åtskilliga andra användningsområden.

Vid slutet av år 1901 blev elektriskt ljus indraget och en likströmsmotor på 10 hk installerades. Belysningsanläggningen installerades den 2 december av firma Boye & Thoresens AB, Göteborg, för en kostnad av kr 222:12 och likströmsmotorn kostade kr 1.148:84.

No 150 Kristinehamn den 2 Dec 1901.

Herr A. A. Carlsson och Herr Neukel

Kristinehamns Elektricitetsverk
(Societät A. B. för Elektr. Anläggningar)

Mittarens ställning nummer 12802

Do da den 1/11 02420 Konstant =

Skilnad 9283

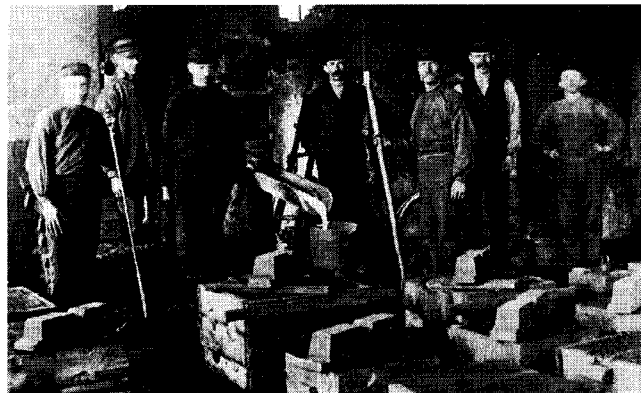
Motsvarande lichteck-timmar 9283 å 5 öre. Kr. 46,92

12 års miltarens från den 14 Oct 10,-

Kronor 56,92

Lärbild uppläses vid varje miltarens utläsning mot af Elektricitetsverket utställt gratis.

Noteras kan att elkostnaden med dåtidens mått var mycket hög – 5 öre per hWh (50 öre per kWh!). Som en jämförelse kan nämnas att en årsprenumerering på Nya Kristinehamns-Posten kostade kr 3:50 och för samma kostnad kunde man få ett par skor.



Interiör från gjuteriet.

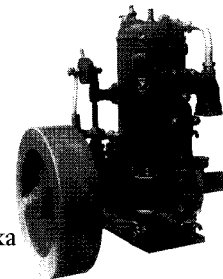
December månaden		1900	
1/11 - 1	Jonatan C. E. Gunnarsson	31 20	6 00 37 20
	Filoren Alaban		8 50 1 10 9 90
	Louise S. Bäck 6 60	11 85	15 18 60
	Agata Karl Stenbom	17 46	4 66 22 32
	Louise S. Skjottström		8 00 8 00
	Anders C. Jonsson	15 93	15 93
2 - 15	Louise & Gunnarsson	31 50	3 90 35 70
	Louise S. Skjottström 24 00		80 24 80
	L. B. Bäck 17 15		1 05 18 60
	Agata C. Stenbom	22 32	22 32
	Anders C. Jonsson	13 44	1 56 15 00
	Anders C. Jonsson 21 33		21 33
	Agata C. Carlsson		14 70 14 70
	Anders C. Jonsson 5 90	3 90	3 90
	S. Carlsson	2 88	2 88
	S. Thore Thoresen	3 10	3 10
	69 44	52 34 101 64 16 50 54 42 27 48	

Utdrag ur första avlöningsboken.

Albin Larssons närmaste man blev från starten verkmästaren Otto Bäck, som varit verkmästare på Bäckefors, där de första pumparna tillverkades. Under november och december anställdes efter hand 11 arbetare och under 1901 ytterligare 10 så att man då hade 4 svarvare, 4 filare, 3 smeder och 10 gjutare. Omsättningen detta första år blev kr 22.725:57.

Första båtmotorn – en 16-årigs verk

Motorismen stod omkring år 1905 inför sitt genombrott i vårt land. Den första Automobil- och Motorbåtsutställningen, anordnad av Svenska Automobilklubben – senare Kungliga Automobilklubben – arrangerades på Djurgården i Stockholm den 19-30 april 1905. Utställningen besöktes av Albin Larsson och sonen Erik. Deras intresse för motorer hade redan tidigare väckts genom utländsk facklitteratur och utställningen blev en upplevelse för dem båda. "Sätt igång och gör en bensinmotor, så får vi en motorbåt" uppmanade Lars Albin sin 16-åriga son. Erik tog med iver itu med uppgiften och efter råd och anvisningar av fadern ritade han sedan på egen hand en





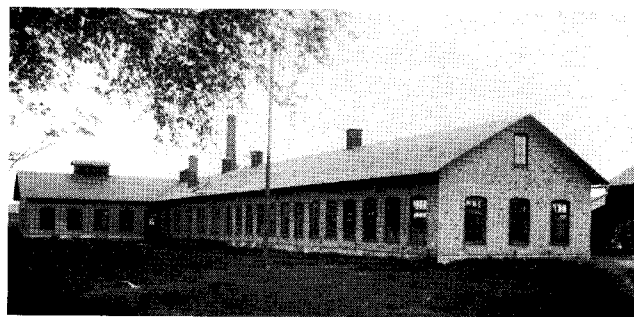
Sonen Erik som 16-åring.

2-takts bensinmotor på 4 hk. Resultatet blev en förbluffande modern båtmotor. Erik tillverkade egenhändigt modellerna, gjutgodset togs fram i egna gjuteriet och han bearbetade själv delarna i verkstaden. Vevaxeln smiddes ur en hjulring från en vagn på Mora-Wenerns järnväg, vevstaken och förgasaren (en kopia av den

amerikanska Schebler) gjöts i brons. Tändningen arrangerades med både batteritändning och högspänd magnetapparat, som drevs från vevaxeln via en cykelkedja. Dubbeltändning innebar att motorn startades med batteritändningen, som gav kraftigare gnista på låga varv, varefter magnetapparaten tog över när motorn gått igång. Motorn sattes ihop och provkördes under stor spänning på verkstadsgården. Den stod färdig i augusti 1906 just när Erik stod i begrepp att börja sina studier vid Tekniska Elementarskolan i Örebro. Våren 1907 monterades motorn in i en båt som hade beställts hos bröderna Hugo och Rickard Larsson, vilka år 1904



Interiör från verkstaden.



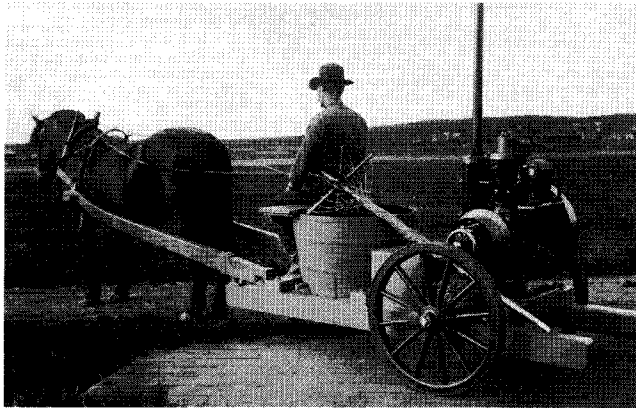
Verkstaden efter första utbyggnaden 1907.

börjat bygga småbåtar i Kristinehamn. Båten befanns göra mellan 6,5 och 7 knop och Erik behöll den i några år för utfärder på Vänern. Båten såldes senare till handlanden Carl Höök i Råmen, som använde den i många år. Denna första motor kunde trots upprepade försök inte återfinnas efter att Carl Höök sålt den.

Albin-pumparna tillverkades i flera storlekar och utföranden endera med svänghjul för hand- eller maskindrift eller med kugghjulsväxling. De såldes i allt större antal och verksamheten utvidgades även i övrigt. År 1907 var det därför dags för den första utbyggnaden, som innebar mer än en fördubbling av verkstadslokaler och arbetarstyrkan utökades till 27 man. Vinsten ökade från kr 1.484:50 år 1902 till kr 9.840:45 år 1907.

Fotogen- och råoljemotorer

Intresset för motorer och det lyckade resultatet med "Förstlingen" gjorde att Erik tog upp diskussioner med sin far om att starta upp en tillverkning av bensinmotorer. Fadern ansåg det dock säkrast att hålla sig till fotogen som motorbränsle, vilket bättre skulle passa för Vänerns fiskare. Erik började då vid sidan om sina studier att konstruera en 2-takts fotogenmotor under arbetsnamnet Viking. Namnet Viking kom dock aldrig att användas utåt, utan motorerna fick istället namnet ALBIN. Erik och Albin insåg tidigt värdet av att bygga upp ett starkt varumärke och lät därför år 1911 registrera varumärket "Albin" för såväl pumpar som förbränningsmotorer. Det skulle senare komma att användas



Råoljemotor i mobilt utförande.

för alla av företagets framtida produkter och namnet ALBIN kom efter hand att bli känt över hela världen. Som en logisk följd därav ändrades företagsnamnet längre fram till Albin Motor.

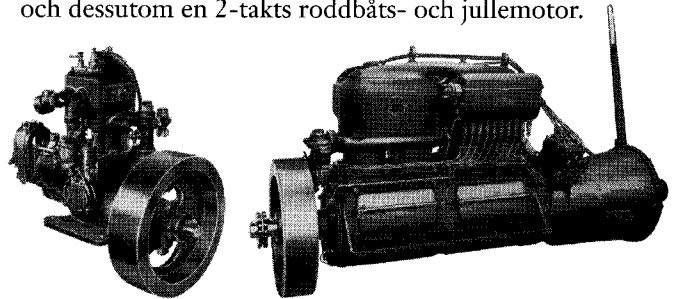
Den första fotogenmotorn var klar för produktion år 1909 och i juli samma år kunde en 3 hk båtmotor med bronspropeller levereras till herr B J Eriksson, Öje, och i november en 3 hk motor i stationärt utförande till Corin & Linder, Göteborg. De fick mellan 5 och 10 efterföljare per år under de närmaste åren, dels som motor i fiskebåtar men också i stationärt utförande för drivning av t ex tröskverk samt som transportabel motor. De tillhandahölls i storlekarna 5, 8, 10, 15 och 20 hk och tillverkades fram till slutet av 1910-talet.

Bensinmotorer

Så snart konstruktionen av råoljemotorn var klar och Erik tagit sin ingenjörsexamen år 1909 gav han sig i kast med att konstruera sin första 4-taktsmotor – en 3-hk bensinmotor. Den blev färdig på kort tid och kom snabbt i produktion för att stå klar våren 1910. Vid denna tid hade Bröderna Larssons Båtvarv börjat bygga småbåtar som utrustades med från USA importerade 2-takts bensinmotorer av märket Regal. Erik lyckades dock övertyga bröderna Larsson om den nya Albin motorns fördelar framför den amerikanska motorn och

den första beställningen om 4 motorer effektuerades den 30 november 1910 för att i februari 1911 följas av ytterligare 6 motorer. Detta blev inledningen till ett mångårigt och fruktbart samarbete. Större båtar och större motorer byggdes. 1912 blev ett märkesår, då man i konkurrens med amerikansk produktion hemförde motorbeställningen (en 25 hk C-4) till den av greve C Kalling, Djursholm, hos Bröderna Larssons Varv beställda motorkryssaren "Astrella" – ett motorval som beställaren aldrig behövde ångra. Han köpte för övrigt en D-4 40 hk till nästa båt han köpte år 1917 – utomskärsmotorkryssaren "Unn", havsgudens dotter. Båda dessa båtar kan ännu idag beundras i Stockholms farvatten, uppreoverade skönheter men numera utrustade med nya, moderna dieselmotorer. "Unn" nu under namnet M/Y Helena.

Nu tog inriktningen på serietillverkade, fyrtakts bensinmotorer helt över och fram till 1916 kom motorprogrammet att omfatta hela 8 motortyper från 3 till 40 hk och dessutom en 2-takts roddbåts- och jullemotor.



Motor A-1 på 3 hk och D-4 på 40 hk.

De 1-cylindriga motorerna levererades med ställbar propeller medan de 2- och 4-cylindriga levererades med backslag och fast propeller. Hittills hade försäljningen skett direkt till båtbyggare eller slutlig kund men i mitten av årtiondet kom den mer och mer att ske genom återförsäljare. Kontakter etablerades med AB Carl Brandfors, Luleå, AB John Utterström, Skellefteå, och AB Harald Andersson, Härnösand, som alla kom att bli Albin-återförsäljare genom alla år. Återförsäljare fanns också i Norge och Danmark, som var de första exportmarknaderna. En motor hade också sålts till Ryssland.

Några båtar med Albin-motorer, byggda hos Bröderna Larssons Varv under 1910-talet.

Greve Calling lät bygga vidstående två båtar. Han sålde "Astrella" 1924 till grosshandlare Georg Tempelman (Liptons Tea mm). Båda båtarna liksom nedanstående m/y "Vift" finns i renoverat skick ännu idag och är med i den av Motor Yacht Society utgivna matrikeln.

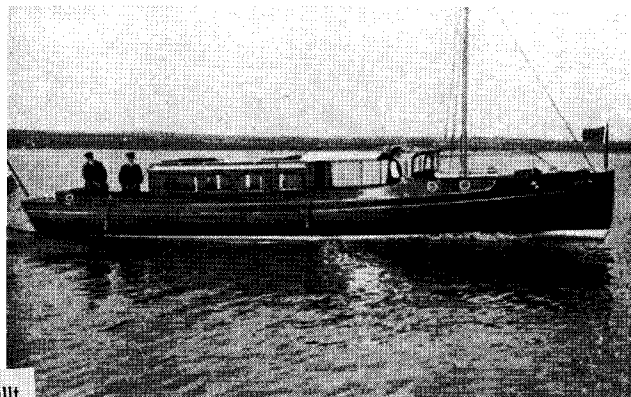
Greve Calling skrev om motorerna i sina båtar enligt nedanstående avskrift av brevet:

Emottagit Edert brev av den 29/12 och får härmed äran meddela, att jag fullt kan rekommendera Albinmotorerna. Har själv haft 2 av dem; först en, som jag fick 1913, på 25 hästar. Med den gjorde jag bl. a. en resa från Stockholm genom Göta kanal till Göteborg och så via Köpenhamn runt sydsverige hem. Den manerade ingen gång och jag skötte den själv utan sakkunnigt biträde (jag är själv jurist, ej ingenjör eller eljest sakkunnig). Den andra maskinen (40 hkr) fick jag 1917; den är för både bensin och fotogen. Gjorde i somras (hikaledes utan sakkunnig maskinist) längre resor utmed kusten. Maskinen krånglade aldrig. Särskilt går den bra på fotogen och drager endast 9 à 10 liter fotogen i timmen med en fart av c:a 9 knop (med bensin 10 knop). Kostnaden för bränsle var sålunda endast 2,70 à 3 kr. i timmen, vilket ju är ovanligt litet för en så stor båt.

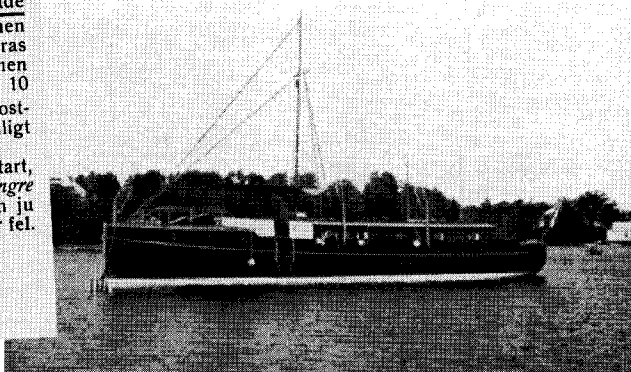
Motorerna äro mycket enkla till sin konstruktion och jag har ej självstart, utan startar mycket lätt med spaken. För båtar, egentligen avsedda för längre färder, anser jag självstart onödig. Det invecklar alltid maskinen något och ju enklare allt är, desto lättare är skötseln och dess mindre möjlighet finnes för fel.

Djursholm d. 2/1 1920.

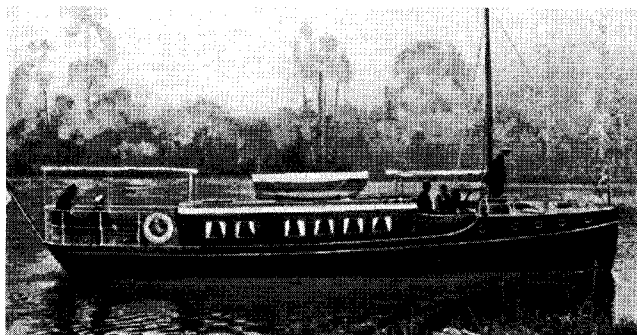
Högaktningsfullt
C. KALLING.
Greve.



Motorkrussaren "Astrella", 15 mtr, förvärd 1924 av Grosshandlare Georg Tempelman, Stockholm, 25 hkr "Albin".



