

1969

1919



"Allt för Sjön" i Östermans marmorthallar
i början på 1940-talet. Axel Larsson informerar
dåvarande kronprins Gustaf Adolf om
senaste nytt på båtförmen. Konungen, som alltid
varit båtintresserad, är en av utställningens
sakkunnigaste och trognaste besökare.

Fisksätra varv AB fyller 50 år



vilket absolut inte är någon märkvärdig händelse. De flesta varv, som till tiden fram emot det andra världskriget byggde fritidsbåtar, var och är familjeföretag och många av dem har i dag femtio år och mera på nacken. Efter denna tidpunkt blev varvsbranschen föremål för en snabb och genomgripande strukturförändring, som ännu pågår. Den ökade fritiden med växande behov av fritidsbåtar var en orsak. De nya båtbyggnadsmaterialen — främst den glasfiberarmerade plasten — var en annan.

Det relativt lilla, hanteringsbetonade båtbyggeriet hade synnerligen begränsade resurser till vidareutveckling, då tillverkningsvolymen var så ringa att den ej innebar minsta lockelse för de kapitalägande. Annorlunda är läget idag, då tillverkningen av fritidsbåtar lockar stora företag till satsningar. Vi har fått "båtindustri" av en storleksordning, som man på 20- och 30-talen inte vågade drömma om.

Denna utveckling medförde naturligtvis allvarliga problem för småföretagen, som emellertid snart insåg att man, om man ville leva vidare, måste "tänka om". Anpassningen till de nya förhållandena märks tydligt i en pågående specialisering. Den gamla kombinationen "nybyggnadsvarf med vinterförvaringar och reparationer" häller på att försvinna. Uppdelningen i renा nybyggnadsvarf och servicevarv och servicevarv är tydlig. Andra anpassningsåtgärder är rationalisering, ökad utbildning genom kursverksamhet samt inte minst ökad samverkan mellan företagen.

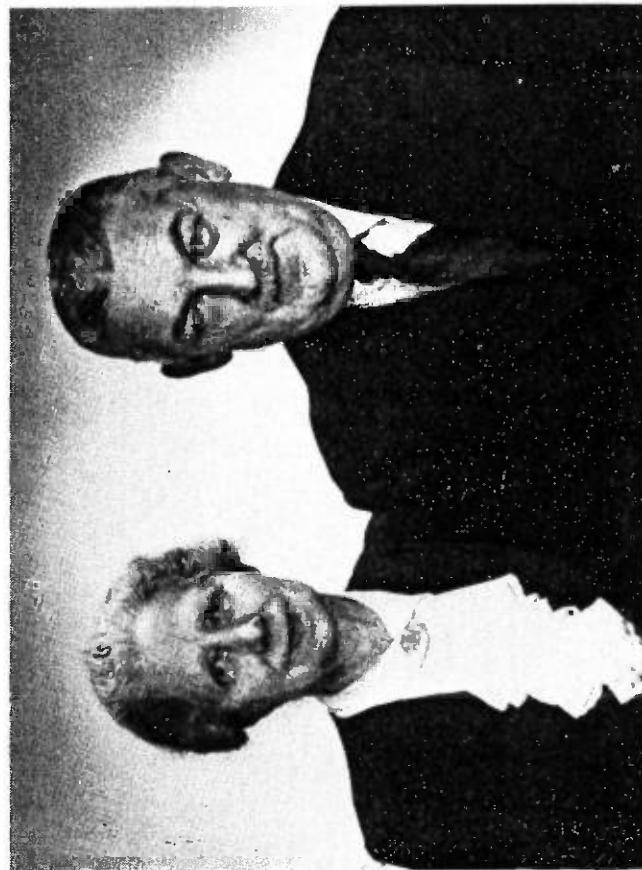
Med denna utveckling som bakgrund må det väl vara oss på Fisksätra Varv förunnat att glädjas åt att vårt företag fyller femtio år och är i full verksamhet. Vår tro på det egna företagets berättigande i det moderna samhället är fast. Det är i dessa företag inte vinstbegäret, som är den främsta drivfjäder. De livgivande impulserna är snarare verkSAMHETSLUST, möjligheterna till förverkligande av egna initiativ och utnyttjande av egen uppfinningsrikedom, hängen för ett nägorlunda fritt och självständigt liv samt en stark önskan att denna livsform skall kunna ges i arv till kommande generationer.

Dessutom tror vi att det endast hos dessa företag är möjligt att hålla vid liv det "gamla" båtbyggeriets förmärkiga yrkesskicklighet. Med denna lilla enkla minnesskrift och företagspresentasjon har vi velat ge uttryck för vår ovannämnda glädje och tro på framtiden.

Stockholm i oktober 1969.

Torild Larsson.

De två som lade grunden



FRU GERDA LARSSON
* 1877 † 1965

stod ständigt vid sin makes sida och hade hand om företagets räkenskaper åren 1919—1955.

FABRIKÖR F AXEL LARSSON
* 1889 † 1966

Ledde företaget 1919—1961. Medverkade 1934 till bildandet av Svenska Varvsföreningen i vars styrelse han var verksam åren 1934—1950.

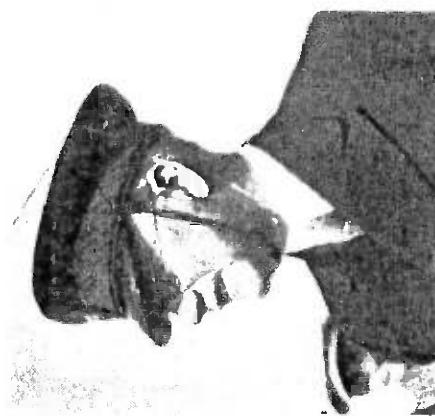
Hur ett varv blev till och några milstolpar i dess historia

1911

kan man säga att fröet till Fisksätra Värn sädde på en tomt längst inne i Neglingeviken. På denna doktor Karl Grönstedt tillhöriga tomt byggde detta år Axel Larsson sin första mindre motorbåt. Stataripojken Axel Larsson från Skeppsta Gård i Södermanland fick naturligtvis tidigt lära sig att "hugga i" och deltaga i arbetet på gården. En farbror, som lade märke till den kraftige ynglings arbetslust och goda handlag med trä, tog hand om hans utbildning till bygg-nadsarbetare.

Skeppsta Gård — ett namn med doft av saltstänk och tjära — tyder på viss anknytning till hav och båtar och Axels intresse för båtar var redan under ynglingåren stort. Sin lediga tid använde han helst till att syssla med båtbyggeri. Så småningom hamnade Axel Larsson i Saltsjöbaden, där han blev bekant med ovärnämnde doktor Karl Grönstedt, en entusiastisk motorbåtsman och en av de drivande krafterna i Kungl. Svenska Segel Sällskapets motorbåssektion. Det gemensamma intresset för båtar och doktor Grönstedts växande uppskattning av den ungemannens redlighet och hanteringskicklighet resulterade i en

vänship, som kom att bli av stor betydelse för Axel Larsson.