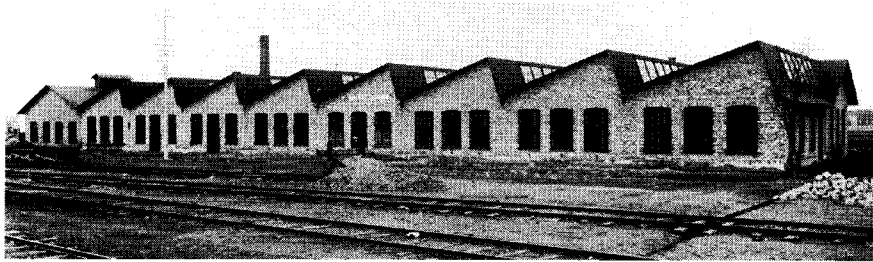
Motorkrussaren "Unn", 15,4×12,8 mtr, byggd 1917 för Greve C. Kalling, Djursholm, 40 hkr "Albin".



Motorkrussaren "Vift", 14,3×2,6 mtr, byggd 1916 för Grosshandlare S. I. Horndahl, Norrköping, 25 hkr "Albin".



Motorkrussaren "Margit", 9 mtr, byggd 1914 för Byggmästare Gunnar S. Monsén, Kristinehamn, 12 hkr "Albin".



Förfrågningar började även att strömma in från nya exportmarknader, främst från Europa men även från Sydamerika. Med firma Axel S Stangenberg, Stockholm, tog försäljningen riktig fart och de blev 1915 den främste återförsäljaren.

Tiden under första världskriget påverkade inte företaget i nämnvärd omfattning. Visserligen minskade antalet anställda men nedgången var endast tillfällig. I och med framgångarna på motorsidan satsade Albin på en vidare utbyggnad av verkstadslokalerna till ca 1750 m² verkstadsyta. Detta skedde i två etapper under åren 1916 och 1917. Den nya verkstadsutbyggnaden försågs med det för gamla kristinehamnare så välkända sågtandade taket. Gjuteriet försågs med en modern, större torkugn och ett särskilt metallgjuteri byggdes för framställning av propellar m m. Verksamheten inriktades mer och mer mot att tillverka motorer i olika storlekar samt förstås Albin-pumpar, som också ökade i försäljning. De gamla tvåtaktade tändkulemotorerna lades ner.

Albin Larsson hade förutom verkstadsdriften skött även bokföring, fakturering och korrespondens tills motortillverkningen började, då far och son delade på sysslorna. Erik stod själv för alla ritningar till de motorserier som undan för undan lades upp. I och med att företaget växte ökade givetvis arbetsbördan efter hand för honom. År 1917 anställde han därför den mycket skicklige konstruktören ingenjör Carl-Henrik Fallgren, som medhjälpare på konstruktionssidan. Man tog fram en helt ny version av bensinmotorer med typbeteckningarna A-2/19

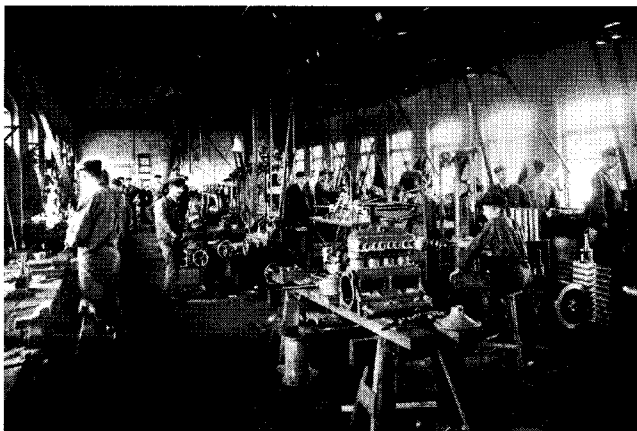
Interiör från modellsnickriet.



och A-4/20, som innebar ett nytänkande i motorkonstruktion. Redaktören John Nerén skrev i tidskriften Motor:

”En av de första firmor i vårt land, som insåg vikten av att icke blott ha en motor av hög kvalitet utan även en vacker motor, var Larssons Gjuteri & Mekanisk Verkstad i Kristinehamn.

Visserligen är det sant, att den goda kvalitén hjälpte till att snabbt introducera Albinmotorn på den svenska marknaden, men det är inte minsta tvivel underkastat, att det var motorns utseende och vackra former, som mest bidrog till den så gott som omedelbara framgången”. Den erfarenhet och kompetens hos modellsnickare, kärnmakare och gjutare, som byggts upp inom företaget alltsedan starten år 1900 blev en stor tillgång när det gällde framställning av komplicerat gjutgods såsom vattenmantlade cylindrar och decklar. Inga rörliga delar var synliga, ventiler och kylvattenpump var inbyggda och stor omsorg hade lagts vid motorernas utseende med rena, mjuka linjer. SKF:s nya kullager hade kommit till allt större användning och provades nu som främre vevaxellagring, dock med mindre lyckat resultat. Nämnade motorer tillverkades därför endast i ett mindre antal men kom att utgöra en modell inför konstruktionen av nästa generation av motorer.

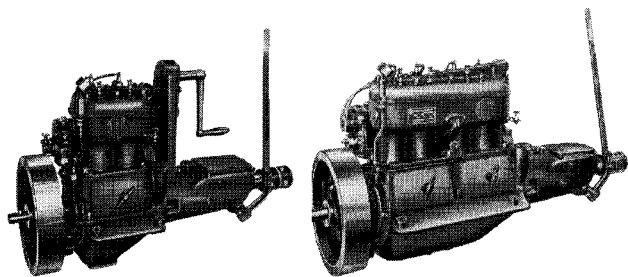


Maskinverkstaden omkring 1915.

År 1921 såldes de första motorerna till Argentina, som blev en stor exportmarknad för Albin-motorerna. Leverans skedde med m/s Värmland till Göteborg för vidare skeppning genom Fallenius & Lefflers försorg med m/s Kronprins Gustaf Adolf till Buenos Aires. Någon månad senare var det dags för första motorn till Australien. Dittills hade ca 850 motorer levererats och kapaciteten låg på ca 200 motorer per år.

Nya, modernare motorer

Under de första åren på 20-talet utvecklades två 4-cylindriga motorer, typerna F-4 (25 hk) och G-4 (40 hk) för bensen- och fotogendrift. Modell G-4 gjordes i två utföranden med 115 respektive 120 mm cylinder-



Motorer AL-2 och AL-4.

diameter och med cylindrar gjutna i två block. Efter dessa typer vidtog arbetet med konstruktion av två nya serier av motormodeller som kom att bli vägledande in i modern tid. Det var först AL-serien som kom i produktion 1923 och senare O-serien som kom år 1927. AL-serien kom att göras i tre typer: AL-1 på 4, AL-2 på 8 och AL-4 på 16 hk vid 1000 r/min. Cylinderblocken på dessa motorer var separata och bultade mot vevhuset via fästörön och cylinderlocket var bultat till blocket. En oljepump i oljeträget försåg motorn med god smörjning. Små mått, låg vikt, servicevänlig och en mycket låg bränsleförbrukning gjorde att motorerna snabbt blev mycket populära, speciellt bland fiskare runt om i landet. Tillsammans med den höga kvalitén bidrog också en tilltalande exteriör med mjuka, avrundade former till motortypens framgång.

Med ökad verksamhet kom behovet att förstärka även på kontorsidan. Två värdefulla medarbetare anställdes på 20-talet. Det var först Fingal Ericsson på ekonomisidan (1920) och sedan John Lager som korrespondent (1925) som kunde avlasta och assistera Albin och Erik på sina respektive områden. Fingal Ericsson blev så småningom företagets ekonomichef fram till sin avgång 1945 och John Lager kontorschef till sin bortgång 1943.

Under mitten av 20-talet startade man också upp en 4-årig lärlingsutbildning. Lärlingen fick skriftligen bekräfta att han antagit anställning som lärling på de villkor som gällde för lärlingsutbildning på verkstaden men också hans målsman fick skriftligen lämna sitt samtycke till anställningen – "... och förbinder jag mig att, i den mån min ställning såsom målsman gör det möjligt, bidra till att han på bästa sätt söker fullgöra sina åtagna förpliktelser".

Efter hand som Albin-motorerna blev kända för sin kvalitet och pålitlighet blev fler och fler firmor intresserade av att bli agenter eller återförsäljare. Under 20-talet knöts flera kontakter som kom att få en stor betydelse för marknadsföringen av Albin-motorer och som under alla år kom att tillhöra företagets större återförsäljare. Exempel på sådana är AB Helmer Langborg, Stockholm, Import Mij. "Archimedes" M Joosten, Amsterdam, Firma Krumsiek & Schöppens (redan 1918),

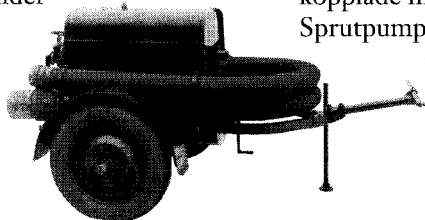


Personalbild från 1923.

Hamburg, Cia Comercial Sueco-Argentina S.A, Buenos Aires.

År 1924 kom en förfrågan till Albin Larsson från Volvos grundare, Assar Gabriellsson, om tillverkning av motorer för Volvos bilar. Företaget hade vid den tiden hunnit bli stabilt och framgångsrikt. Albin Larsson avböjde emellertid Gabriellssons förfrågan då båtmarknaden under 20-talet var betydligt större än bilmarknaden i Sverige. Det var inte lätt för honom att då förutse när förhållandet skulle bli det omvända, vilket det skulle visa sig bli först år 1938. Det blev i stället Pentaverken i Skövde som år 1925 träffade avtal om tillverkning av motorer för Volvobilarna. Om Albin varit intresserad så ... – ja, vem vet?

Konstruktionen av O-serien stod klar i slutet av 1927 och de tre typerna lanserades efter hand, O-1:an på 4-hk kom ut i marknaden 1928, O-2:an på 9 hk kom 1929 och O-4:an på 20 hk år 1930. Kännetecknande för dessa motorer var att de alla hade en cylinderdiameter på 78 mm och – en slaglängd på 92 mm, vilket möjliggjorde en ökning av varvtalet till 1500 r/min. Med tanke på tillverkningskostnaderna gjordes O-seriens cylinderblock och vevhus i ett stycke, varigenom motorerna också fick lägre inbyggnadsmått



Första egentillverkade motorsprutan Albin-35.

och låg vikt och blev mycket populära inom båtkretsar – såväl för fritidsbåtar som för fiskebåtar.

Stationära motorer

Förutom som båtmotor blev Albin-motorerna redan från början efterfrågade även i stationärt utförande för alla- handa ändamål. I och med de nya motorerna vidgades också marknaden för stationära motorer för montering

till generatorer, centrifugalpumpar, byggnadsspel, kompressorer, stenstöttningsmaskiner m m. Exempel på kunder var ASEA, Elektromekano, ESAB, AB Åbjörn Andersson i Svedala m fl.

Motorbrandsprutor

Ett användningsområde under början av 1920-talet blev motorer för motorbrandsprutor. Erik Larsson såg i detta utvecklingsmöjligheter för en ny produkt för företaget och i samarbete med professor Hjalmar O. Dahl vid KTH i Stockholm tog man fram en centrifugalpump beräknad för motor typ AL-4. År 1928 kunde man presentera motorsprutan Albin-35, monterad på en tvåhjulig kärria med "automobilhjul", som bekvämt kunde bogseras efter en bil eller dragas av två man. För att få lämpligt varvtal på pumpen var en kuggväxel placerad mellan motor och pump och desamma var sammankopplade medelst en centrifugalfrikionskoppling. Sprutpumpen var försedd med en patenterad effektiv anordning för uppvärmning och upptining av pumpen vintertid med motorns avgaser.

Motorsprutan hade en kapacitet av 1000 l/min vid 9 kg/cm², som blev normen för motorsprutor till svenska brandkårer. Ingenjörfirman Hilding Flygt, Stockholm, som redan tidigare köpt motorer

typ AL-4 för motorsprutändamål, blev en viktig samarbetspartner och utsågs att marknadsföra ALBIN motorsprutor på den svenska marknaden. Firma Hilding Flygt var en specialfirma för pumpar, motorsprutor och fläktar. Det kan vara av intresse att nämna att Hilding Flygt sedermera anställde den kristinehamnsbördige Sixten Englesson, som år 1947 konstruerade den första dränkbara pumpen, den produkt som blev grunden till det företag som idag är världsledande tillverkare av dränkbara pumpar, avloppspumpar, propellerpumpar, omrörare m m under namnet ITT Flygt AB. (Sixten Englesson är för övrigt son till Överingenjör Elof Englesson vid Karlstads Mekaniska Verkstad i Kristinehamn, känd för att ha vidareutvecklat Kaplanturbinen och för att ha konstruerat den ställbara KaMeWa-propellern). Konkurrerande motorspruttillverkare i Sverige var AB Pumpindustri (API), Göteborg, som i sin motorspruta hade en Penta-motor.

Hilding Flygt lyckades övertala Pumpindustri att göra ett prov med Albin AL-4. Det visade sig att API:s motorspruta med AL-4 gav en högre kapacitet med påföljd att Pumpindustri beslutade köpa AL-4 till sina motorsprutor. Detta resulterade i ett nära samarbete företagen emellan som bl a gick ut på att gemensamt möta den utländska konkurrensen – främst från Renault som marknadsförde en betydligt billigare motorspruta men med avsevärt lägre kapacitet och med en uppvärmningsanordning av pumpen med motorns kylvatten. API fick för övrigt tillstånd att använda Albin-sprutans patenterade uppvärmningsanordning till sin motorspruta.

Erik köper företaget av fadern

I och med Albin Larssons bortgång 1933 blev Erik Larsson ensam i företagets ledning. Han hade visserligen redan den 1 januari 1930 genom köp blivit ägare till rörelsen, men så länge fadern levde hade han givetvis ett stöd i denne. 1930 hade företaget 82 anställda och en



1929 tillkom en stor monteringshall i främre delen av fabriken.

omsättning på kr 552.337:51. Totalt hade levererats ca 2000 motorer.

Genom förmedling av Hilding Flygt konstruerade professor Dahl också en centrifugalpump för en motorspruta med en Albin O-4 motor. Ingenjör Flygt avsåg att lägga produktionen av den nya motorsprutan hos sin samarbetspartner Bröderna Stenberg i Lindås men efter hårddragna förhandlingar bestämdes att motorsprutan skulle göras i Kristinehamn. 1931 presenterades Albin-25 utrustad med 25 hk O-4 och med en kapacitet på 700 l/min vid 9 kg/cm².

De ansträngningar som gjorts genom igångsättande av tillverkningen av motorbrandsprutor började ge resultat och produkten fick snabbt ett gott namn om sig med bra försäljningsresultat som följd. Trots den ekonomiska depressionsperioden i början av 30-talet ökade omsättningen. Såväl brandkårer som företag rustade upp sina brandförsvar och likaså de statliga verken Kungl Flyg-, Marin- och Arméförvaltningarna, Järnvägsstyrelsen samt Luftskyddsinspektionen (senare Civilförsvarsstyrelsen). På export hade motorsprutor tidigare levererats till Norge, men år 1930 levererades den första motorsprutan till Sydamerika, som kom att bli den kanske främsta exportmarknaden för sprutor, främst Ecuador men också Chile och Argentina.

Under Erik Larssons ledning utvecklades företaget i rask takt, nya produkter tillkom, nya typer av motorer och motorsprutor utvecklades, administrationen stärktes och utbyggnader av fabriken utfördes. På motorsidan tillkom E-serien, som också gjordes i utförande för

snabbgående båtar, samt motor AL-22, som togs fram efter starka protester från många fiskares sida efter beslut om nedläggning av den populära AL-2:an. Den nya AL-22 var en kraftfullare motor, som gav högre fart och som framför allt var billigare i såväl inköp som drift.



Erik Larssons motorbåt, en 9,57x2,05 meters dubbelruffad Petterssonbåt, gjorde 17,6 knop med 70 hk E-6-Racer. Erik Larsson hade ett mycket nära samarbete med den kände båtkonstruktören C G Pettersson under ca 40 år. Pettersson sålde Albin-motorer och han ritade en serie båtar speciellt för Albin, den sista så sent som 1951.

Rotationspumpar

Albin-pumpen – hävstångspumpen av kolvtyp – var som nämnts företagets första produkt och kom att lägga grunden till företaget. På många områden, inom industrins olika grenar och vid anläggningar och företag, hade alltmer gjort sig gällande behovet av pumpar för skilda ändamål – transporterering av vätskor, tappning och fyllning av tankanläggningar, drift av cirkulationssystem, matning av oljebrännare etc. De gamla metoderna hade slopats och nya system baserade på effektivitet och snabbhet hade införts med pumpen som den vitala delen i anläggningen. Den måste vara av högsta kvalitet, vara absolut pålitlig och driftsäker och dessutom billig i inköp, drift och underhåll. Med detta för ögonen konstruerades och presenterades år 1932 en ny typ av Albin-



Den kompletta serien rotationspumpar.

pumpar – de sk rotationspumparna. Det rörde sig om en serie pumpar av kugghjulstyp med invändiga kuggar för pumpning av praktiskt taget alla vätskor av hög eller låg viskositet. Programmet omfattade pumpar i flänsalternativt fotutförande med kapaciteter från 0,5 till 500 l/min.