Dr Karl Grönstedt

utrustad med en "Explosionsmotor" AB Fritz Egnell (sedermore Per-Olofsson) Den lyckade leveransen resulterade i en överenskommelse om en ökning av båtbyggeriföreelsen. För den ekonomiska sidan och anskaftandet av kunder skulle doktor Grönstedt svara. För båtbyggeriet bar Axel Larsson helt ansvaret.

Samarbetet gick bra. Kundkretsen växte. Snart stod det rätt klart för de båda att den lilla tomten inte skulle räcka till. Man började titta sig omkring efter ett större utrymme. Efter långt och modersamt sökande hittade man så inom Fisksätra Gårds ägor en för vanvörfelse passande udde.

1916

hade båtbyggandet på den grönstedtska tomten vuxit till vad man skulle kunna kalla ett mindre båtbyggeri.

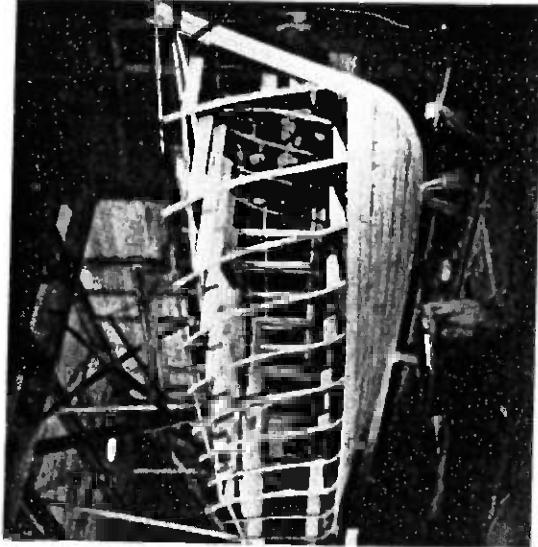
1917

levererade det lilla Larssonska båtbygget en för den tiden rätt stor motorbåt "INGEMAR", som var 12 meter lång och



INGEMAR — det första storbygget

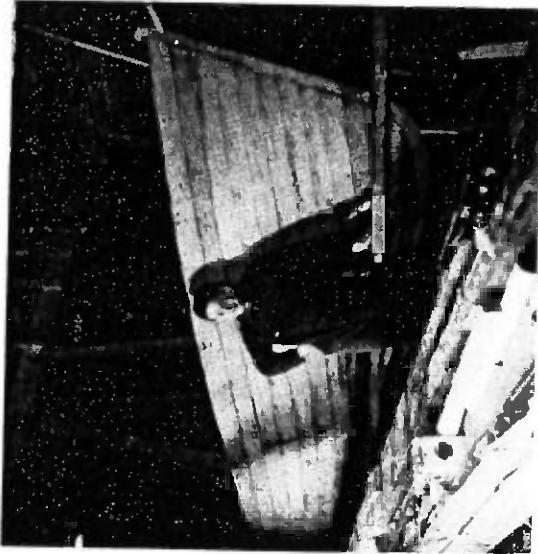
Träbåtsbygge



Spannen resta



Klart för sjösättning



Bordläggningen klar

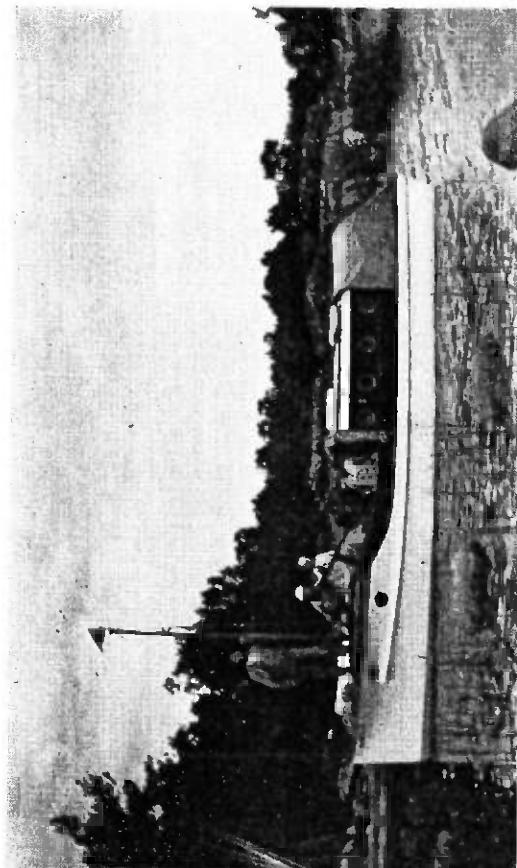
1919

i oktober låg ett arrendeavtal med Erstaviks Gård, som ägde området, klart och undertecknat. Området rörde sig om ca 10.000 m². "Fisksätra Motorbåtsvarv" var nu ett faktum.

Dagens människor vana att se gigantiska grävskopor röja mark har nog svårt föreställa sig det arbete, som efter tom förvärvet låg framför Axel Larsson, innan ett funktionsdugligt varv fanns på plats. Van vid hårt arbete, sporrat av sin entusiasm och med en arbetsdag, som särkligens betydligt överskred åtta timmar, fick han på kort tid sin vårvsanläggning klar. Vid hans sida stod nu — liksom alltid i fortsättningen — troget hans hustru Gerda, som skötte kontorssidan och med sitt sunda omdöme stod bi med goda råd. Alt vid sidan av skötseln av hemmet och värden av de två små sonerna Gunnar och Torild.

Intresset för båtsport var under 20-talet stort, så arbete saknades inte.

Fisksätra Motorbåtsvarv växte och blev ett nybyggnds- och winterförvaringsvarv att räkna med. Motorbåtar av alla handa typer byggdes. Speciellt omtyckta blev "VINCO"-båtarna, som började tillverkas i slutet av 20-talet. Med andra ord: den unge varvsmannen lyckades rätt bra, vilket emellertid inte steg honom åt huvudet. Han stod med båda fotterna på jorden och tänkte alltid framåt. Varenda krona, som blev över sparades för att kunna användas till förbättringar av vårvsanläggning och maskinpark. Naturligtvis var det en arbetstid, men då resultatet blir gott så är det alltid lättare bärta arbetsbördan.



VINCO II 1927

År 1919 startade Axel Larsson sitt företag.

År 1927 byggdes VINCO II.

År 1931 byggdes VINCO III.

År 1933 byggdes VINCO IV.

År 1935 byggdes VINCO V.

År 1937 byggdes VINCO VI.

År 1939 byggdes VINCO VII.

År 1941 byggdes VINCO VIII.

År 1943 byggdes VINCO IX.

År 1945 byggdes VINCO X.

År 1947 byggdes VINCO XI.

År 1949 byggdes VINCO XII.

År 1951 byggdes VINCO XIII.

År 1953 byggdes VINCO XIV.

År 1955 byggdes VINCO XV.

År 1957 byggdes VINCO XVI.

År 1959 byggdes VINCO XVII.

År 1961 byggdes VINCO XVIII.

År 1963 byggdes VINCO XIX.

År 1965 byggdes VINCO XX.

År 1967 byggdes VINCO XXI.

År 1969 byggdes VINCO XXII.

År 1971 byggdes VINCO XXIII.

År 1973 byggdes VINCO XXIV.

År 1975 byggdes VINCO XXV.

År 1977 byggdes VINCO XXVI.