Administrationen förstärks

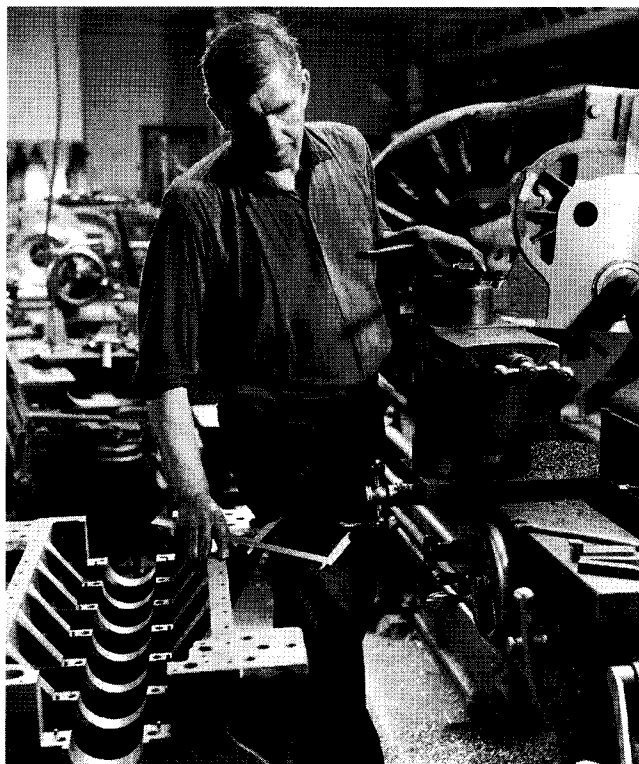
I takt med att företaget växte och utvecklades måste administrationen förstärkas och av de som anställdes under 30-talet och som senare kom att spela en framträdande roll på företaget kan nämnas: år 1930 Sven Lager, som blev inköpschef, år 1933 Eric Swahn, som blev produktionschef, gjuterichef, byggnadsansvarig mm, och Henrik Lindqvist, som blev kamrer och ekonomichef efter Fingal Ericsson. År 1935 Ivar Trana (pappa till den kände rallyföraren Tom Trana), som blev ritkontorschef, och Per Asplund, som sedermera blev en entusiastisk och energisk motorförsäljare, år 1939 Rolf Johansson (Duvenfeldt) som försäljningsinspektör för motorbrandsprutor, och Kapten Bo Hjorth, som försäljningschef. Bo Hjorth var en känd racerbåtsförare och kom från den då nyss nedlagda utombordsmotortillverkaren Gyroverken, Falun.

Sönerna blir delägare

När Erik Larsson övertog företaget drev han det till en början i privat ägo. Den 1 januari 1938 insatte han dock sina fyra söner (Mats, Sven, Håkan och Lars) som delägare i företaget samt grundade tillsammans med dem ett kommanditbolag varvid firmanamnet ändrades till Kommanditbolaget ALBIN L.A. Larsson.

Dieselmotorer

Under senare delen av 20-talet engagerades många konstruktörer i utveckling av dieselmotorer till automobil- och flygindustrin. Hos Erik Larsson uppkom förstås tanken på dieselmotorn även som båtmotor och år 1932



Charlie Larsson vid svarvning av G-6-D cylinderblock.

startades konstruktionsarbetet också inom detta område. Som hos de flesta motortillverkare på den tiden konstruerade man om en 4-cylindrig bensinmotor för dieseldrift. Efter en rad experiment fick också Erik Larsson erfarit att en del motorkomponenter i en förgasarmotor var för veka för att klara de ökade påfrestningarna i en dieselmotor. Man fick därför starta om från början och konstruera en helt ny dieselmotor. Det kom därför att dröja till 1939 innan man hade en motor klar för provning. Det var en 6-cylindrig förkammardiesel på 9,3 liters cylindervolym. Den fick beteckningen G-6-D och blev klar för lansering 1941, först i stationärt utförande men senare också som marinmotor.

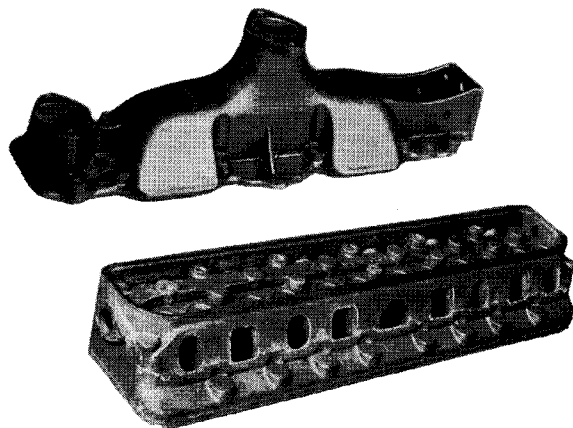
Motorförsäljningen mer än 4-dubblades under 30-talet och av totala antalet motorer varierade andelen marinmotorer mellan 70 och 90 % och stationära moto-

rer således mellan 10 och 30 %. 1939 såldes hälften av motorerna på export. Bland leveranser av stationära motorer kan nämnas kompletta generatoraggregat för L M Ericssons räkning till ett flertal länder i Europa och Latinamerika. Båtmotorer har levererats till Jagaren Göteborg, Flygplanskryssaren Gotland, Vaxholms Kustartilleriregemente, Arméförvaltningen, m/s Kungsholms livbåtar för att nämna några exempel.

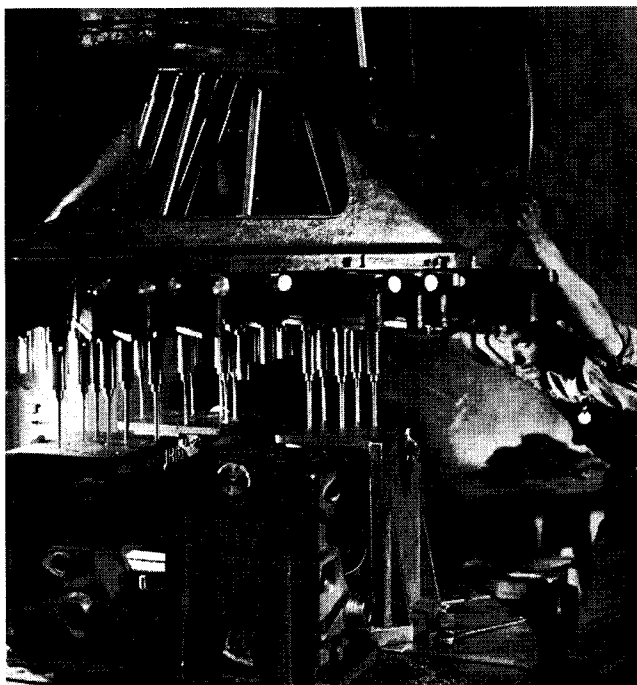
Nya utbyggnader

Under senare delen av 30-talet skedde stora utbyggnader av lokalerna. 1936 tillkom en stor monteringshall och nytt kontor, 1937 provrum och modellverkstad, 1936 och 1939 nytt gjuteri med ny, moderniserad utrustning. Gjuteriet var känt för hög kvalitet och bland kunderna fanns bl a AB Scania Vabis, för vilka tillverkades cylinderlock för 6-cylindriga dieselmotorer, in- och avloppsrör m m.

Erik Larsson gav i slutet av 1930-talet ytterligare bevis på sin djärvhet och initiativrikedom genom att utveckla och tillverka verktygsmaskiner för egen produktion. Man tog fram en multipelbormaskin för rationell borrarbning av vevstakar, en 36-spindlig bormaskin för borrarbning av bl a cylinderlock och cylinderblock, en finbormaskin för borrarbning av cylinderlopp och dessutom en verktygsslipmaskin.



Avloppsrör och cylinderlock gjutna för Scania Vabis.



Borring av cylinderblock i 36-spindlig bormaskin av egen konstruktion och tillverkning.

Krigsåren

Efter att under hela 30-talet ha haft en successiv ökning av motortillverkningen blev det för första gången en nedgång i försäljningen under andra världskriget. Dels beroende på minskad export men också förorsakat av ransoneringen på oljeprodukter, som gjorde att marknaden för fritidsbåtar kraftigt begränsades. Fisket hade dock högkonjunktur och man inriktade sig därför på yrkesfiskarna, som behövde driftsäkra, ekonomiska motorer där AL-22 och O-2 var mest aktuella. Man tog också upp gengasaggregat på programmet. Sådana hade dittills konstruerats för bilar och var dimensionerade för ett medeleffektuttag, som kanske ligger på halva motorns topp effekt. För båtmotorer och stationära motorer, där högsta effekt oftast uttages, blir förhållandet ett annat. Gengasaggregatet för sådana motorer fick



Gengasdriven motor i köpman Birger Rosenbergs båt.

inte vara underdimensionerat för då skulle det snart bli överhettat. Omfattande prov i provrum hade därför föregått lanseringen för Albin-motorerna. Man hade också stora framgångar med sina leveranser av gengasdrivna motorer för varpningsbåtar till fisket.

Varumärket Albin växte sig allt starkare och år 1942 ändrade företaget namnet till Albin Motor, Kommanditbolag, L.A. Larsson.



Dåvarande kronprinsen och kronprinsessan guidas av Erik Larsson på Hantverksutställningen i samband med Kristinehamns 300-års jubileum 1942.

Utökning av motorsprutprogrammet

Om nu försäljningen av motorer tillfälligt gick ner under andra världskriget så var det istället en kraftig uppgång på andra produktgrupper. Överallt i världen utvecklades brandväsendet och antalet motorspruttyper utökades. Motorsprutan Albin-800 med en kapacitet på 800 l/min kom i produktion 1941 och kom att säljas i stora antal, bl a till Luftskyddsinspektionen, som under 40-talet inköpte 1000-talet motorsprutor och dessutom brandmateriel för flera hundratusental kronor. Albin Motor hade nämligen då också på sitt försäljningsprogram ett sortiment av brandarmatur, slang och personlig utrustning. Programmet utökades också med motorsprutor med större kapacitet på upp till 3000 l/min vid 9 kg/cm² tryck. Vidare tog man fram en liten, lätt, bärbar motorspruta Albin-200, en handdriven sk blockpump samt ett skumaggregat. Ytterligare nyheter på brandsidan var brandpumpar för front eller aktermontering på brandbilar att drivas från bilens motor.

Motorsprutan Albin-800 var jämte den lilla Albin-200 den enda motorspruta som dittills inte hade en Albin-motor för drivning av pumpen – man hade för Albin-800 valt den engelsktillverkade Ford Prefektmotorn. På grund av kriget uppstod emellertid svårigheter att få leveranser från England och det blev till slut leveransstopp. Goda råd var nu dyra – Erik Larsson lyckades utverka tillstånd av Ford om tillverkning av motorn på

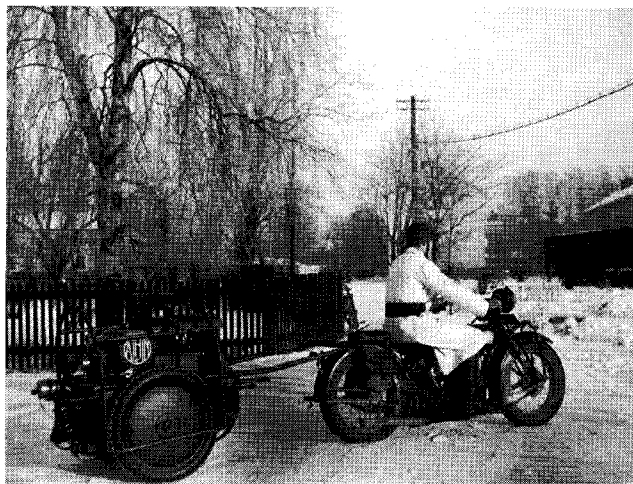


Motorsprutor Albin-800 klara för leverans till Luftskyddsinspektionen.

Albin men inga ritningar fanns att tillgå. Enda möjligheten var att demontera en Ford-motor och rita upp alla detaljer. Ritningar, modeller och verktyg togs fram på rekordtid och efter 6 månader kunde de första motorerna monteras och provas. Motorn fick typbeteckningen S-4 och togs också fram i version som båtmotor med namnet Sportman.

Motorcykelmotorer och kylkompressorer

Krigsindustrin kom också att ta företagets tjänster i anspråk för tillverkning av en motorcykelmotor och växellåda till Arméförvaltningens nya armémotorcykel m/42 konstruerad av civilingenjör Folke Mannerstedt. Tillverkningen omfattade såväl sid- som toppventilmotorer i antal om ca 300 respektive 3400 enheter. I standardutförande utvecklade motorn 19,6 hk vid 4200 r/m och med specialkamaxel 29,5 hk vid 5500 r/m. Montering av cykeln gjordes av Cykelfabriken Monark i Varberg. Som en kuriositet kan nämnas att Albin motorcykelmotor även kom att användas i tävlingssammanhang. De kända motocrossförarna Bill Nilsson och Sten "Storken" Lundin t ex hade cyklar med Albin-motorn – givetvis då i en upptrimmad version.



Armémotorcykeln även i brandvärnets tjänst.



Montering av mc-motorer.

Albin kolvpumpar fortsatte under krigsåren att öka och 1946 levererades ca 4600 st. En annan verksamhet under krigsåren var licenstillverkning av såväl amerikanska (General Motors) som tyska fabrikat av kylkompressorer. Kompressorblock och cylinderlock gjöts och bearbetades på Albin Motor och totalt gjordes ca 3700 enheter.

Verktygsmaskiner

Av tidigare berättelse framgår att Albin Motor gjorde verktygsmaskiner för egen tillverkning. År 1943 togs också några av dessa upp på försäljningsprogrammet, som då utökades med Albin fin- och jiggborrmaskiner samt verktygsslipmaskiner. Bland köparna av finborrmaskiner fanns såväl Scania Vabis som Volvo Skövdeverken, som köpte var sin. Totalt såldes ca 90 st, varav bl a 14 st exporterades till Kina. Av verktygsslipmaskinerna såldes ca 150 exemplar på ett 15-tal exportmarknader, bl a Canada som tog 14 st. Andra produkter på programmet var kylvätskepumpar, rundbord, plan-skivor, inskavningslinjaler och cylindriska tolerans-tolkar.

Motorutveckling

Även om företaget till stor del under krigsåren hade sin tillverkning inriktad på produkter som betingats av kriget innebar det inte att dess intresse minskat för båtmotorer. År 1940 kom på förgasarmotorsidan de nya, moderna motorerna Kommendör A-4 och Amiral A-6 på 50 respektive 75 hk – högvarviga motorer för snabba arbets- och fritidsbåtar. Kooperativa Förbundet gjorde ett försök att lansera en svensktillverkad traktor, för vilken de uppdrog åt Albin att ta fram en motor. Den fick typbeteckningen T-4 och blev för övrigt den enda bensindrivna toppventilmotor Albin utvecklade och tillverkade. Vid krigsslutet visade det sig dock att det fanns en överproduktion av traktorer i världen och motorn lades ner sedan ett hundratal motorer hade levererats till AB Landsverk, Landskrona.

År 1941 kom för andra gången en förfrågan på tillverkning av bilmotorer. Det var General Motors, som vid den tiden hade tänkt tillverka en speciell svensk lastbil med en 120 hk motor. Man räknade med att sälja ca 500 st per år men i utgångsläget ca 200 st. Någon lämplig motor fanns inte på programmet då men GM förklarade sig villiga att rita en 6-cylindrig motor om 6,5 liter och ville ha hjälp från Albin vid ritningsarbetet.



Intresserad monark. Kung Gustav V tillsammans med Bo Hjorth.

De ville också ha hjälp med tillverkning av vissa reservdelar för de tusentalet utbytesmotorer som byttes ut om året. Någon uppgörelse kom dock aldrig till stånd.

Direktinsprutad dieselmotor

År 1941 anställdes den unge ingenjören Gunnar Stridh som provningsingenjör. Under sin ingenjörutbildning hade Stridh som lärare haft dieselexperten John Ståhlblad, sedermera utvecklingschef på Volvo Penta, och dieslar blev också hans speciella intresseområde. Efter att i England ha studerat dieselteknik 1946 stod det klart för honom att motorer med direktinsprutning var det som gällde för framtidens dieselmotorer, vilket han också lyckades sälja in hos Erik Larsson. Utvecklingsarbetet med en direktinsprutad dieselmotor startades omedelbart upp och redan år 1948 kunde Albin Motor som första tillverkare i Sverige presentera en direktinsprutad dieselmotor – den fyrcylindriga typ G-4-D på 75 hk vid 1600 r/min.