År 1979 byggdes VINCO XXVII.

År 1981 byggdes VINCO XXVIII.

År 1983 byggdes VINCO XXIX.

År 1985 byggdes VINCO XXX.

År 1987 byggdes VINCO XXXI.

År 1989 byggdes VINCO XXXII.

År 1991 byggdes VINCO XXXIII.

År 1993 byggdes VINCO XXXIV.

År 1995 byggdes VINCO XXXV.

År 1997 byggdes VINCO XXXVI.

År 1999 byggdes VINCO XXXVII.

År 2001 byggdes VINCO XXXVIII.

År 2003 byggdes VINCO XXXIX.

År 2005 byggdes VINCO XL.

År 2007 byggdes VINCO XLI.

År 2009 byggdes VINCO XLII.

År 2011 byggdes VINCO XLIII.

År 2013 byggdes VINCO XLIV.

År 2015 byggdes VINCO XLV.

År 2017 byggdes VINCO XLVI.

År 2019 byggdes VINCO XLVII.

År 2021 byggdes VINCO XLVIII.

År 2023 byggdes VINCO XLIX.

År 2025 byggdes VINCO XLX.

År 2027 byggdes VINCO XLXI.

År 2029 byggdes VINCO XLII.

År 2031 byggdes VINCO XLIII.

År 2033 byggdes VINCO XLIV.

År 2035 byggdes VINCO XLV.

År 2037 byggdes VINCO XLVI.

År 2039 byggdes VINCO XLVII.

År 2041 byggdes VINCO XLVIII.

År 2043 byggdes VINCO XLIX.

År 2045 byggdes VINCO XLX.

År 2047 byggdes VINCO XLXI.

År 2049 byggdes VINCO XLII.

År 2051 byggdes VINCO XLIII.

År 2053 byggdes VINCO XLIV.

År 2055 byggdes VINCO XLV.

År 2057 byggdes VINCO XLVI.

År 2059 byggdes VINCO XLVII.

År 2061 byggdes VINCO XLVIII.

År 2063 byggdes VINCO XLIX.

År 2065 byggdes VINCO XLX.

År 2067 byggdes VINCO XLXI.

År 2069 byggdes VINCO XLII.

År 2071 byggdes VINCO XLIII.

År 2073 byggdes VINCO XLIV.

År 2075 byggdes VINCO XLV.

År 2077 byggdes VINCO XLVI.

År 2079 byggdes VINCO XLVII.

År 2081 byggdes VINCO XLVIII.

År 2083 byggdes VINCO XLIX.

År 2085 byggdes VINCO XLX.

År 2087 byggdes VINCO XLXI.

År 2089 byggdes VINCO XLII.

År 2091 byggdes VINCO XLIII.

År 2093 byggdes VINCO XLIV.

År 2095 byggdes VINCO XLV.

År 2097 byggdes VINCO XLVI.

År 2099 byggdes VINCO XLVII.

År 2001 byggdes VINCO XLVIII.

År 2003 byggdes VINCO XLIX.

År 2005 byggdes VINCO XLX.

År 2007 byggdes VINCO XLXI.

År 2009 byggdes VINCO XLII.

År 2011 byggdes VINCO XLIII.

År 2013 byggdes VINCO XLIV.

År 2015 byggdes VINCO XLV.

År 2017 byggdes VINCO XLVI.

År 2019 byggdes VINCO XLVII.

År 2021 byggdes VINCO XLVIII.

År 2023 byggdes VINCO XLIX.

År 2025 byggdes VINCO XLX.

År 2027 byggdes VINCO XLXI.

År 2029 byggdes VINCO XLII.

År 2031 byggdes VINCO XLIII.

År 2033 byggdes VINCO XLIV.

År 2035 byggdes VINCO XLV.

År 2037 byggdes VINCO XLVI.

År 2039 byggdes VINCO XLVII.

År 2041 byggdes VINCO XLVIII.

År 2043 byggdes VINCO XLIX.

År 2045 byggdes VINCO XLX.

År 2047 byggdes VINCO XLXI.

År 2049 byggdes VINCO XLII.

År 2051 byggdes VINCO XLIII.

År 2053 byggdes VINCO XLIV.

År 2055 byggdes VINCO XLV.

År 2057 byggdes VINCO XLVI.

År 2059 byggdes VINCO XLVII.

År 2061 byggdes VINCO XLVIII.

År 2063 byggdes VINCO XLIX.

År 2065 byggdes VINCO XLX.

År 2067 byggdes VINCO XLXI.

År 2069 byggdes VINCO XLII.

År 2071 byggdes VINCO XLIII.

År 2073 byggdes VINCO XLIV.

År 2075 byggdes VINCO XLV.

År 2077 byggdes VINCO XLVI.

År 2079 byggdes VINCO XLVII.

År 2081 byggdes VINCO XLVIII.

År 2083 byggdes VINCO XLIX.

År 2085 byggdes VINCO XLX.

År 2087 byggdes VINCO XLXI.

År 2089 byggdes VINCO XLII.

År 2091 byggdes VINCO XLIII.

År 2093 byggdes VINCO XLIV.

År 2095 byggdes VINCO XLV.

År 2097 byggdes VINCO XLVI.

År 2099 byggdes VINCO XLVII.

År 2001 byggdes VINCO XLVIII.

År 2003 byggdes VINCO XLIX.

År 2005 byggdes VINCO XLX.

År 2007 byggdes VINCO XLXI.

År 2009 byggdes VINCO XLII.

År 2011 byggdes VINCO XLIII.

År 2013 byggdes VINCO XLIV.

År 2015 byggdes VINCO XLV.

År 2017 byggdes VINCO XLVI.

År 2019 byggdes VINCO XLVII.

År 2021 byggdes VINCO XLVIII.

År 2023 byggdes VINCO XLIX.

År 2025 byggdes VINCO XLX.

År 2027 byggdes VINCO XLXI.

År 2029 byggdes VINCO XLII.

År 2031 byggdes VINCO XLIII.

År 2033 byggdes VINCO XLIV.

År 2035 byggdes VINCO XLV.

År 2037 byggdes VINCO XLVI.

År 2039 byggdes VINCO XLVII.

År 2041 byggdes VINCO XLVIII.

År 2043 byggdes VINCO XLIX.

År 2045 byggdes VINCO XLX.

År 2047 byggdes VINCO XLXI.

År 2049 byggdes VINCO XLII.

År 2051 byggdes VINCO XLIII.

År 2053 byggdes VINCO XLIV.

År 2055 byggdes VINCO XLV.

År 2057 byggdes VINCO XLVI.

År 2059 byggdes VINCO XLVII.

År 2061 byggdes VINCO XLVIII.

År 2063 byggdes VINCO XLIX.

År 2065 byggdes VINCO XLX.

År 2067 byggdes VINCO XLXI.

År 2069 byggdes VINCO XLII.

År 2071 byggdes VINCO XLIII.

År 2073 byggdes VINCO XLIV.

År 2075 byggdes VINCO XLV.

År 2077 byggdes VINCO XLVI.

År 2079 byggdes VINCO XLVII.

År 2081 byggdes VINCO XLVIII.

År 2083 byggdes VINCO XLIX.