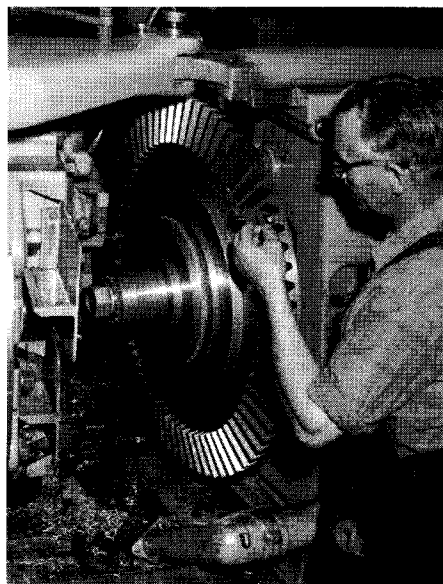
Verksamheten växer

Fabriken hade genomgått en betydande expansion under 40-talet. Investeringar i ny maskinverkstad och nytt materialförråd gjordes 1942, och år 1945 tillkom ny modellverkstad, nytt modellförråd, ny kuggverkstad samt utbyggnad av kontoret. År 1943 innebar en stark utveckling för Albin Motor, produktionskapaciteten hade sedan förkrigstiden tredubblats och stora statliga beställningar fullgjordes. Arbetsstyrkan ökade stadigt och var som mest år 1944 uppe i 580 man och man hade då en omsättning på 5,7 milj. kronor. Den långvariga verkstadskonflikten 1945 orsakade självfallet ett stort avbräck i verksamheten och medförde nästan en halvering av omsättningen till 3,2 milj. Många arbetare sökte sig till andra yrkesområden, vilket gjorde att det kom att ta lång tid att arbeta upp kapaciteten igen efter strejken. Efterfrågan på motorer ökade avsevärt efter krigsslutet och kom därvid att kraftigt överstiga produktionsförmågan, som således begränsades av tillgången på yrkeskunnig arbetskraft men också på maskinkapacitet.

Leveranstider på upp till 1 år noterades och man kunde tidvis över huvud taget inte lämna några leveranstider utan måste allt emellanåt stoppa upp med ordernotering till dess läget på leveransfronten bättre kunde överblickas. Trots att man avböjde order under 6 månader var produktionen såld för 8 månader framåt. Oturligt inträffade dessutom en ganska allvarlig brand i januari 1946, varvid kärnmakeriet och metallgjuteriet helt förstördes tillsammans med ett antal svårersättliga modeller – en händelse som bidrog till att förlänga leveranstiderna med ytterligare cirka 2 månader.

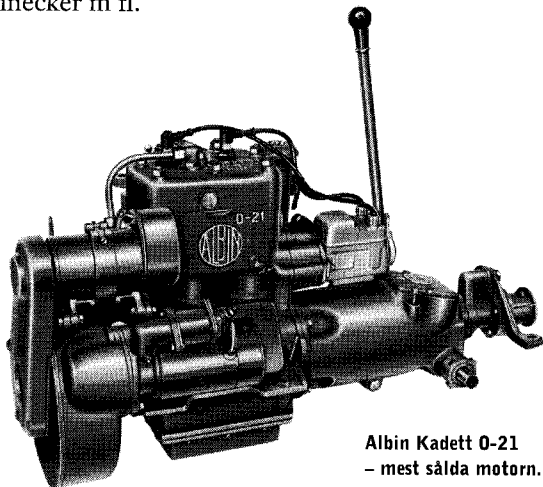
Kuggavdelningen byggs ut

I och med en utbyggnad av kuggavdelningen kunde man åtaga sig ytterligare kuggskärning åt andra verkstäder. Cylindriska kugghjul tillverkades i storlekar från modul 0,5 till 16 och i diametrar från 8 till 1400 mm. Likaså åtog man sig härdning av kugghjul i egen härdanläggning samt i viss utsträckning in- och utvändig rundslipning och centerlesslipning. Förutom avvalsningsfräsmaskiner för framställning av cylindriska kugghjul, snäck- och skruvhjul fanns också maskiner för hyvling



Kugghyvling av koniskt kugghjul.

av cylindriska och koniska kugghjul. Kuggbearbetningsmaskinerna var alla av allra bästa fabrikat såsom Fellows, Gleason, Gould & Eberhardt, Lees-Bradner, Pfauter, Reinecker m fl.



Albin Kadett O-21
- mest sålda motorn.

Albin Motor 50 år

Lagom till företagets 50-årsjubileum kunde man presentera en nyutvecklad och moderniserad version av O-seriens typer i effektområdet 5 – 40 hk vid 1600 r/min och med beteckningarna Jungman O-11, Kadett O-21, Styrman O-41 och Båtsman AL-23. Något år senare kom också Styrman O-411. Dessa motorer var försedda med nytt backslag där samtliga delar arbetade i tunnolja och med friläggesspär, så att god frigång erhöles. Vidare var de utrustade med flänsmonterad SEM-magnet för lättare tillgänglighet, omkonstruerad kylvattenpump samt vevaxellagring och vevstakar försedda med tunnväggiga, utbytbara lagerskålar.

50-årsjubileet firades den 2 december 1950 vid en högtidlighet på biografen Röda Kvarn. Högtidstalet hölls av direktör Erik Larsson och landshövding Axel Westling delade ut Kungl. Patriotiska Sällskapets silvermedalj i 1:a storleken till 36 trotjänare med minst 25 års anställning. På kvällen samlades inbjudna samt anställda med 10 års anställningstid (begränsning p g a platsutrymme) till supé på Stadshotellets festvåning. Dagen

efter var det öppet hus för allmänheten och ett stort antal kristinehamnare tog tillfället i akt att bese kontors- och verkstadslokalerna.

Jubileumsåret blev omsättningsmässigt ett rekordår då man omsatte ca 7 milj kronor med ca 500 anställda. Totalt hade då levererats ca 20000 motorer.

Satsningar på försäljningsidan

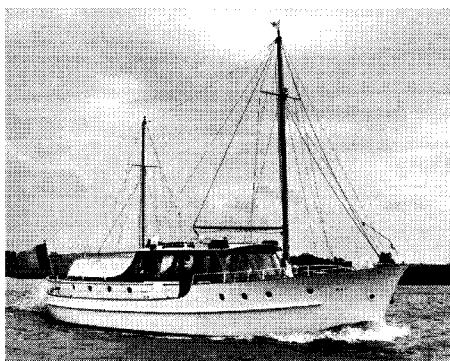
Erik Larssons yngste son, Lars, inträdde som försäljningschef när kapten Bo Hjorth slutade 1950. Han hade efter handelsutbildning på rekordtid tagit en jur kand i Uppsala och några år tidigare börjat i företaget. Marknadsavdelningen förstärktes och marknadsföringen intensifierades på såväl den svenska som den utländska marknaden. Nya marknader och användningsområden öppnade sig. Efter moderniseringen av O-serien koncentrerades utvecklingen på dieselmotorer med inriktning på såväl marina som stationära motorer. Under mitten av 50-talet kom nya, direktinsprutade, 4- och 6-cylindriga dieselmotorer, som år 1957 följdes upp med en modern och lätt dieselmotor på 120 hk vid 1600 r/m, typ G-62, vilken var den enda svenska dieselmotorn av denna typ och storleksklass som var helt konstruerad för marint bruk. De 6-cylindriga motorerna kunde också levereras i turboladdat utförande och G-62 nådde då en effekt av upp till 185 hk vid 1800 r/m. Dessa motorer levererades för marint ändamål till fiske- och arbetsbåtar, lots- och tullbåtar, fraktbåtar, färjor och lustyachter på olika marknader och i några fall i båtar med tvilling- eller trippelinstallerade motorer med gemensam reduktionsväxel. I stationärt utförande såldes de till pumpaggregat för bevattningsändamål till bl a Peru och Israel men också som kompletta generatoraggregat som reservverk för sjukhus samt militära anläggningar i bergsskyddsrum etc. Köpare av generatoraggregat och reservverk var bl a statliga myndigheter såsom Arbetsmarknads-, Byggnads-, Vattenfalls- och Civilförsvarsstyrelserna, Flyg- och Fortifikationsförvaltningarna, elektricitetsverk, skolor och landsting, industrier och sorteringsverk vid grustäkter m fl. God exportmarknad för generatoraggregat var Brasilien.



Kanalbåten Kinda med motor G-6-D.

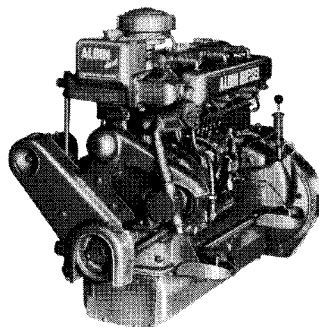


Färjan Alnö 2 med 4 st motorer G-61.

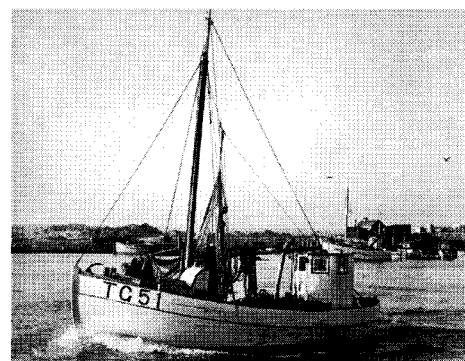


Lustyachten May med motor G-6-D.

Några båtar med Albin diesel-motorer.



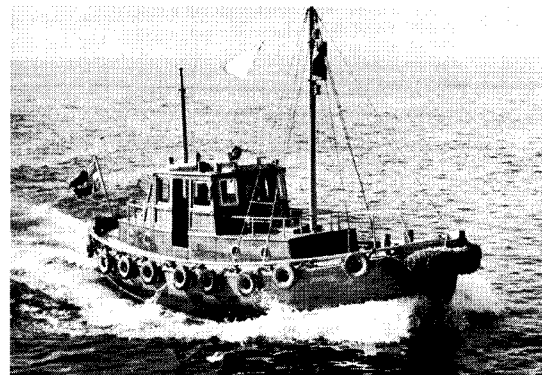
Marindieselmotor
G-62.



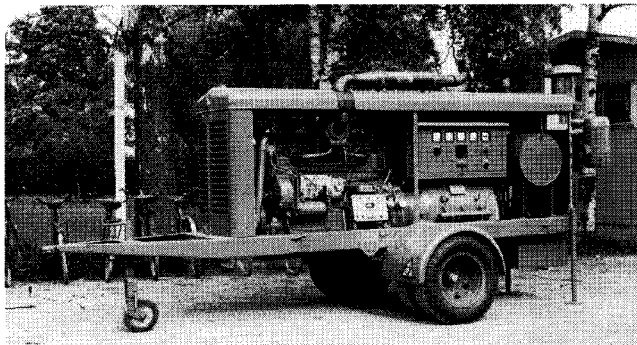
Fiskebåten Max med motor G-41.



Hamnbåten och isbrytaren Dan med 3 st motorer G-62, med gemensam reduktionsväxel och utrustade med turboaggregat.



Lotsbåten Hälsingborg 1 med motor G-41.



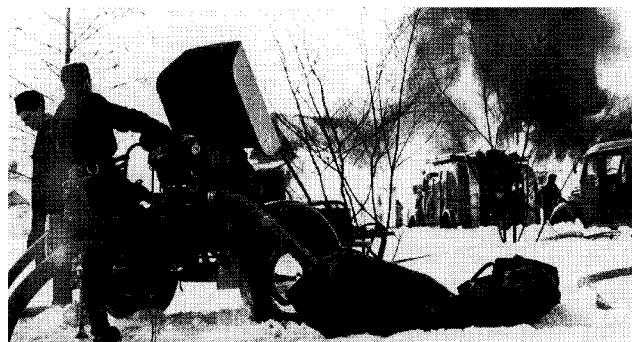
Mobilt generatoraggregat med turboladdad diesel.

Året 1953 innebar en markant ökning av dieselförsäljningen – dubbelt mot 1952. Nya marknader för diesel blev Colombia, Polen, Uruguay och Franska Indokina.

Samtliga produkter som tillverkades var mycket livligt efterfrågade men p g a brist på arbetskraft kunde Albin Motors hela kapacitet inte fullt utnyttjas. Det fanns knappast någon produkt som inte skulle kunnat säljas i långt större antal om produktionsresurserna förelegat. Svårigheten att få kvalificerad arbetskraft gjorde att man 1949 fick söka utländsk arbetskraft och man fick därvid duktiga yrkesarbetare från bl a Västtyskland, Österrike och Italien. Tillgången på bostäder var också en hämmande faktor och för att råda bot på bostadsbristen engagerade sig företaget i bostadsproduktion. Tre bostadsrättsföreningar uppstartades på sammanlagt 70-talet lägenheter där anställda kunde teckna sig för en bostadsrätt. Någon insats behövde inte betalas av lägenhetsinnehavaren utan detta löstes så att insatsen skrevs av med 10 % efter varje boendeår och efter 10 år övergick bostadsrätten till lägenhetsinnehavaren. Företaget hjälpte också personalen med borgensåtagande vid byggandet av egna hem.

På brandsidan var det motorsprutorna Albin-200 och Albin-800 som gällde. Indien och Sydafrika blev nya marknader för Albin-200. Stora order på Albin-800 från såväl svenska Civilförsvaret som från Det Norske Sivilforsvar under de första åren på 50-talet liksom från SJ och Arméförvaltningen. Nya regler för motorsprutor hade utfärdats 1955 av Brandinspektionen där man före-

skrev luftkylda motorer för motorsprutor klass II. AB Pumpindustri (API) och Albin Motor träffade avtal om ett tekniskt samarbete, som innebar att API lade ner sin tillverkning av motorsprutor och i stället tillverkade vissa pumpar för Albin motorsprutor. Volkswagen hade en industrimotorvariant av sin luftkylda bilmotor och Albin Motor tog då fram en motorspruta med denna motor och typ Albin-900 VW presenterades på marknaden 1957 som ersättning för Albin-800. Den passade perfekt för Civilförsvaret, som redan 1959 kom med en första beställning på 300 motorsprutor och sedan kom att köpa dem i stora antal.



Albin-900 VW i aktion.

Ny kugghjulverkstad

Ytterligare nybyggnationer skedde 1954 med ny kugghjulverkstad, en avdelning för tillverkning och skärpning av verktyg samt en svetsavdelning, personalrum, tvättrum etc om tillsammans 1300 m². Vidare uppfördes en förrådsbyggnad för halvfabrikat om 480 m², som man för övrigt invigde genom att där hålla sammanträde med företagsnämnden till vilket personalen och representanter för pressen inbjudits. Information, tesupé och underhållning av egna förmågor delade upp aftenen i lämpliga portioner.

Investeringar gjordes i en kuggmaskin och tre kuggautomater samt en ny Klingelberg slipmaskin för skärpning av kuggverktyg. Kugghjulsförsäljningen var i första hand inriktad på svensk verkstadsindustri och

kundkretsen ökade successivt. En av de större och viktigaste kunderna var Printing Equipment, som köpte ett stort antal kuggjul för sina tryckerimaskiner. En annan viktig kund var AB Bygg- & Transport för vilka man tillverkade kuggjul för deras truckar.

Tredje generationen tar över

Ägarförändringar skedde under 50-talet: år 1950 utträdde äldste sonen Mats ur bolaget och 1955 överlät Erik Larsson företaget på sina övriga söner men stod kvar som VD fram till den 1 januari 1958 då yngste sonen Lars tog över VD-posten.



Direktör Erik Larsson med sönerna Sven, Lars och Håkan.

1955 genomfördes också en modernisering av gjuteriet med bl a en ny elugn för torkning av torrsandsformar samt nytt gjuterikontr. Ny formmaskin tillkom också 1959. Kapaciteten blev ca 1200 ton, varav 500 ton för egen produktion. Albin Motors gjuteri var sedan länge känt för hög kvalitet och fick också licens som Mehanitegjuteri.

År 1957 anordnade Albin Motor i samarbete med Kristinehamns Motorbåtsklubb motorbåtstävlingen "Vänerträffen" – en distans- och orienteringstävling med sträckning i nordöstra delen av Vänern med start och mål i Kristinehamn. Första pris var en Albin båtmotor typ O-11. Vänerträffen blev sedan en återkommande tävling ett antal år. 1957 gjordes också en inspelning av filmen "Kamrat på sjön" som visade hur en Albin-motor

tillverkas samt dess installation och skötsel. Filmen visade även miljöer från Kristinehamns skärgård och från ost- och västkusten.

Ett avtal träffades 1959 med Husqvarna Vapenfabrik som gick ut på att Albin Motor genom sin exportorganisation skulle sälja deras 3,5-hk utombordsmotor på utomskandinaviska länder. Samma år ändrades lärlingskolan till inbyggd verkstadsskola och teoriutbildningen samordnades i yrkesskolans regi.

Första steget in i båtbranschen

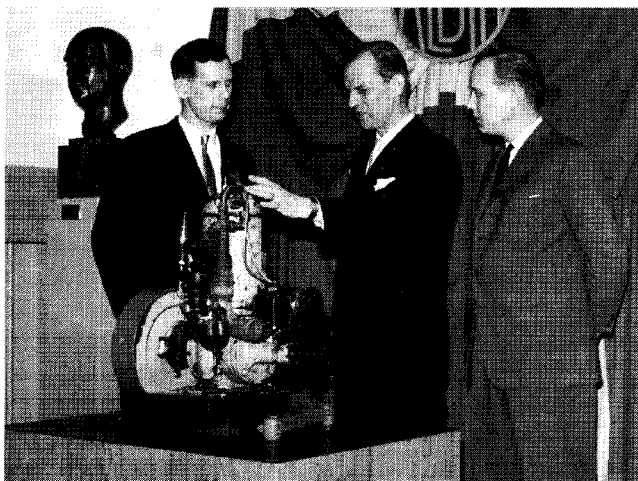
Lars Larsson hade tanken på att gå in i kat eftersom han då med sina motordock beslutet att i syfte att sälja i USA – givetvis som hjälpmotor. Kontakt med båtberg på Orust denne ett avtal

vid olika tillfällen umgåtts med båtbranschen men länge tvekskulle komma att konkurrera köpare. År 1956 tog han starta Larsson Trade AB svenskbyggda segelbåtar då med en Albin-motor Han hade kommit i byggaren Harry Hall- och nådde med om tillverkning av



Kustkryssaren P-28.

en 28-fots kustkryssare, P-28 (Pacific 28), med skrov i mahogny och ett deplacement på 2700 kg. Den ut-



Lars och Håkan Larsson i samspråk med Olle Salénus vid den återfunna "Förstlingen".

rustades med en ALBIN Kadett typ O-21 med reverse-ringsanordning och ställbar propeller. Kölarna gjöts vid Albin Motors gjuteri. Gunnar Ahlebro flyttade över från Albin Motors exportavdelning till Larsson Trade AB och fick ansvaret för försäljningen av P-28:an. Till en början inriktades den på USA:s västkust, främst Kalifornien. Båten blev mycket snabbt populär och snart sålde man också på USA:s ostkust för att senare gå ut på den europeiska marknaden – England, Tyskland, Frankrike, Italien och – Sverige. Inom 2 år hade ett 80-tal båtar sålts.

Förstlingen återfunnen

I samband med Albin Motors 50-årsjubileum gjordes förnyade försök att spåra upp den första motorn, "Förstlingen", och ytterligare försök gjordes år 1956 – 50 år efter det motorn tillverkades. Men alla försök var förgäves ... tills det helt överraskande kommer ett brev till företaget i augusti 1959 från ingenjör Olle Salénus i Falköping, ägare till en gammal Albin båtmotor. Denne kunde inte uppge vare sig motorns tillverkningsnummer eller tillverkningsår, men de medföljande fotografierna avslöjade snart för Erik Larsson att motorn var en verk-

lig dyrgrip – det var den allra första Albin-motorn från 1906, som den då 17-årige Erik Larsson egenhändigt konstruerat och tillverkat. Erik Larsson gjorde genast upp om ett sammanträffande med ingenjör Salénus och den 20 september möttes de i Skärhamn på Tjörn. Det blev en minnesrik dag då han efter 53 år fick återse sin första skapelse och själv köra den på dess sista tur, en händelse som dokumenterades genom en filminspelning där Erik Larsson berättar om motorns tillblivelse. Genom välvilligt tillmötesgående av ingenjör Salénus fick Albin Motor tillfälle att återfå "Förstlingen" och i utbyte fick Salénus i stället en ny motor typ O-21 med komplett utrustning. Förstlingen har numera en hedersplats i företagets lokaler.

Endast ett par veckor efter att Erik Larsson fått uppleva det kära återseendet av den första motorn omkom han i sviterna efter en trafikolycka sedan han under ett besök i Lybeck blivit påkörd av en bil. Genom hans bortgång förlorade företaget en ledare, som var ett med det företag han så framgångsrikt vidareutvecklade efter övertagandet av sin far och som fick en framträdande roll



Erik Larsson, 1889-1959.

i förbränningsmotorns historia i Sverige. Professor Edvard Hubendick, på sin tid ansedd som en av vårt lands främsta experter på förbränningsmotorer, skrev i en artikel om Albinmotorn i Teknisk Tidskrift 1942 bl a: "Albinmotorn är ett glänsande bevis på huru en pojkes skapande intresse utanför skolans ram kan befrukta vårt samhälle och föra till en stor människogrups försörjning". Vid sidan om sitt engagemang i det egna företaget intresserade sig Erik Larsson även för samhällsfrågor och var ledamot i stadsfullmäktige och drätselkammaren, där han representerade det dåvarande högerpartiet och där hans mångsidiga kunskaper och livserfarenhet var en stor tillgång. Under en lång följd av år var han också ledamot av Handelsbankens

lokalstyrelse, senast som dess ordförande. Han var även ledamot i Vänerens Seglationsstyrelse.

Bra inledning på 60-talet

Man gick in i 60-talet under en högkonjunktur med stor efterfrågan på samtliga områden. Svårigheten att få tag på yrkesarbetare tvingade företaget att arrangera en snabbutbildning för svarvare. Besvärande var också bostadsbristen liksom de långa leveranstiderna på material. Order på småmotorer kunde inte noteras förrän efter semestern och många återförsäljare var inbokade inte bara för 1961 utan också in på 1962. Kuggskärningssidan gick stadigt uppåt och på gjutgodssidan hade man fått bromsa upp försäljningen av alla krafter eftersom kapaciteten måste tas i anspråk för den egna produktionen. De stora dieslarna mötte hård konkurrens från Scania Vabis och Volvo Pentas mariniserade bilmotorer men trots pressade priser hävdade man sig väl och hade order inne för 8 månader framåt. Omsättningen ökade under första kvartalet med 20% mot föregående år och 3-skift infördes i svarvaravdelningen och 2-skift i kuggavdelningen. Efter omfattande provningar vid KTH hade Albin Motor i konkurrens med andra ledande svenska dieselmotorbyggare antagits som leverantör av dieselmotorer och dieselgeneratoraggat till svenska flygvapnet. Man kunde också notera en god export genom sina vid den tiden 70-talet utlandsagenter.

Läget såg alltså ljusst ut inför företagets 60-årsjubileum som avhölls den 3 december på biografen Röda Kvarn. Högtidstalet hölls av styrelsens ordförande Sven Larsson, guldklockor till 19 anställda med 25 års tjänst delades ut av landshövdingen och tidigare talmannen Gustaf Nilsson, och filmen "Förstlingen" förevisades.

Plaståldern är ett faktum

Det fanns ute på marknaden en mängd små plastbåtar, roddbåtar och snabbgående planande båtar men inga motorbåtar av sniptyp. Därför kontaktades båtkonstruktören Lage Eklund, som fick i uppdrag att rita en stabil motorsnipa av konventionell typ. Resultatet blev "Sjö-

björn" med skrov i glasfiberarmerad plast i halvdäckt utförande med läsbara utrymmen i för och akter, byggd enligt Lloyds rekommendationer. I standardutförande skulle den förses med motor Jungman O-11, som beräknades ge båten en fart av 6-7 knop. Tillverkning uppstogs i nystartade dotterbolaget Bro Varv, som också tillverkade en liten 4 m fritidsbåt i plast. Båten blev klar för leverans våren 1961. Senare gjorde man också en halv-ruffad motorbåt kallad Styrbjörn med motor O-21. Bro Varv sysselsatte 15 man och som försäljare anställdes Uno Ericsson. Föreliggande byggnadsplaner på ett varv vid Gustavsvik skjöts dock på framtiden.

Larsson Trade utökade sitt försäljningsprogram med en 10,64 m lång och 3 m bred havskryssare, REX 35, konstruerad av den välkände båtkonstruktören Olle Enderlein och byggd på Hallbergs Båtbyggeri. Inventiös inredning med 6 kojplatser, pentry och rikliga hygien- och förvaringsutrymmen samt utrustad med ALBIN Styrman typ O-41. Vidare en av Lage Eklund ritad dubbelruffad motorbåt Pole Star, 7,6 m, med motor O-411 på 40 hk och byggd hos Svensson & Dahlström, Karlstad.

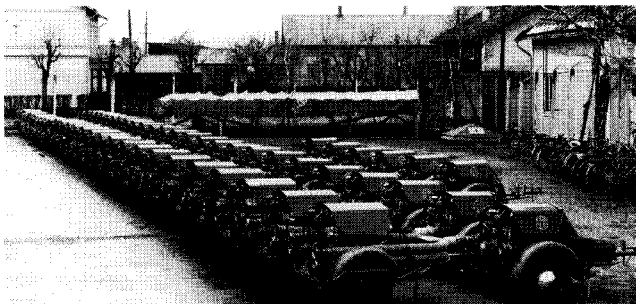
Lars Larsson ensam ägare

Vid extra sammanträde den 17 januari 1962 informerades företagsnämnden om att Lars Larsson fått optionsrätt på förvärv av företaget. En styrelse tillsattes bestående av bankdirektör Sven Widemar, SHB Stockholm, bruksdisponent Bo Risberg, Hasselfors, flygdirektör Sture Edwardsson, Linköping och VD Lars Larsson. Företaget ombildades till aktiebo-



Lars Larsson, VD 1958-1970. Företagets ägare 1962-1983. Förutom företagsledare en känd idrottsprofil, allsvensk i fotboll för Degerfors IF och med landslagsuppdrag. Engagerad i kommunalpolitiken, ledamot i styrelsen för Verkstadsföreningen mm.

lag och ändrade namn till Albin Motor AB. Fastigheten, som tidigare ägts av bröderna Lars, Sven och Håkan, köptes av aktiebolaget. Sven Larsson förvärvade Albin Motors aktiepost i Bro Varv och verkstaden avd. 10 såldes. Lars Larsson drog upp ny strategi för företaget. Han hade sedan flera år hävdad att satsningen borde göras på småmotorer. Beslut togs nu om nedläggning av utvecklingsprojektet stor diesel och att tillverkningen skulle upphöra av först stationära dieslar och senare även av de marina samt dessutom några andra, mindre lönsamma produkter. Lars Larssons närmaste målsättning blev nu en inriktning på småmotorer, framförallt på en liten 2-cylindrig dieselmotor som var under utveckling. Exportarbetet inriktades på en hårdare bearbetning och koncentration på ett mindre antal marknader. Vidare genomförde man en betydande upprustning av maskinparken samt en förenklad administration och fastare organisation.



En leverans av Albin-900 till CFS.

Marknadsinsatserna ökades, Gunnar Ahlebro blev 1963 försäljningschef för den skandinaviska marknaden och exportavdelningen under Åke Ström utökades med 2 man. Nya stora order från CFS på dryga 1000-talet motorsprutor typ Albin-900VW.

Utvecklingsidan, med Gunnar Stridh som chef, utökades och arbetade med den nya lilla dieseln AD-2, motor O-21 i segelbåtsutförande samt en ny serie rotationspumpar typ RA. En ny motorspruta typ Albin-200/70 provades och godkändes vid Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm för Civilförsvarsstyrelsens räkning. Den var framtagen på uppdrag av Statens Brandinspek-

tion och uppfyllde fordringarna enligt svensk standard klass I. Drivkällan var en 2-taktsmotor framtagen av Husqvarna Vapenfabrik i samarbete med Albin Motor och centrifugalpumpen tillverkades av AB Pump-industri. Hopmontering skedde hos Albin Motor som också handhade marknadsföringen. Albin-200/70 var en lätt, bärbar motorspruta lämplig för skogsbrandförsvaret, byggebrandförsvaret och industriellt verkskydd.

Samarbete med Volvo Penta

I slutet av 40-talet blev Erik Larsson kontaktad av Pentaverkens VD, Harald Wiklund, angående samarbete på småmotorsidan, antingen genom att Albin Motor skulle tillverka motorer åt Penta eller att Penta skulle få köpa Albin-motorer och sätta sitt namn på. Albin Motor hade på den tiden stora problem att hinna producera egna motorer i takt med den stora efterfrågan och man fick därför då tacka nej till samarbete.

År 1963 återkom emellertid AB Volvo Penta (som företaget då hette) och ett 5-årigt avtal träffades gällande försäljning av marina småmotorer. Detta innebar att Volvo Penta, som inte längre tillverkade förgasarmotorer under 30 hk, kom att marknadsföra Albin Motors 5 och 10 hk förgasarmotorer under varumärket Volvo Penta och med typbeteckningarna C5 respektive C10. Parallellt fortsatte Albin Motor att sälja typerna O-11 och O-21 under eget varunamn. Ett liknande avtal träffades senare också för den amerikanska marknaden med motortillverkaren Palmer avseende AD-2 och för den engelska marknaden med den engelske motortillverkaren Ailsa Craigh men omfattade då hela motorprogrammet. Förhandlingar fördes även med franska Couach på samma grunder.

Ny liten dieselmotor

Den nya lilla 2-cylindriga dieselmotorn AD-2 på 16 hk väckte stor uppmärksamhet då den visades på 7 stora båtutställningar i Europa och USA och därefter i de skandinaviska länderna. Den kom ut på marknaden inför säsongen 1964 och presenterades utförligt i det



Lars Larsson visar AD-2 för Prins Bertil.

första numret av den nystartade personaltidningen "Utkik från Albin", som förutom till personalen också sändes ut till Albins återförsäljare. Redaktör och ansvarig utgivare var intendent Sven Lager. Samtidigt presenterades motor O-21 i kombination med ställbar propeller (O-21 Kombi). I stället för backslag var motorn försedd med en manövermekanism som

stod i förbindelse med motorns gasreglage. Detta möjliggjorde manövrering av bladomställning och gasreglage med enbart en spak, som tillsammans med den kompakta konstruktionen gjorde motorn idealisk som hjälpmotor i segelbåtar.

Företagsförvärv

Albin Motor utökade under 1964 och startade eget försäljningskontor i Göteborg genom att överta den marina verksamhet som Elga-Marin bedrivit, vilket innebar att förutom Albin båtmotorer även ett stort sortiment av marina tillbehör och utrustningar kom att kunna tillhandahållas. Samma år förvärvade man Åmek Verken i Näs Bruk i södra Dalarna, som tillverkade kända kugg-, snäck- och tappväxlar, vilka produkter man avsåg att vidareutveckla och marknadsföra under eget varumärke. Åmek Verken hade vid köpet 45 anställda. År 1965 övertog man också AB Helmer Langborg, som varit Albins motoråterförsäljare i Stockholmsdistriktet under mer än 40 år. Avsikten var att driva firman såsom dotterbolag med oförändrat namn och med detta förvärv själva svara för marknadsföringen på den mycket viktiga stockholmsregionen.

1964 blev för övrigt ett rekordår för försäljningen av båtmotorer i och med att drygt 2100 motorer hade leve-

rerats under året. Även andra Albin-produkter hade sålt bra – över 500 st Albin-900 VW och drygt 3700 st rotationspumpar, gjutgods för 1,4 milj och kugghjul för 1,2 milj kronor. Produktionsvolymen steg 9 % med 1 % större arbetsstyrka.

Sista kolvpumpen monterad

Vid utgången av år 1964 sattes definitivt punkt för den äldsta av de tillverkningar, som Albin Motor lanserat under sin 64-åriga tillvaro. Företaget hade beslutat att upphöra med tillverkningen av kolvpumpar, som bedrivits allt sedan starten.

Stora order noterades 1966 på motorbrandsprutor från Kungliga Flygförvaltningen och Civilförsvartsstyrelsen. De följdes upp 1967 med ytterligare stora order. Industripumparna ökade och samtidigt introducerades RA-pumparna, som var en vidareutveckling av pumpserie R.