År 2085 byggdes VINCO XLX.

År 2087 byggdes VINCO XLXI.

År 2089 byggdes VINCO XLII.

År 2091 byggdes VINCO XLIII.

År 2093 byggdes VINCO XLIV.

År 2095 byggdes VINCO XLV.

År 2097 byggdes VINCO XLVI.

År 2099 byggdes VINCO XLVII.

År 2001 byggdes VINCO XLVIII.

År 2003 byggdes VINCO XLIX.

År 2005 byggdes VINCO XLX.

År 2007 byggdes VINCO XLXI.

År 2009 byggdes VINCO XLII.

År 2011 byggdes VINCO XLIII.

År 2013 byggdes VINCO XLIV.

År 2015 byggdes VINCO XLV.

År 2017 byggdes VINCO XLVI.

År 2019 byggdes VINCO XLVII.

År 2021 byggdes VINCO XLVIII.

År 2023 byggdes VINCO XLIX.

År 2025 byggdes VINCO XLX.

År 2027 byggdes VINCO XLXI.

År 2029 byggdes VINCO XLII.

År 2031 byggdes VINCO XLIII.

År 2033 byggdes VINCO XLIV.

År 2035 byggdes VINCO XLV.

År 2037 byggdes VINCO XLVI.

År 2039 byggdes VINCO XLVII.

År 2041 byggdes VINCO XLVIII.

År 2043 byggdes VINCO XLIX.

År 2045 byggdes VINCO XLX.

År 2047 byggdes VINCO XLXI.

År 2049 byggdes VINCO XLII.

År 2051 byggdes VINCO XLIII.

År 2053 byggdes VINCO XLIV.

År 2055 byggdes VINCO XLV.

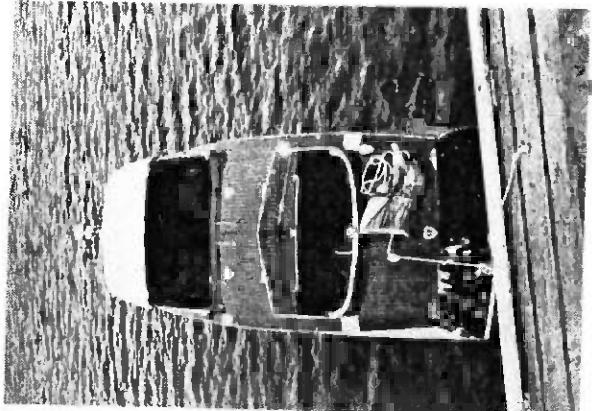
År 2057 byggdes VINCO XLVI.

År 2059 byggdes VINCO XLVII.

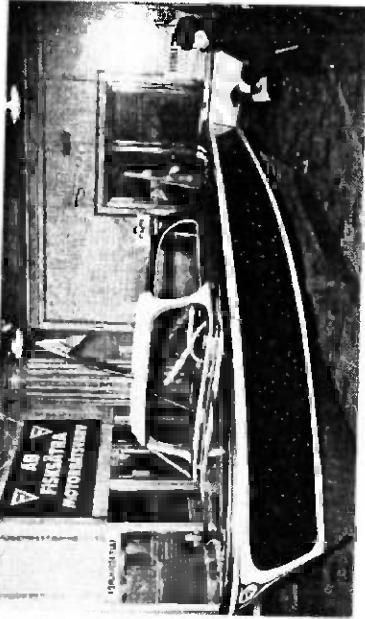
År 2061 byggdes VINCO XLVIII.

År 1926

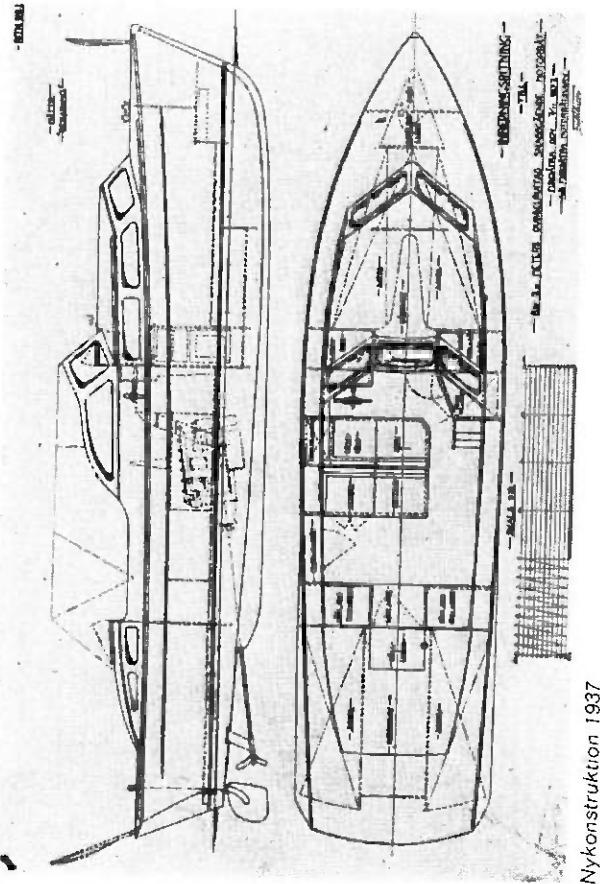
kunde man tack vara sparsamhet och klok planering friköpa området och företaget ombildades till "Fisksätra Motorbåtsvar



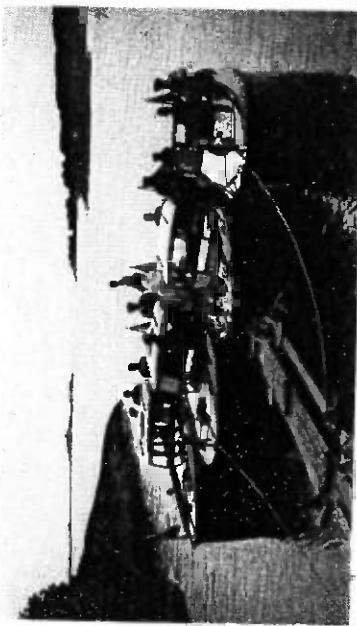
SEA SONG 1939



FIGATO



Nykonstruktion 1937



VINCO-båtar.

tekniskt gymnasium. Han blev ofta anlitad av varven som rådgivare i hällestefrågor. Yngste sonens Torild håg stod till praktiskt arbete och 1931 började han arbeta på varvet och utbildade sig under faderns ledning till båtbyggare. Det stod emellertid snart klart för honom att enbart folkskola och båtbyggarutbildning inte skulle vara tillfyllest för en företagsledare i fortsättningen. Det krävdes därför tekniska kunskaper. Genom att efter arbetsdagens slut bedriva kvällsstudier skaffade han sig så ingenjörsutbildning och det var väl naturligt att hans examensprov i konstruktion tog form av en motorbåtskonstruktion (VINCO III). Samarbetet mellan far och son var mycket godt och otaliga kvällstimmor gick åt till överläggningar mellan den erfane fadern och den — som alla ungdomar — initiativrike sonen. Det rörde sig naturligtvis om nya båttyper, tillverkningsmetoder och framtida utvecklingsmöjligheter.