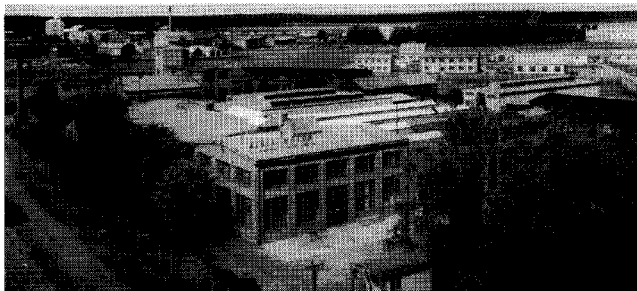
Båttillverkning startas

Havskryssaren P-28 hade fram t o m 1964 sålts i närmare 200 exemplar och inför säsongen 1965 togs beslut att även ta fram den med skrov i glasfiberarmerad plast – 15 båtar i trä och 25 st i plast. Antalet nöjesbåtar i Sverige hade på 3 år tredubbats och förväntades öka i accelererande takt. Vid båtutställningen "Allt för Sjön" i Stockholm stod det klart att båtar i plast börjat ta över. Av fyrahundratalet utställda båtar var 190 st i plast, 130 st i trä och ett 80-tal båtar i annat material. Lars Larsson hade under en resa i USA haft tillfälle att där besöka ett båtvarv och studera hur amerikanerna rationellt lagt upp tillverk-



Havskryssaren Vega.

ningen med montering av prefabricerade inredningar och moduler. I det läget såg Lars Larsson möjligheten att förverkliga sin gamla idé att starta båttillverkning i Kristinehamn. Kontakt togs med den kände båt-konstruktören och seglaren Per Brohäll som fick i uppdrag att rita en familjebåt med skrov i plast och med hjälpmotor. Resultatet blev segelbåten Vega med motor O-21 Kombi. Projektering av en fabriksbyggnad om 40 x 18 m för montering av Vegan startades upp på Drevsta industriområde i Larsson Trades namn. Skrov och överbyggnad köptes från Gullmarsvarvet i Lysekil och tillverkningen av inredning och utrustning överläts på underleverantörer. I Kristinehamn startade tre erfarna båtbyggare ett nytt företag – Båtprodukter AB – för tillverkning av all träinredning. Den 13 januari 1966 stod varvet färdigt för invigning. Då fanns redan den första Vegan klar och före semestern byggdes 25 båtar. Uno Eriksson utsågs till platschef med ansvar för försäljning och produktion medan inköps- och ekonomifunktionerna sköttes från Albin Motor.



Den gamla verkstaden i kvarteret Tapiren vid tiden för avflyttningen.

Gjuteriet läggs ner efter 67 år

De gamla lokalerna i innerstaden var otidsenliga och levde inte upp till kraven på en rationell produktion och därför inleddes 1967 projekteringen av en ny fabrik. Man fick av staden en option på en tomt om 60.000 m² på Drevsta industriområde mitt emot Larsson Trades fabrik. Frågan uppstod nu om gjuteriets framtid. Lön-samheten var inte tillräckligt god och det förelåg stora svårigheter att rekrytera personal. Många större gjute-

rier hade byggts ut till överkapacitet och konkurrerade om legogjutgodset med låga priser. Erfarenheten hade visat, att det krävs stora helmekaniserade gjuterier för att upprätthålla en ekonomiskt hållbar drift. Beslut om nedläggning av gjuteriet togs och en epok i Albin Motors historia avslutades när be-



Interiör från gjuteriet.

slutet verkställdes den 7 april 1967. 60 man arbetade på gjuteriet men genom naturlig avgång och omplaceringar var det 50 st som berördes av nedläggningen. Gjuteriet hade funnits alltsedan företaget startade och fick alltså verka i 67 år. I och med nedläggningen tvingades man vända sig till de stora gjuterienheter, som fanns att tillgå på marknaden, och de mera kvalificerade detaljerna kom att gjutas vid Husqvarna Vapenfabriks gjuteri.

Göteborgskontoret i nya lokaler

Göteborgskontoret flyttade 1967 in i nybyggda lokaler i Västra Frölunda. Byggnaden omfattade ca 600 m² och inrymde förutom försäljningskontor, utställningshall för motorer och båttillbehör, även reservdelslager, lager för motorer samt riggverkstad och serviceverkstad. Anläggningen invigdes av Kristinehamns kommunalråd K A Karlsson den 27 september och utgjorde en kraftig förstärkning av Albin Motors service på Västkusten.

Från företagets amerikanske representant, Auto Marine Engineers Inc, kom order på 300 st AD-2 i stationärt utförande för generatoraggregat. 25 st aggregat beställdes av US Navy för att förse mindre fartyg med elkraft.

Ny verkstads- anläggning

Avtal blev klart med Kristinehamns Stad som köpte de gamla anläggningarna och Albin Motor förvärvade tomten på Drevsta industriområde på 85.000 m² för uppförande av nya verkstads- och kontorslokaler.

SIAB antogs som entreprenör för den nya anläggningen, som omfattade verkstadsbyggnad om 6.500 m² i 4 skepp om vardera 90x18 m, kontorsbyggnad 1.350 m² i 3 plan, kallförråd 2.000 m² samt skyddsrum och personalutrymmen på 450 m² – totalt 10.300 m². Ansvarig för byggprojektet blev överingenjör Eric Swahn. Första spadtaget togs den 4 mars

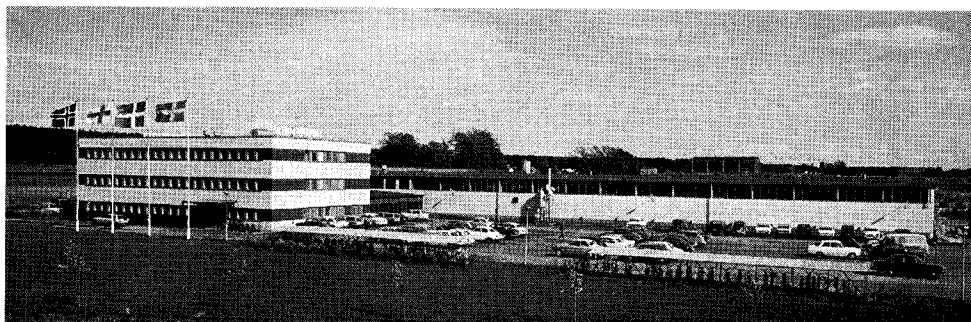


Överingenjör Eric Swahn, byggansvarig för nya fabriken.

1968. Inflyttning i verkstaden beräknades ske i slutet av 1968 och i kontoret i början av 1969. Verkstaden byggdes för rationell tillverkning av motorer med flödesorienterad materialförsörjning. Godsmottagning och råmaterialförråd i ena änden av fabriken, bearbetning i en blockline och en axelline fram till monteringslinen där övriga detaljer tillfördes från intilliggande komponentförråd.

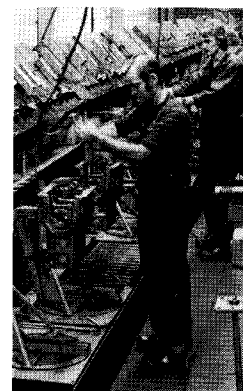
Från montering gick motorn vidare via en hängbana till provrum och sedan över tvätt- och målning till färdiglager för senare emballering och avsändning i andra änden av fabriken.

Fredagen den 11 april 1969 hölls den festliga invigningen av den nya industrianläggningen. Hälsningsanförandet hölls av styrelsens ordförande, bankdirektör Sven Widemar och direktör Lars Larsson gav en exposé över Albin Motors utveckling från starten år 1900, där han hyllade minnet av sin farfar, företagets grundare, och sin far, företagets utvecklare, varefter landshövding Rolf Edberg invigningstalade och förklarade anlägg-

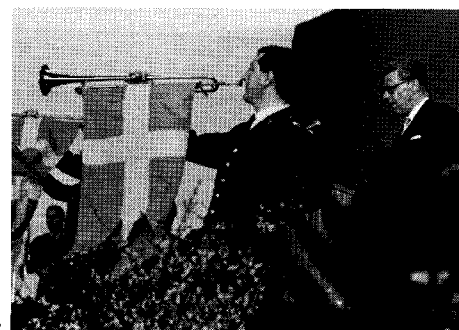


Den nya fabriken på Drevsta industriområde.

ningarna invigda. Bland inbjudna gäster fanns dåvarande inrikesminister Erik Holmqvist, stadens honoratiore och Albin Motors större kunder och återförsäljare inom och utom landet. För de inbjudna hölls senare på kvällen invigningsmiddag på Stadshotellet. Invigningshögtidigheterna avslutades den 12 april med en stor personalfest för alla anställda med respektive på Albin Motors företag i Kristinehamn, Näs, Stockholm och Göteborg samt Larsson Trade – ca 500 deltagare. Under middagen underhöll illusionistparet Truxa, Rospiggarna och Chris Mains orkester, som även svarade för dansmusiken. Under det efterföljande veckoslutet hölls öppet hus för allmänheten och lockade ca 15.000 intresserade till visning av den nya anläggningen.



Motormonteringslinjen i nya fabriken.



Landshövding Rolf Edberg inviger nya fabriken.



Motorbåt Albin-25

Redan efter första säsongen stod det klart att Vegan blivit en succé och Lars Larssons tankar började kretsa kring nya projekt. En lämplig motorbåt för Albins nya dieselmotor AD-2 som fått fin respons på marknaden. Det fanns ingen motorbåtstillverkare då som tillverkade en riktig familjebåt och han tog kontakt med Per Brohäll och lade fram sin idé om detta. Brohäll hade inte tidigare ritat någon motorbåt men tände snart på uppslaget och åtog sig uppdraget att skissa på en sådan båt. Resultatet blev en 25- fotare med väl tilltagna utrymmen, lämpad för en familj om fyra personer. Man gick sedan grundligt tillväga med modellprov på skrovet i skala 1:4 i provbassäng vid Chalmers Tekniska Högskola. Stor vikt lades också vid motorinbyggnaden med tanke på ljudisolering, ventilation mm där Gunnar Stridh med hjälp utförde ett epokgörande arbete. En prototyp av motorbåten utprovades hösten 1968, serietillverkning uppstartades hos Larsson Trade och marknadsföring sköttes av Albin Motor genom dess väl utbyggda marknadsorganisation. Redan i januari 1969 kunde Albin-25 premiärvisas på Malmö Båttutställning och den fick ett överväldigande mottagande och blev rubrikernas båt. Sydsvenska

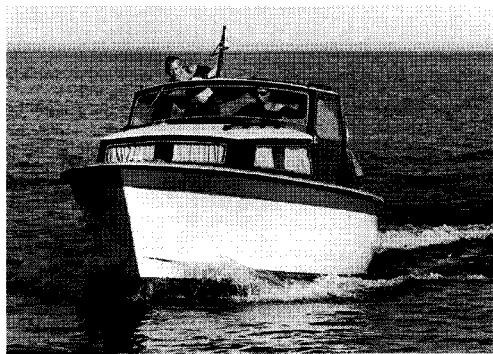
Dagbladet ägnade en stor del av sitt utställningsreferat åt Albin-25 under rubriken "Hel årsproduktion såld innan båten kommer ut". Arbetet i Malmö konstaterade: "Den är en utomordentligt rymlig och komfortabel långfärdsbåt och har en fantastisk driftsekonomi". Helsingborgs Dagblad visade båten på en bild över fyra spalter och skrev: "Detta är Albin-25, en av sensationerna på båtmässan. Denna rymliga och trevligt inredda folkbåt betingar ett pris av 29.000 kronor, fullt utrustad". Båttidningen Båtnytt startade för om 1969 en serie hårda båttester för att med hjälp av dessa och en sakkunnig jury få fram årets båt. Detta premiärår utsåg en enhällig jury Albin-25 till årets båt 1969.

Nya dotterbolag och utbyggnader

Albin Motor förstärkte exportorganisationen och startade eget företag i Holland, som under alla år varit den starkaste exportmarknaden för Albin i Europa. Namnet på den nya firman blev ALBIN-NEDERLAND NV, som kom att ledas från Kristinehamn men bemannades med holländsk personal med Siegfried Joosten Jr som platschef. Försäljningskontor öppnades också i New

York – Albin Motors USA. För att klarlägga AB Helmer Langborgs samhörighet med Albin Motor ändrades dotterbolaget på nyåret 1969 till avdelningskontor och namnet ändrades till Albin Motor AB Stockholmskontoret.

Under 1969 kom Albin Motor ut med en mindre familjebåt med motor O-22 – Albin-21 – och Larsson Trade presenterade en ny, större segelbåt – Singoalla – utrustad med en Albin diesel AD-21. Per Brohäll designade också en mindre, öppen motorbåt med motor O-22, Albin 17, som dock bara

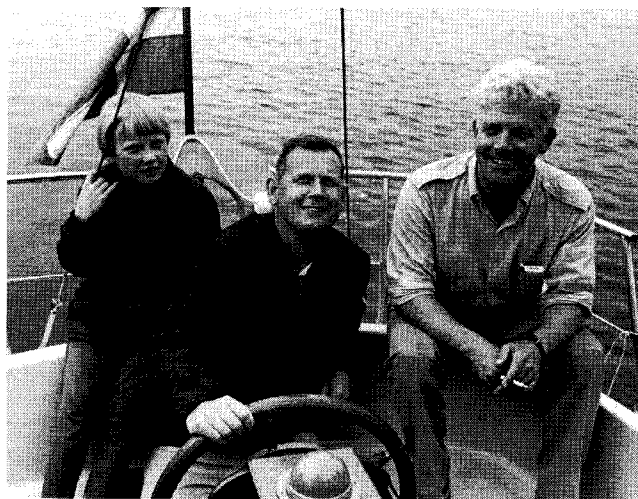


Redaktör Bengt Allskog på tidningen Båtnytt var med och provkörde prototypen av Albin-25 tillsammans med försäljningschef Gunnar Ahlebro. Provturen gav honom idén till den sedan årligen återkommande tävlingen "Årets Båt".

kom till prototypstadiet. Intressant var att motorn var försedd med kedjedrift – således en föregångare till Volvo Pentas segelbåtsdrev.

Motortillverkningen hade under 60-talet närmast tredubblats. Byggnationer fortsatte. I Göteborg skedde en tillbyggnad på 650 m² utställningshall för båtar, kontor och riggverkstad, och blev klar 1970. I Täby uppfördes en anläggning på 1200 m² med kontor, butik, lager, serviceverkstad och utställningshall som också blev klar 1970. I samband med detta flyttades all verksamhet över från kontoret på Birger Jarlsgatan 23 till anläggningarna i Täby. Till detta togs beslut att uppföra en ny fabrik i Avesta, dit den verksamhet som bedrevs i Näs Bruk flyttades. Larsson Trade byggde ut med ytterligare två skepp på sammanlagt ca 3000 m².

År 1970 hade Albin Motor en omsättning på 44 miljoner kronor (varav båtar 17 milj), ca 3000 st motorer levererades och 315 var anställda. Larsson Trade levererade

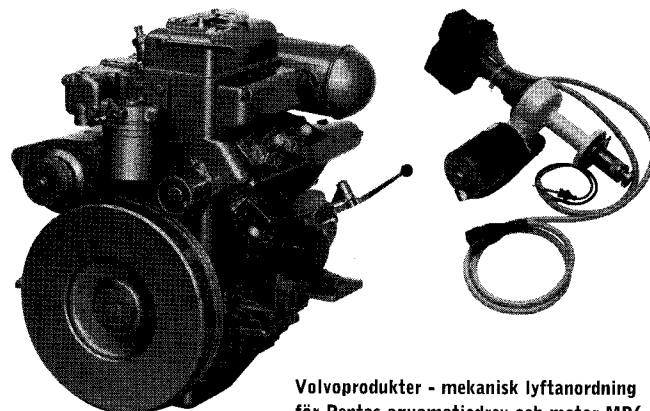


Vid roret i segelbåten Singoalla: Lars Larsson med sonen Jakob och Per Brohäll.

1024 båtar och hade ca 250 anställda. Vega nr 1000 levererades under året.

Volvo Penta köper motorprogrammet

1970 blev också ett nytt märkesår i företagets historia. Samarbetsavtal träffades i september med AB Volvo Penta att till dem överlåta allt för tillverkning av Albin-



Volvoprodukter - mekanisk lyftanordning för Pentas aquamaticdrev och motor MD6.

motor O-22 och den nykonstruerade och produktionsfärdiga 2-cylindriga dieselmotorn med beteckningen X-2 inklusive varumärket Albin. Albin Motor skulle sluttillverka motorer typ O-11, O-22 och AD-21 i enlighet med fastställda tillverkningsprogram och saluföra dem under det överlåtna varumärket. Volvo lämnar Albin Motor och Larsson Trade kostnadsfri licens att använda varumärket för av dem tillverkade produkter såsom pumpar, motorbrandsprutor, kugghjul, växlar och fritidsbåtar. Albin Motor skulle även i fortsättningen tillverka och sälja reservdelar för de motorer som de för egen räkning tillverkat och Larsson Trade åtog sig att köpa sitt behov av marinmotorer från Volvo Penta. Den viktiga befattningen som kontaktman mot Volvo Penta tilldelades överingenjör Eric Swahn.

Avtalet innebar också att Volvo till Albin Motor lade ut legotillverkning i en omfattning som ungefär motsvarade det sysselsättningsbortfall som uppstått för Albin Motor på grund av avtalet. Detta utmynnade i att Albin Motor för Volvo Penta kom att tillverka backslag för Pentas MD-serie, lyftanordningen för Aquamatic-drevet i såväl mekaniskt som hydrauliskt utförande, motor X-2, som fick typbeteckningen MD6A, rostfria propelleraxlar, kugghjul, drivhylsor, hävarmar och andra motordetaljer. Motor MD6A kom från hösten 1971 att köpas av Albin Marin som hjälpmotor i havskryssaren Vega.

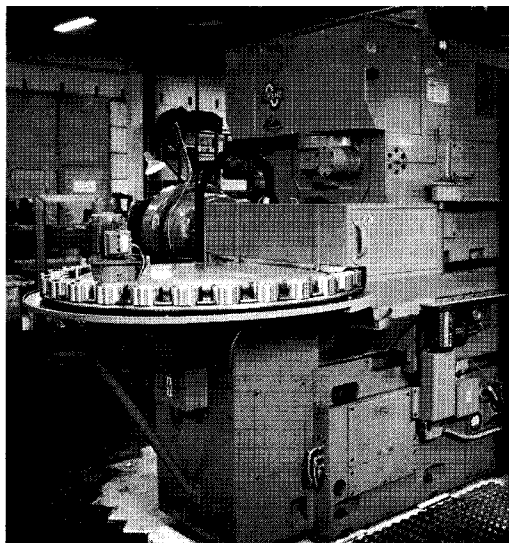
Albin Marin tar över Albin Motors båtsektion

I och med Volvo Penta avtalet ändrades organisationerna för Albin Motor och Larsson Trade. Larsson Trade AB bytte namn till Albin Marin AB och skapade sin egen fristående organisation, dock med undantag för ekonomicfunktionen som fortsatt handhades av Albin Motors ekonomiavdelning.

Lars Larsson blev arbetande styrelseordförande i bolagens styrelser. Till VD för Albin Motor AB utsågs överingenjör Gunnar Stridh och för Albin Marin AB disponent Uno Ericsson. Albin Motor koncentrerade sig på mekaniska produkter medan försäljningen av motorbåtar och båtutrustning överläts på Albin Marin. I samband därmed överfördes till Albin Marin också såväl de svenska som de utländska försäljningskontoren och dotterbolagen, även viss personal från försäljnings- och inköpsavdelningarna, bl a Gunnar Ahlebro som



Direktör Gunnar Stridh,
VD 1971-1984.



Lorenz
kugghyvel
med
laddnings-
aggregat.

marknadschef. I slutet av året passerade Albin-25 som andra båt i Albin-familjen leveranssiffran 1000 och Albin-Viggen blev årets segelbåt. Albin-25 kom under åren att tillverkas i ca 2500 exemplar.

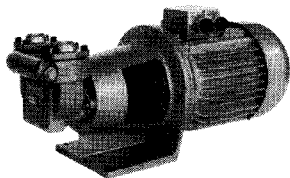
Investeringar

Volvo Penta blev företagets genom tiderna största kund och för Albin Motor innebar den närmaste tiden en intensiv period med produktionsförberedelser och upplägg för de nya produkterna. Motor MD6A var i stort sett redan produktionsklar men vissa ändringar och anpassningar var nödvändiga. För övriga produkter erfordrades nyinvesteringar i maskiner och verktyg eftersom de beräknades komma att tillverkas i relativt stora antal. Som mest under ett år kom produktionen för Volvo Penta att omfatta ca 4000 st motorer, ca 15000 backslag, ca 30000 mekaniska lyftanordningar och stora antal propelleraxlar och drivhjulor. Bland investeringarna kan nämnas 3 st numeriskt styrda fleroperationsmaskiner, 4 st Monforts chuckautomater, kugghyvel- och kuggfräsmaskiner med laddningsaggregat. Fabrikslokalerna utökades med ytterligare ett skepp om 2000 m², som blev klart 1973.

Satsning på pumpar

Med en så dominerande kund som Volvo Penta fanns självklart en viss risk för större sårbarhet. Satsningar gjordes därför på utveckling av Albins industriprodukter - kugghjulspumpar, växlar, motorbrandsprutor och legokugghjul. Vidareutveckling skedde av RA-pumparna storlek 1-6 till utförande för flänsanslutning till elmotorn via mellandel för noggrann uppriktning. De fick typbeteckningen RB.

Ny kugghjulspump i rostfritt syrafast stål, RBS-4, togs fram för användning inom all industri där olika korrosiva vätskor skall transporteras samt inom livsmedels- och läkemedelsindustrin där de hygieniska kraven är stora. RBS-4 gjordes bl a för en holländsk tillverkare av textiltryckmaskiner i årsantal om ett par tusen pumpar. En serie tapp- och snäckväxlar i ny design utvecklades.



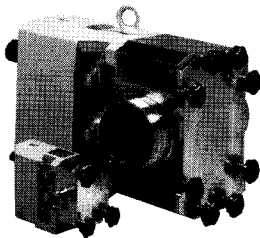
RB-pump med monterad elmotor.

des och en förbättrad version togs fram av den lilla bärbara motorsprutan, Albin-400/70. Från CFS kom ytterligare en stor order för leverans under 1972.

Efter en noggrann marknadsundersökning uppstartades också arbetet med att utveckla rostfria, syrafasta pumpar, så kallade rotorpumpar, som fick beteckningen SLP (Stainless Loberotor Pumps). De kom att tillverkas i åtta storlekar i kapacitetsområdet 33 till 2900 l/min och i en rad olika utförandeformer. De spände över ett stort vätskeområde och deras huvudsakliga användning var livsmedels- och farmaceutisk industri med stora krav på hygien och skonsam behandling av det pumpade mediet samt kemisk industri för transport av olika korrosiva vätskor. Användningsområdet sträckte sig från exempelvis tunna lösningsmedel till tjocka pastaliknande produkter. Även större fasta och halvfasta ingredienser i vätska, som exempelvis köttbullar kunde skonsamt och lätt transporteras med dessa pumpar. Pumparna försågs med en styrväxel med spiral-skurna, kuggskavda kugghjul. SLP-pumpen var en högteknologisk produkt som krävde stor precision i tillverkningen och Albins långa erfarenhet av pump- och kugghjulstillverkning var här en värdefull tillgång.

Albin Marin säljs

Produktion och lagerhållning av båtar blev utomordentligt kapitalkrävande genom stora säsongsvariationer i försäljningen och Lars Larsson brottades med de finansiella problemen. Utvecklingsmöjligheterna för företaget bedömdes som mycket stora och han trodde inte att han som privatman kunde finansiera en så stor verksamhet, som ju fordrade mycket kapitalstarka ägare. I oktober 1973 sålde Lars Larsson Albin Marin AB till



Minsta och största pumparna SLP-110 och SLP-460.

Aktiebolaget Pribo (Prippsbolagen), som hade goda likvida resurser och som hade bestämt sig för att satsa på fritidssektorn. Lars Larsson hade då under 7-8 års tid byggt upp en industri som var Europas och en av världens största tillverkare av större fritidsbåtar och svarade för ungefär en tredjedel av Sveriges export inom denna sektor. Under året hade närmare 1300 båtar levererats och däribland den 2000:de Vegan. I och med försäljningen överfördes också ekonomipersonal (5 personer) till Albin Marin.

Efter att ha sålt Albin Marin bildade Lars Larsson investmentföretaget Lars Larsson Invest och köpte efter hand företag inom ett brett produktsortiment, främst inom mekanisk verkstadsindustri från elektronik till grovplåtsarbeten. Förutom Albin Motor kom att ingå bland AB Svenska Kugghjulsfabriken och AB Lennartsfors Mekaniska Verkstad samt ett hälftenägande i det gamla anrika familjeföretaget C J Wennberg AB, Karlstad. Totalt kom gruppen att omfatta ett 15-tal företag.

Albin Motor 75 år

Jubileumsåret 1975 blev ett bra år omsättningsmässigt och innebar ett rekord i antalet levererade motorer, backslag och mekaniska lyftanordningar och även de egna produkterna gick bra. Omsättningen blev ca 50 miljoner med 370 anställda mot 21 miljoner år 1971 med 260 anställda. Volvos andel i omsättningen var 60 %. Under denna period investerades 8,3 miljoner i maskiner och 2 miljoner i byggnader.

På 75-årsdagen inbjöds alla medarbetare med 25 års anställning till middag på Stadshotellet och ett 50-tal jubilarer förärades vid detta tillfälle med en guldlocka "för 25-års förtjänstfullt arbete".

Mot slutet av året försämrades den allmänna konjunkturen, BNP steg under året med endast 0,5 % och förväntades bli 1,6 % för 1976 – hittills sämsta 2-årsperioden efter kriget. Kostnadsutvecklingen sågs som ett allvarligt problem och lönekostnaderna inkl. sociala kostnader hade kraftigt höjts i Sverige och låg betydligt högre än omvärldens. Beslut togs om nedläggning av



Jubilärer med 25 års anställning.

Avesta-fabriken och att flytta produktionen till Kristinehamn. Volvo Penta drog ner programmen på backslag och motorer.

Under några år brottades man med stora lönsamhetsproblem. Trots hårt arbete med rationaliseringar hade man ingen möjlighet att svara upp mot Volvo Pentas tuffa rationaliseringskrav och den starka prispress de utövade gjorde att erforderliga prishöjningar inte kunde genomföras, speciellt vad gällde motor MD6A/MD7. Albin Motor blev därför nödsakat att avsäga sig tillverkningen av motorn och Volvo Penta beslutade att själva ta hand om tillverkningen av densamma vid sina fabri-



Ekonomichef Henrik Lindqvist, mångårig trotjänare, avtackad vid pensioneringen 1979.

ker i Flen vid avtalstidens slut i och med utgången av år 1978. Denna tillverkning ssysatte 45 man och medförde ett bortfall på 13 milj kr. Vissa motorkomponenter, framför allt kuggjul, kom dock att fortsatt tillverkas vid Albin Motor.

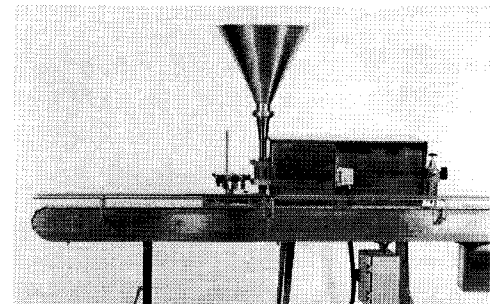
Under de 70-talet år som Albin Motor då verkat inom motorbranschen hade ca 60.000 motorer tillverkats och av de många motortillverkare som agerat på

marknaden under 1900-talet var det nu bara Volvo Penta som fanns kvar som tillverkare i Sverige om man undantar Götamotorn som tillverkades i ett ringa antal om 75-100 motorer om året.

Klart för produktion av SLP-pumpar

Tillverkningen av de nya rostfria lobrotorpumparna, som pga kapacitetsbrist varit utlagda på legobasis,

startades nu upp i Kristinehamn. Nya applikationer och utföranden tillkom. Pumparna levererades som regel som kompletta aggregat med drivenheter i form av kuggväxelmotorer eller variatorer monterade på gemensam bottenplåt i målad plåt eller i rostfritt syrafast stål. Likaså tog man upp på programmet kompletta utrustningar. Man tog fram mobila tömningsautomater för storkökens behov av en lätt hanterbar maskin för att ersätta det manuella arbetet med att ösa ur grytor och skänkvagnar över till fyllmaskiner, kantiner etc och därigenom möta höga krav ifråga om hygienisk behandling av produkterna som pumpades. Genom dotterbolag i Sösdala, Albin System AB, tillverkade man också fyllningsautomater för snabb och enkel fyllning av produkter i burkar, formar, tallrikar etc. med exakt mängd. Kunderna fanns inom livsmedels-, läkemedels- och kemisk-teknisk industri.



Fyllningsutrustning med transportband.

Konjunkturen i början av 1979 visade tendens till uppgång och en 2 miljoners order på motorsprutor kom från Civilförsvarsstyrelsen samt en större order på små motorsprutor från England. Programmen från Volvo Penta ökade åter, liksom orderingången på egna produkter. Stora order på kuggjul för skogsmaskiner, samt pumpar och motorsprutor för Irak och pumpar för Algeriet. Ny produkt blev en cirkulationspump till Volvo Penta.

Ekonomiska svårigheter

Under 1981 vände emellertid konjunkturen nedåt igen. Omsättningen minskade drastiskt med en ytterst ansträngd likviditet som följd. I ett försök att räta upp situationen såldes Albin Motors industrifastighet och återhyrdes. En något bättre orderingång kunde noteras under inledningen av 1982, tillverkningen av lobrotorpumpar började komma igång och omsättningen för dessa ökade. Ny marknad för lobrotorpumpar var USA, där ett dotterbolag bildades i Atlanta och var i full verksamhet under året. Den svenska kronan devalverades med kraftigt höjda importpriser som följd.

Systerföretaget C J Wennbergs Mekaniska Verkstad i Karlstad hade samtidigt stora ekonomiska problem och dess VD och tillika hälftenägare köptes ut ur företaget av Lars Larsson, som också därmed tog över den verkställande ledningen. Trots stora ansträngningar och insatser lyckas han dock inte vända utvecklingen för Wennbergs, som slutligen tvingades i konkurs under 1983, varigenom moderbolaget kom på obestånd. Detta vållade allvarliga återverkningar på Albin Motors likviditet och en större fordran, som Albin Motor hade på moderbolaget, blev helt värdelös. Situationen blev ohållbar och Albin Motor nödgades inställa betalningarna och inleda förhandlingar om ett offentligt ackord.

Ny ägare

Efter en ackordsuppgörelse med fordringsägarna såldes företaget och en överenskommelse träffades i december 1983, som innebar att Albin Motor AB kom att som hel-

ägt dotterbolag till elmotortillverkaren AB Elmo i Flen ingå i en företagsgrupp ägd av direktör Curt Öberg, Ljungsbro. Produktinriktningen blev densamma som tidigare med pumpar, motorbrandsprutor, växlar och legoarbeten med tyngdpunkten lagd på kuggjul. Direktör Gunnar Stridh önskade avgå med pension men förklarade sig villig att stå kvar i sin tjänst tills ny VD hade utsetts.

1984 blev ett intressant men mycket jobbigt år där produktionsprogrammet var klart högre än tillverkningskapaciteten och krävde stora övertidsuttag. Försäljningen ökade till 55,6 milj kronor – en ökning sedan föregående år med hela 30 %. Under slutet av året kom en stor order från Iran på pumpaggregat typ SLP och order på motorsprutor från Peru, Uruguay, Nepal, Pakistan och Indien. Vidare en stororder på kuggjul för skogsmaskiner. Under året övertog Albin Motor tillverkningen av aluminiumlager för hjulupphängningarna till personbilmodellerna Saab-900 och Saab-99. Utleveranserna startade i augusti och omsatte till årsskiftet 3,3 milj och året därpå 7,6 milj kronor. Lagren framställdes ur 3 meters aluminiumprofiler i en bearbetningslinje med kapning, automatsvarvning, borring och gradning samt montering av gummibussning. 10 sådana lager gick åt till varje bil och årsproduktionen omfattade således runt en miljon lager. Denna tillverkning pågick fram till dess ifrågavarande bilmodeller lades ner.

VD Roald Larsson avtackar avgående VD:n Gunnar Stridh och ekonomichefen Åke Fredriksson (mitten) med 43 resp 39 års anställningstid.



I oktober 1984 tillträdde den nye VD:n ingenjör Roald Larsson, med ett tidigare förflutet inom Volvo BM, och fick fram till slutet av året arbeta tillsammans med direktör Gunnar Stridh som sista dagen på året lämnade företaget med pension.

Inför 1985 räknade man med ytterligare kraftigt ökad omsättning. Organisationen förstärktes med nya chefsbefattningar inom konstruktion, produktion, försäljning och ekonomi och stora investeringar beslutades, bl a en stor fleroperationsmaskin, Burkart & Weber, med verktygsväxlare för 121 verktyg för tillverkning av pumphus och lober för SLP-pumparna samt en ny modern mätmaskin. Ledningen räknade också in betydande produktivitetsförbättringar i sin budget. Dotterbolaget i USA tecknade avtal på RBS-pumpar med en stor tillverkare av filter och filtreringsanläggningar för medicin- och läkemedelsindustrin. Ny stor order från Iran – nu på 800 st rotationspumpar typ RB, kompletta med elmotor.

För att markera sin huvudinriktning på pumpar bytte företaget namn till Albin Pump AB och som ett led i koncentrationen på pumpar hade under föregående år avyttrats produktgruppen tapp- och kuggväxlar, som sålts till AB Svenska Transmissionsprodukter i Karlshamn. Utveckling av ny kugghjulspump typ AGP blev klar och för att ytterligare bredda pumpsortimentet tog man upp en i Spanien tillverkad impellerpump i rostfritt utförande på programmet. Moderbolaget AB Elmo förvärvade AB Reico i Strömsbruk, som utvecklat och tillverkat en serie hydraulpumpar av kolvtyp.

Albin Motors omsättning 1985 stannade vid 60,5 milj mot budgeterade 72 milj. Man förmådde alltså inte klara det beräknade tillverkningsprogrammet för 1985 men kalkylerade med ytterligare produktivitetsökningar under 1986 och budgeterade en omsättning på drygt 68 milj. Investeringar i maskiner och personal för lobrotorprogrammet var genomförda och en nykonstruerad typ av lobrotorump presenterades – en av marknaden efterfrågad helt aseptisk pump. Man förväntade sig en fortsatt stegrad försäljning med inriktning på att inom en 3-årsperiod komma upp i en omsättning av 110 milj.