Far och son

1945

Kriget var över. Och man drog en lätt-nadens suck och började planera för framtiden igen och utökade markområdet med c:a 5.000 m² samt uppförde en ny uppläggningshall. Samtidigt var man både glad och en smula stolt över att ha fått behålla de statliga myndigheternas förtroende och utförde även efter kriget en hel del arbeten för Marinens Tullverket och Sjöfartsverket.

1955

gladdes man särskilt åt att i samarbete med Oskarshamns Värv under perioden 1955—1961 få bygga sex minsverpare åt Marinens. De byggdes i trä och var rätt stora, 45 meter långa och med ett deplacement på 300 ton. Konstruktionen, som i stor utsträckning byggde på limmade detaljer, vällade mycket huvudbry. Men problemen löstes på ett tillfredsställande sätt, som senare kom att användas av Karlskronavarvet, då ytterligare ett antal minsverpare byggdes.



Fiskebåt

1941

ersattes de gamla, uppvärmda verkstäderna med en ny, större och uppvärmd hall med relativt modern maskinutrustning.

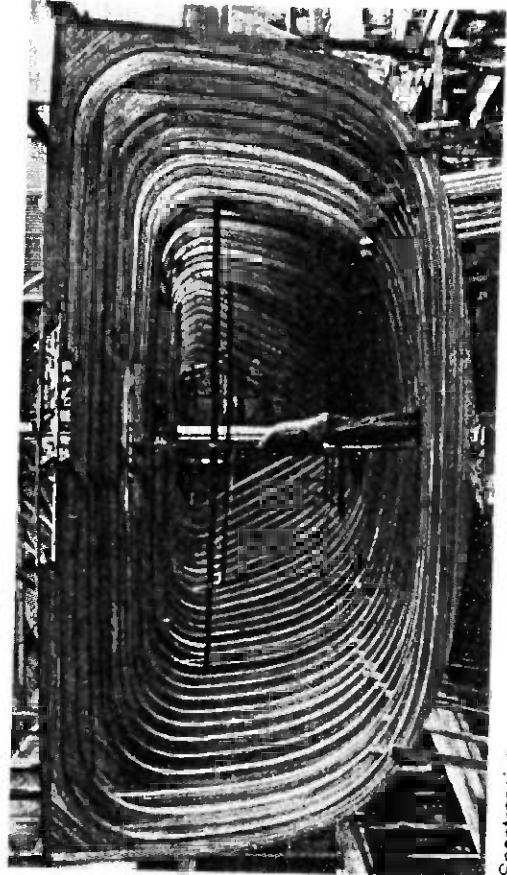
1938

övertog så efter fullgjord värvplikt Torild Larsson ansvaret för företagets tekniska utveckling.

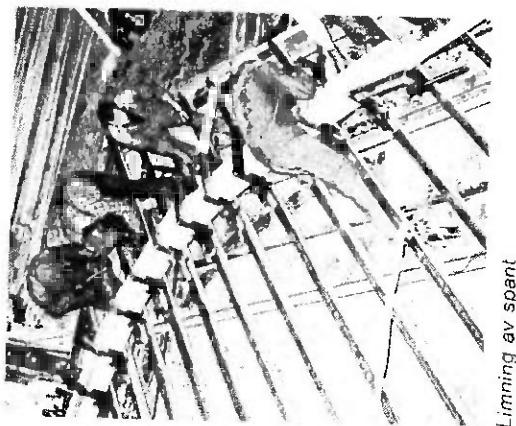
1939

artade sig till en början bra men på hösten strök det andra världskrigets utbrott ett tjockt streck över alla optimistiska framtidssplaner. För alla varv blev det nu en bekymmer- sam tid. Kanske hade de varv, som

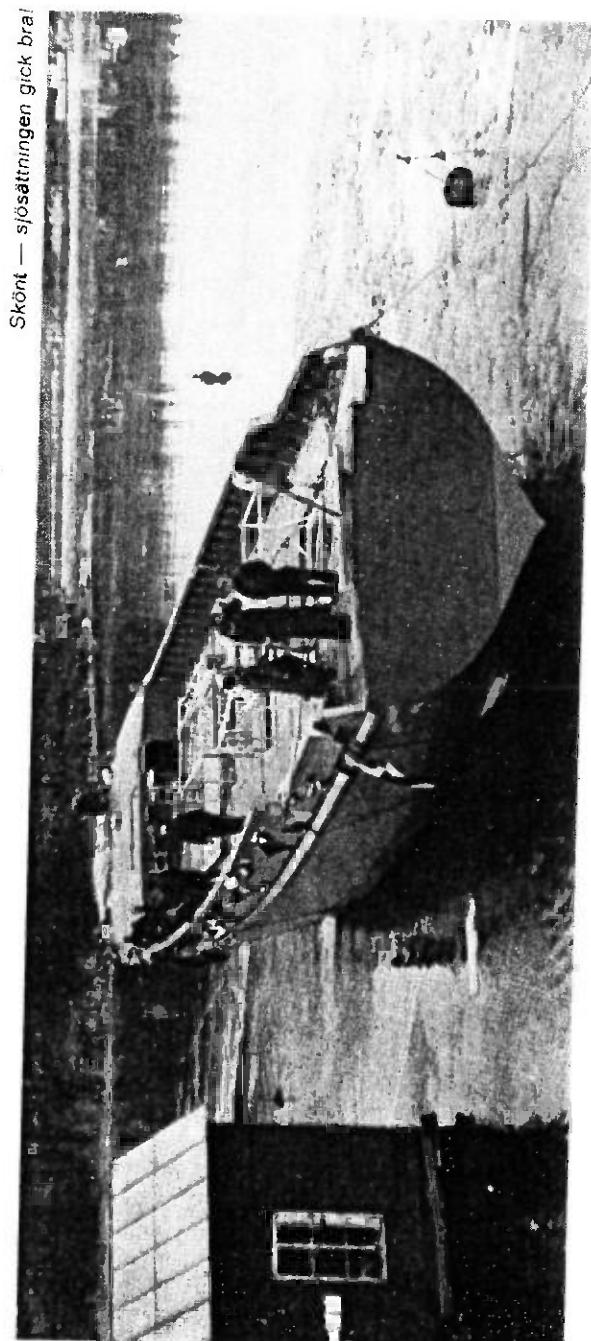
byggde och syslade med segelbåtar, det en aning lättare, då de inte berördes av bränslerestriktionerna. Krigsmakten ökrade behov av småbåtar, som användes i hård tjänst och tärvde mycket underhåll, hjälpte många varv att hålla igång rörelsen. För Fisksäters del gav nu satsningarna på ordentliga lokaler och tekniska förbättringar utdelning. Till sin stora glädje fick varvet förtroendet att för Marinens och Arméns räkning bygga en del minsverpare, landstigningsbåtar, pontoner, bogserbåtar, överskeppningsfarkoster, patrullbåtar mm. Det var många gånger ansvarsfulla och krävande uppgifter, som innebar mycket arbete för företagets tekniske ledare men som i engagemang gav värdefulla erfarenheter och utökade tekniska kunskaper.