Tillverkningen visade emellertid dålig lönsamhet och

man förmådde inte genomföra den alltför optimistiska produktivitetshöjning man räknat med i önskvärd takt. Marknaden för lobrotorpumpar hade blivit överetablerad och en sanering skedde genom att vissa amerikanska tillverkningar lades ner. Engelska tillverkare hade god lönsamhet trots att de var mindre än Albin Pump. Under mitten av 1986 pågick förhandlingar med AB Johnson Pump och AB Alfa Laval, som visat intresse för delar av Albin Pumps tillverkningar. Förhandlingarna utmynnade i att Albin Pumps ägare, till de anställdas stora överraskning, sålde företagets största pumplinje, hela lobrotorprogrammet, till AB Johnson Pump, Örebro, men att detaljtillverkningen för dessa pumpar skulle ligga kvar hos Albin Pump i 2-år. Produktionen av SLP-pumpar sysselsatte 32 man och omsatte ca 23 milj kronor. I försäljningen ingick också dotterbolaget i USA, Albin Pump Inc liksom firmanamnet Albin Pump AB. Avtalet innebar vidare ett samarbete genom att Johnson Pump genom sin säljorganisation övertog marknadsföringen till icke OEM-kunder av Albin kugghjulspumpar samt fyllnings- och tömningsutrustningar. Utveckling och tillverkning av sistnämnda produkter skulle även fortsättningsvis ske vid anläggningarna i Kristinehamn respektive Sösdala. Nytt firmanamn blev Albin Industri AB. Efter denna affär avgick VD Roald Larsson och en tillfällig VD utsågs.

Under 1986 förvärvade Curt Öberg bl a Hymo AB, tillverkare av lyftbord, och Motala Verkstad AB och alla företagen i gruppen samlades under ett gemensamt moderbolag, Gateau AB. Ägare var familjen Öberg, Wasa Försäkring och Carnegiekoncernen, med ett aktiekapital av 50 milj, en beräknad omsättning av 350 milj och med ca 800 anställda. Avsikten var att koncernen skulle arbeta genom utvecklingsbara företag inom mogna branscher.

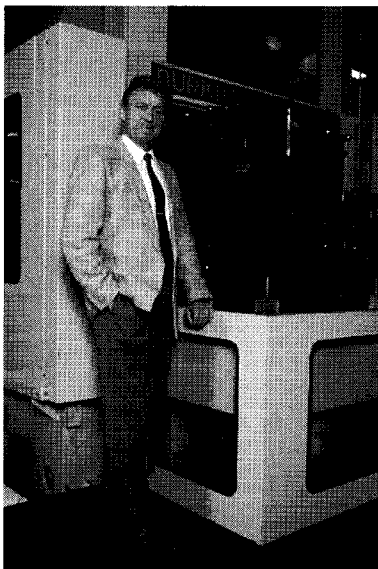
Företaget i kris

För att i någon mån ersätta bortfallet av lobrotor pumpar överfördes i början av år 1987 tillverkningen av Reico hydraulpumpar från ett av koncernen ägt företag till Albin Pump. Ett intressant projekt var en order från

KAMEWA på komplett tillverkning av 52 st Water-Jet aggregat av mindre typ för export till Belgien. Vidare kom en order på decklar från Volvo Skövdeverken, som belade den stora fleroperationsmaskinen Burkardt & Weber i 2-skift. Trots alla ansträngningar gav verksamheten en stor negativ resultatavvikelse mot budget beroende på marginalförsämring och volymbortfall. Kostymen hade helt enkelt blivit för stor och ägaren såg ingen annan möjlighet än att frånträda bolagets egendom till konkurs, vilket skedde i september 1987.

Rekonstruktion

Albin Industri gick upp i en företagsgrupp, ägd av civilingenjör Rolf Hermansson från Lidköping, som tog



Direktör Rolf Hermansson vid Burkardt & Weber fleroperationsmaskin, VD och ägare 1987-1990.

över företaget från december 1987 och ändrade namnet till Albin Komponenter AB. Avgörande för sitt beslut om köpet var Albins goda namn på marknaden och dess långa erfarenhet och stora kunskaper när det gällde tillverkning av egna produkter, kugghjul och övrig legotillverkning – alla med krav på hög precision och noggrannhet. En förutsättning var dock ett omfattande omstruktureringsprogram

innebärande en kraftig sänkning av bolagets fasta kostnader, bl a en bantning av personalen från 145 till 87 personer, i första hand med avseende på indirekt arbetskraft och administrativ personal. Vidare omförhandlades hyresavtalet och kontors- och verkstadsytorna

minskades med 4000 m². En ny verkstadslayout skapade väsentligt kortare genomloppstider och mindre kapitalbindning. Utvecklingsavdelningen lades också ner. Under våren genomfördes en utbildning av all personal och kontorspersonalen utbildades att hantera nytt datasystem. Arbetet inriktades också på att inrätta särskilda produktionsgrupper för mera självständigt arbete för att därigenom bättre sprida ansvaret.

Albin hade en pålitlig kundkrets och dess förtroende för företaget var orubbat. Legoarbeten utfördes åt stabila kunder som Volvo och Saab. Det egna produktprogrammet av pumpar och motorsprutor utökades genom att Hermansson köpte konceptet med Reico hydraulpumpar från AB Elmo och marknadsföringen förstärktes. Bra orderingång och hög beläggning gjorde att personalstyrkan efter semestern 1988 kunde ökas till 96 man. Motorreservdelar fanns fortfarande på programmet men försäljningen för den svenska marknaden skedde via en återförsäljare i Stockholm och en i Västra Frölunda medan exportförsäljningen fortsatt sköttes från Albin.

Kvalitet har ju genom alla tider varit tradition på Albin. För att ytterligare stärka konkurrensförmågan startades också under slutet av år 1990 arbetet på att svara upp mot kvalitetsnormerna ISO-9002. En styrgrupp utsågs för att i samarbete med konsult ta fram en kvalitetsmanual med sikte på att bli certifierad leverantör.

Storföretag ny ägare

Hermansson fick efter hand svårt att få lönsamhet i verksamheten. Hårda nerskärningar på kostnadssidan bromsade förlusttakten och han konstaterade efter ca 2 års tid att företaget skulle ha fortsatta förluster framför sig. Enda möjligheten att överleva var att komma in i en starkare och mer fokuserad koncern. Han erbjöd därför företaget till försäljning och köpare blev Componenta Gjuteri AB ingående i Componenta Dynapac AB med Munksjö som huvudägare – en koncern med en omsättning på ca 5 mdr kronor och med ca 5000 anställda. Efter ett tiotal turbulenta år med dramatiska kast i strategier, stora förluster och flera ägarbyten hade



Mats Bergsjö, VD 1990-1997.

företaget nu hamnat hos en stark och positiv ägare. Componenta kunde också ta fram det gjutgodsmaterial som Albin behövde i sin tillverkning och detta stämde även överens med Componenta Gjuteris affärsidé att inom koncernen kunna leverera färdigbearbetat gjutgods till bil- och verkstadsindustrin.

Samtidigt som affären tillkännagavs presenterade Rolf Hermansson den nye VD han utsett. Det blev civilingenjör Mats Bergsjö, som närmast kom från Saab Scania i Kristinehamn där han var stf platschef.

Ny inriktning av verksamheten

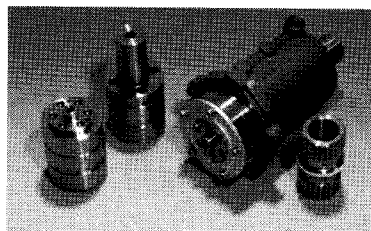
Företaget stod nu inför flera stora utmaningar – förluster måste vändas till vinst, ett investeringsgap på 10-12 år skulle överbryggas och en långsiktig hållbar strategi måste etableras. Någon egentlig utveckling av egna produkter hade inte skett sedan SLP-programmet såldes eftersom Rolf Hermansson hade lagt ner utvecklingsavdelningen vid sitt övertagande. Tämmligen omgående bestämde sig därför Mats Bergsjö för en ny och långsiktig strategi för företaget - att verka som ren underleverantör med en affärsidé att bli en perfekt samarbetspartner när det gällde tillverkning av komponenter, från enskild detalj till komplett produkt, där det ställdes krav på avancerade produktionstekniska lösningar, hög kvalitet och leveransprecision. Specialkompetensen skulle vara tillverkning av kugghjul med höga precisionskrav.

Han sålde in sitt koncept hos ledningsgruppen och en förändringsprocess startades omgående. Avveckling skedde av små och olönsamma kunder. Personalstyrkan drosslades ner och var under våren 1992 nere i minimala 53 st.

Componenta uppköpt av Svedala Industri

År 1991 förvärvades Componenta-koncernen av Trelleborgsdominerade Svedala Industri AB som därigenom fördubblade sin verksamhet och alltså fick ca 10.000 anställda och en omsättning av drygt 9 miljarder. I samband med denna affärstransaktion bytte Componenta Gjuteri namn till Componenta Industri AB, som bättre överensstämde med koncernens affärsidé. Koncernen blev en division inom Svedala Industri.

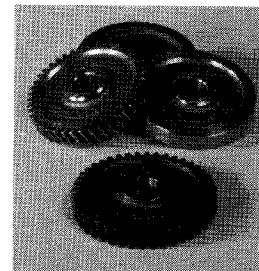
Konjunkturen förbättrades i slutet av 1992 och koncerntillhörigheten med Svedala innebar att Albin kunde ta stora strategiska order från företag som Volvo Lastvagnar och Scania. Avtal träffades om tillverkningar av bränsleregulatorer – en s k Alfa-omställare – och bränslepumpar för Volvos lastbilmotorer samt smörjolje-



Alfa-regulator för Volvo.

pumpar för Scantias 9- och 11 liters motorer. Dessutom flera typer av motor- och transmissionskugghjul för dessa båda företag, som efter hand kom att utökas och produceras i stora antal.

Med Dynapac träffades ett avtal om kompletttillverkning av en växellåda för en av deras entreprenadmaskiner. Ägaren godkände de omfattande investeringsprogram, som var en förutsättning för att företaget skulle kunna ta dessa stora order. Produktionsgrupper och tillverkningslinjer med moderna, högproduktiva maskiner och kontrollutrustningar byggdes upp. Volvo gjorde en omfattande och noggrann revision av företagets organisation och kvalitetssäkring och Albin Komponenter upptogs som godkänd leverantör till Volvokoncernen. Arbetet



Kugghjul för Scania.



Mats Bergsjö berättar om Albin för kung Carl XVI Gustav vid utställningen 1992 i samband med Kristinehamns 350-årsjubileum.

med kvalitetssäkring enligt ISO -9002 avancerade och år 1995 var alla kriterier uppfyllda och kvalitetsmanual upprättad. I december erhöll Albin Komponenter certifikat på att de nu var fullt godkända leverantörer enligt ISO -9002. Samma år inledde man arbetet mot en certifiering också inom miljöområdet. Fr o m 1995 gick företaget med god vinst och visade en fortsatt god utveckling.

I takt med att tillverkningarna för Volvo och Scania ökade utförsåldes de egna produkterna motorsprutor, rotationspumpar och hydraulpumpar. Den sista egna produktgruppen blev motorreservdelarna. Dessa förvärvades år 1996 av Forss Marin AB i Västra Frölunda, som sedan utvecklat reservdelssortimentet till glädje för många ägare av de slitstarka Albin-motorerna, vilka slutade tillverkas för 25 år sedan men än idag är i bruk i många installationer.

Planerad börsintroduktion

År 1997 blev Mats Bergsjö ny chef för Componenta Industri. Företagsgruppen stod inför en börsintroduktion. Ny VD för Albin Komponenter blev civilingenjör Bengt Christensson, som närmast kom från SAPA (Skandinaviska Aluminiumprofiler AB). Dagen före börsintroduktionen köptes dock Componenta Industri av den finska koncernen Santasalo-JOT, en underleverantörs-

koncern med huvudinriktning mot järngjuterier samt förädling och viss ytbehandling av järngjutgods – alltså en ägare med samma grundstruktur som Componenta Industri. Mats Bergsjö blev chef för divisionen Special Components i vilken bland andra Albin Komponenter kom att ingå. I och med ägarbytet ändrade företaget namn till JOT Components Albin AB.

Miljöcertifiering och ny order

I augusti år 1998 uppfyllde företaget kraven för miljöcertifikat enligt ISO -14001 och blev det första företaget inom koncernen och ett av de första företagen i Sverige att kvalificera sig för detta.

I hård konkurrens tog företaget samma år en stor order på kvalificerade komponenter till Haldex Traction AB.

Albin blev ensamleverantör på fyra transmissionsdetaljer till Haldex patenterade fyrhjulskoppling.



Komponenter för Haldex.

Componenta Albin AB

1999 tog koncernen nästa steg mot att bli en renodlad komponentleverantör. Man sålde Santasalo-delen och utnyttjade tillfället att byta namn på hela koncernen till Componenta Corporation. Albins nya namn blev Componenta Albin AB.

Albin 100 år

Albin har en historia av ständig utveckling och expansion, men under slutet av 70-, hela 80- och början på 90-talet mötte man motgångar och Albin minskade i storlek och styrka.

Från 1993 och framåt har Albin vuxit på nytt. Antalet anställda närmar sig 110 personer och omsättningen detta jubileumsår pekar mot drygt 130 miljoner svenska kronor.



Slutord

Vid seklets början fanns åtskilliga motortillverkare och vid dess slut endast några få. Rationella tillverkningsmetoder har förvandlat denna bransch liksom många andra från småskaligt hantverk till storskalig industri. Kommunikationen har blivit och blir allt snabbare. Världen blir mindre och mer lättillgänglig. Specialisering och flexibilitet är nyckelorden när arbetsfältet ändrats från Kristinehamn och Sverige till hela Världen. För Componenta Albin AB gäller inte bäst i Sverige utan bäst i Världen inom vissa utvalda nischer.

Med ändamålsenliga lokaler, modern maskinpark och kompetent personal står Componenta Albin AB väl rustat inför dessa utmaningar. Nu som för 100 år sedan är skillnaden mellan misslyckande och framgång styrd av människor och människors förmåga att överträffa sig själva och ibland göra det omöjliga möjligt. Nu som då är ett vinnande lag ett lag där alla drar åt samma håll – mot tydliga och klart formulerade mål.

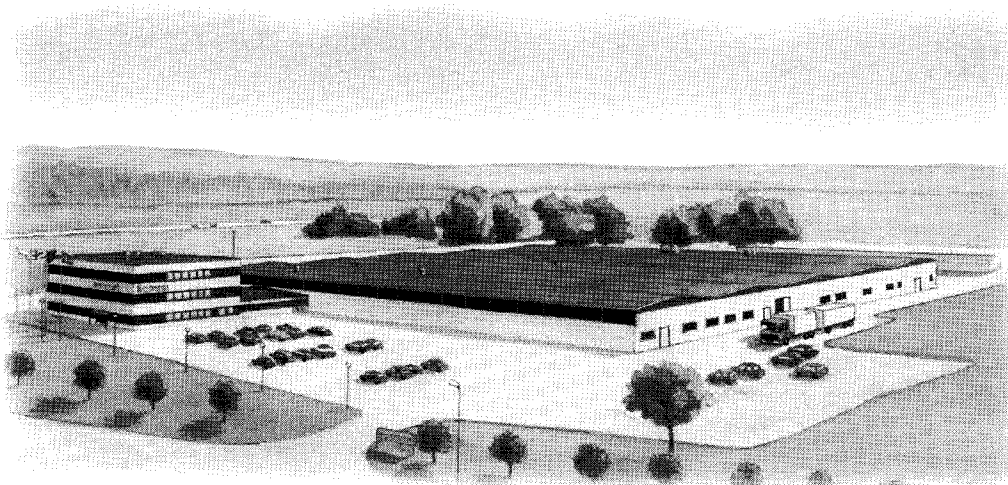
Lyhördhet, framsynthet och djärvhet har varit kännetecknande för Albin under de första 100 åren. Det är ett arv som för respekt med sig. Vårt uppdrag är att förvalta, utveckla och fortsätta förbättra detta anrika företag!



Tack

Timme efter timme och dag efter dag under flera år har Olle Andersson, fd inköpschef med 48 år i företaget, samt Bengt Landh, fd produktionschef med 29 år i företaget tillbringat i Albins stora arkiv. Resultatet av deras arbete håller Ni i Er hand. En jubileumsbok framställd med svett, möda och inte minst två stora Albinhjärtan. Tack!

Bengt Christensson
VD



Underlaget för denna jubileumsbok är till största delen hämtat från företagets eget arkiv; protokoll och anteckningar, tidigare jubileumsskrift, prospekt, korrespondens och personaltidningar men även från historieböcker, fackböcker och tidningsartiklar. Bildarkivet i Kristinehamn och fotograf Eric Carlstedt har bistått med ett antal fotografier.