Spantring



Limning av spant

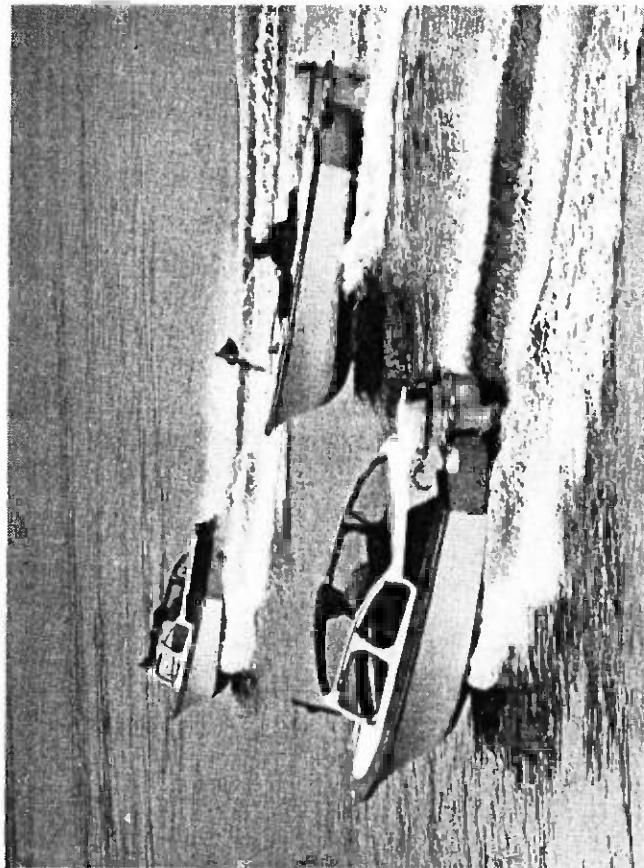


Skönt — sjösättningen gick bra!

I all verksamhet intrys ju en del mer eller mindre spänande moment. Minsepareepoken på Fisksätra Vary hade sex oldigt dramatiska höjdpunkter. Det var sjösättningarna. Redan medelvattenståndet utanför slípen var i nättaste laget, då det gällde sjösättning av 300-tonsskrov. Nästan vid varje sjösättningstillskade det vara lågvattensperiod. Det gällde att berakna med hur mycket kättingar skrovet skulle belastes, så att det mjukt glid ner i sitt rätta element utan att slå i botten. Den högtidliga stund, då musikkåren spelade, kaien var full av Marinens representanter, press och åskådare och skrovet sakta började röra sig på bådden, blev för företagsledaren ett den oolidliga pinans ögonblick. Har vi beräknat tyngden rätt? Skall det gå väl? Det gick alla gånger väl. Men än i denna dag kan inte Torild Larsson minnas dessa stunder utan att det börjar "pirra" i nervsystemet.

De statliga beställningarna var naturligtvis av stort värde för företagets ekonomi. Inte mindre värdefullt var det goda samarbetet med de många skickliga männen på Marinförvaltningens Skeppsbyggnadsavdelning. Nya material prövades, nya tillverkningsmetoder prövades. Detta medförde att Fisksätra tidigt begynte syssa med den glasfiberarmade plasten, vilket kom att betyda mycket för den framtida utvecklingen. Redan under den senare hälften av 40-talet började man att jämsides med tråbåtsproduktronen köra en produktionslinje med den glasfiberarmade plasten som skrovmaterial.

Den nya tillverkningsmetoden aktualisrade emellertid snart behovet av en sär-



Plastbåtstillverkningen tar fart

ovillkorligen måste ha större utrymmen. Det fanns då ingen annan utväg än att börja leta efter lämplig plats utanför Stor-Stockholms område.

Så inköptes i Hövik inom Gränna stad ett markområde på vilket en specialverstad för plastbåtsbygge "Fimoverken" uppfördes. Anläggningen har sedan dess utbyggs två gånger och i dag har man där 1 400 m² uppvärmda verkstäder, där under kunnig arbetsledning 20 man är sysselsatta med plastbåtsstillverkning.

Företaget förfogar nu i Hövik över ett markområde på c:a 25 000 m² varav

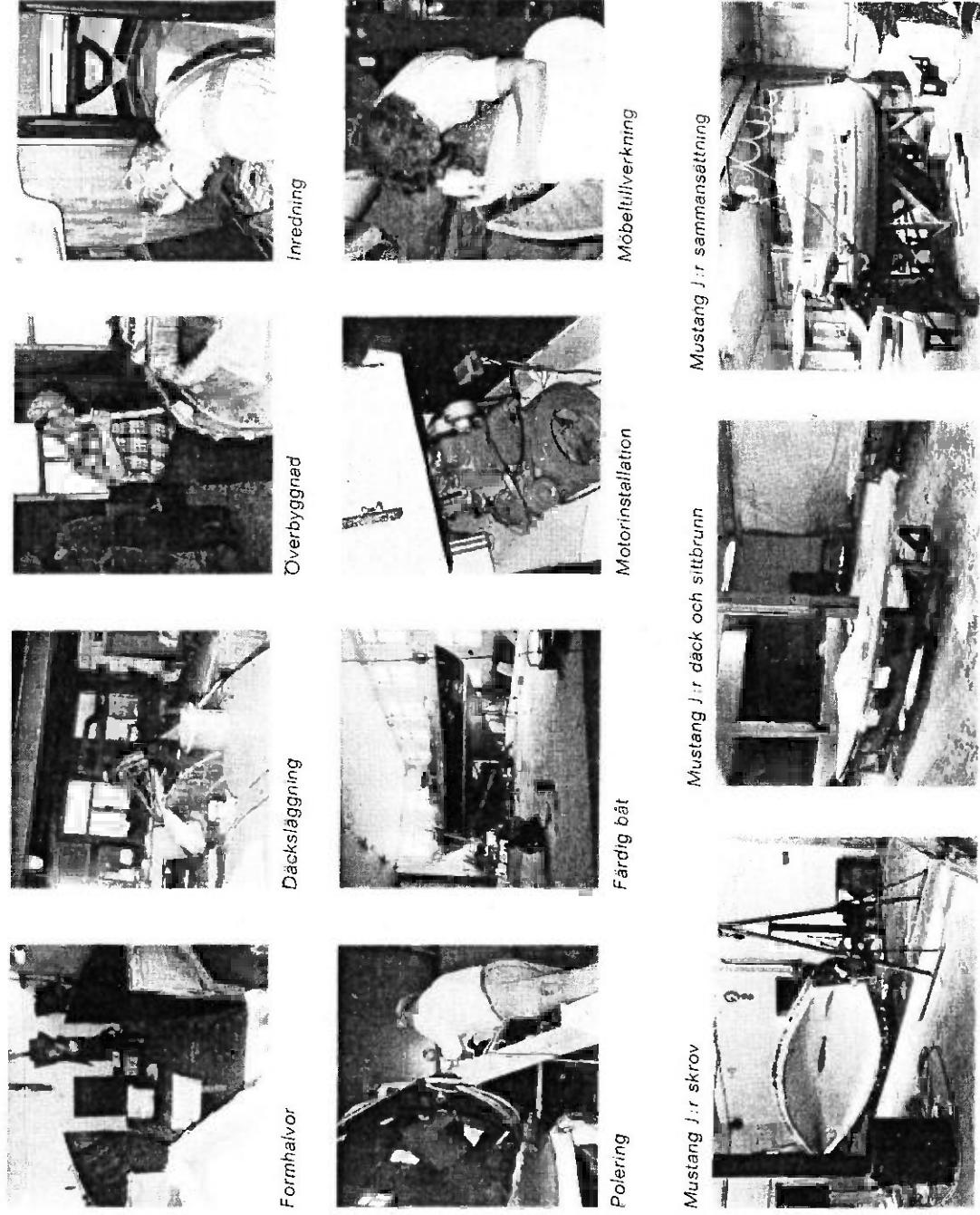
skild "plastbåtsverkstad".

Och här tornade svårigheterna upp sig. Nacka stad, som för planering av ett nytt bostadsområde uppköpt Fisksätra Gård, belade detta område i slutet av 40-talet med byggnadsförbud och några byggnadslov kunde inte ställas i utsikt förrän en stadsplan förelägg klar. Tio år därefter var denna stadsplan inte presenterad.

1960

hade plastbåtstillverkningen brett ut sig så att man för att klara beställningarna

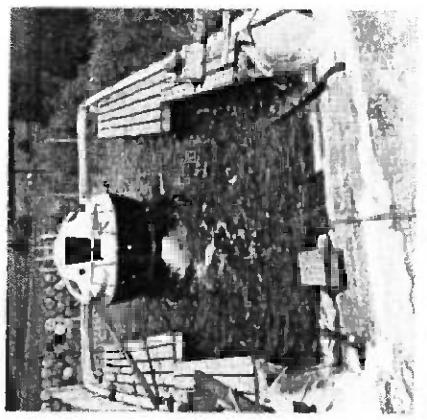
Plastbåtsstillverkning



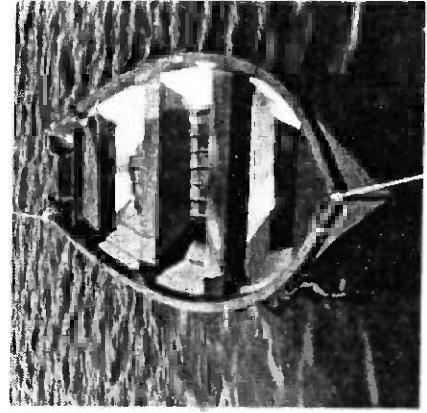
emellertid endast en mindre del kunnat utnyttjas, då även här en ännu inte fastställd stadsplan lägger hinder i vägen. En fyra är gammal nybyggnadspolan har därför måst läggas på is.

1968

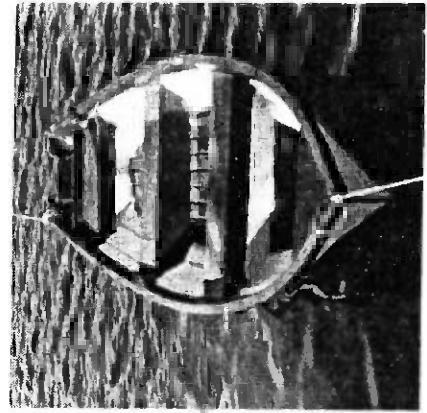
upphörde den 1 juli Västerviks Tändsticksfabrik i Västervik med sin tillverkning där och Fisksätra Värk, som erbjudts hyra fabriken, nappade på detta anbud. På ett c:a 25.000 m² stort, slätt och lätt återbelänt markområde med 100 meter kaj förfogar man nu över c:a 9.000 m² lämpliga lokaler under ett tak. Att den framtida produktionen i stor utsträckning kommer att förläggas hit — däröm råder intet tvivel.



Fimoverkens provbassäng



Roddbåt



PRIMÖR 23

träbåtsbyggeri ur yrkesskicklighetssynpunkt betydelsefull. Det bör emellertid hållas i minnet att även plastbåtsbygget fordrar stor yrkesskicklighet (såväl beträffande konstruktion som tillverkning) samt stor materialkändedom. Tyvärr är många av den uppfattningen att vem som helst, som kan komma över en mo-

1969

Efter en tid för iordningställande, utbildning och träning av arbetskraft och planering startar Fisksätra Produkter i Västervik sin produktion. Fisksätra Värvs produktion av båtar (och möbler) sker i dag i glasfiberarmerad plast. För ett genuint träbåtsvarv som Fisksätra har naturligtvis denna utveckling från trä till plast inneburit en hel del problem. Den riktiga förekomsten i båtarna av inredningsdetaljer i trä skvalrar nog tydligt om att kärleken till träet lever kvar.

Då det gäller en lönsam serieproduktion av ett större antal enheter är plasten överlägsen träet. Rör det sig å andra sidan om **enstaka exemplar**, leder träet. Och för näringens del är ett fortlevande

deli eller ett skrov, genom avgjutningar kan bli båtbyggare. Detta har resulterat i en på plagiering grundad "källartillverkning", ledd av inte yrkeskunliga och foga ansvarsmedvetna personer. Denna tillverknings undermåliga produkter ställer tråkigt nog ofta till besvär för de seriosa tillverkarna.

Vi Larssons på Fisksätra och några av våra duktiga medarbetare



Anita Energren



Sune Larsson



Harriet Larsson



Leif Larsson



Inga-Lisa Larsson



Tordil Larsson



Bengt-Ake Rydberg



Bengt Davidsson



Arne Antonsson



Axel Svensson



Knut Jönsson



Walter Adolfsson



Rune Johansson



Kurt Nilsson

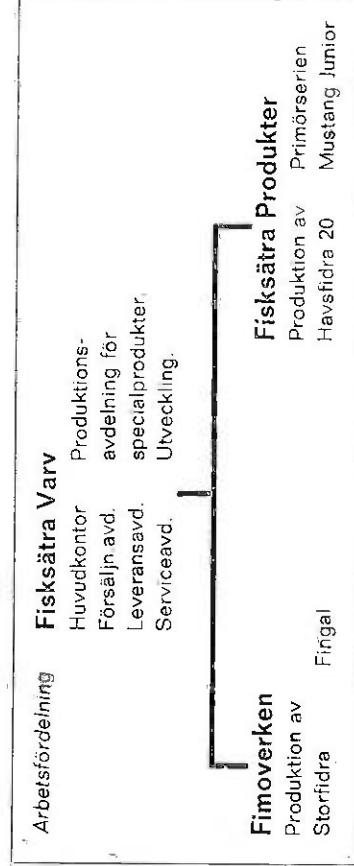


Charles Enqvist

I dag ser Fisksätra varv ut så här

FISKSÄTRA VARV AB

är ett familjebolag. Styrelsen ordförande är fru Inga-Lisa Larsson. Verkställande direktör är ingenjör Torild Larsson. Verksamheten är i dag uppdelad på tre enheter: Fisksätra Varv, Saltsjöbaden, Fimoverken, Gränna och Fisksätra Produkter, Västervik.



Härifrån leder ingenjör Torild Larsson företagets verksamhet och försäljning på den svenska marknaden. Ekonomiavdelningen ledes av företagets kamrer fru Inga-Lisa Larsson. Avdelningschef på Saltsjöbaden är ingenjör Sune Larsson, som på det yrkesmässiga planet biträdes av verkmästarna Walter Adolsson och Knut Jönsson och på försäljningsplanet av system fru Anita Energen (f Larsson) och herr Axel Svensson.

Gränna

Arbetet på Fimoverken ledes av verkställande Arne Antonsson, som på kontorsidan biträdes av sin hustru fru Pia Antonsson och på yrkessektionen av förmannen Bengt Davidsson. Avdelningen syssel sätter 20 man med under åren förvärvad stor erfarenhet av tillverkning av högklassiga plastprodukter.

Västervik

Verksamheten vid Fisksätra Produkter ledes av ett ungdomligt team med ingenjör Leif Larsson som platschef. Som medhjälpare har han ingenjör Bengt-Ake Rydberg (driftsplanering), verkmästarna Charles Enqvist (plastarbeten) och Kurt Nilsson (träarbeten, inredningar och installationer) samt på den kamerala sidan makan fru Harriet Larsson.

Saltsjöbaden

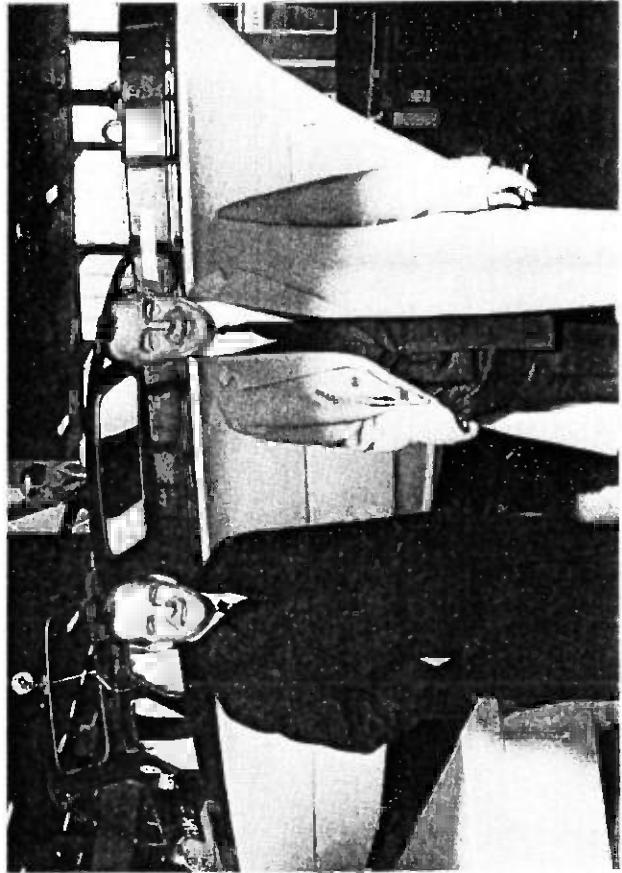


Gränna

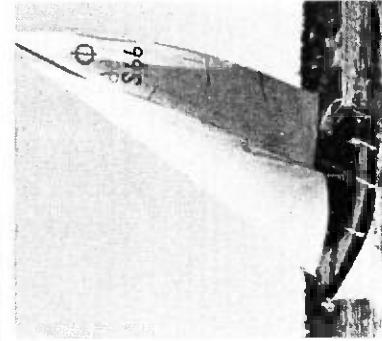


Västervik





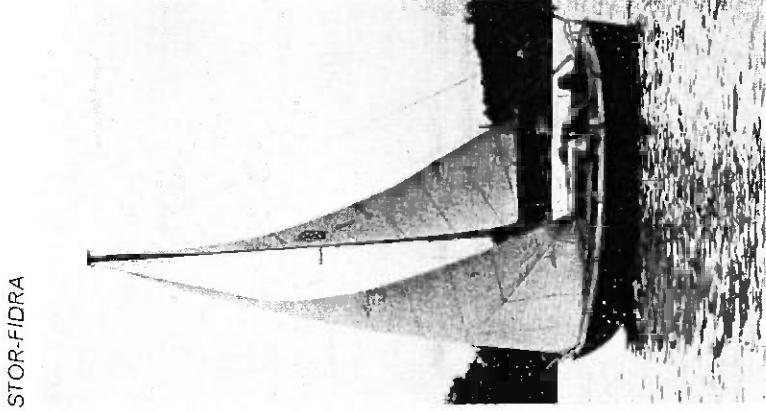
PRIMOR 23 har haft sakkunnig inspektion



HAVSFIDRA



DAYCRUISER



STOR-FIDRA

Fisksätra Varv

sysselsätter förutom ovan nämnnda tjänster
teman

i Saltsjöbaden 15—17 man

i Gränna 18—22 man

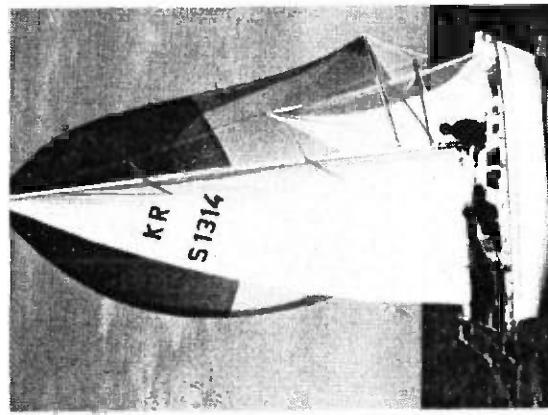
i Västervik 35—40 man

Värde av produktion och serviceverksamhet beräknas under 1969 uppgå till c:a 6.000.000 kronor.

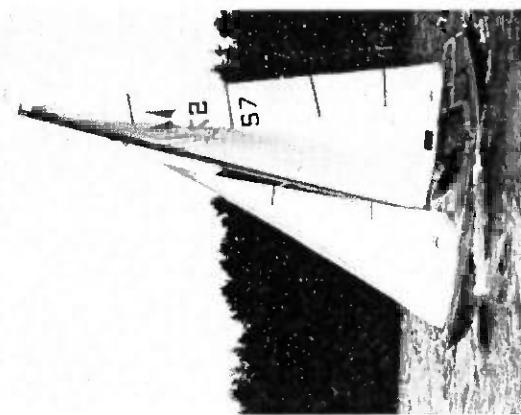
Målsättningen kan nog sammanfattas i nedanstående punkter:

1. Att genom vettigt upplagd serieproduktion inom rimliga ekonomiska gränser tillhandahålla kunderna sunt konstruerade båtar av bästa möjliga kvalitet och utan födryrande lyx.
2. Att bärä ansvaret för utförda arbeten.
3. Att bygga upp en för kunden tillfredsställande serviceverksamhet.

Uppbyggande av en god service anses synnerligen viktigt. Med vår korta nordiska säsong och till i stort sett samma tid förlagda semestrar är problemet svår bemästrat. Med den nu uppbyggda obilgatoriska servicegenomgången under första året efter respektive 20 och 70 gångtimmer tycker företaget att det kommit en god bit på vägen mot en förstklassig service.



FINGAL



MUSTANG J.R



Två av de typer

som bygges av företaget är beställningsarbeten.

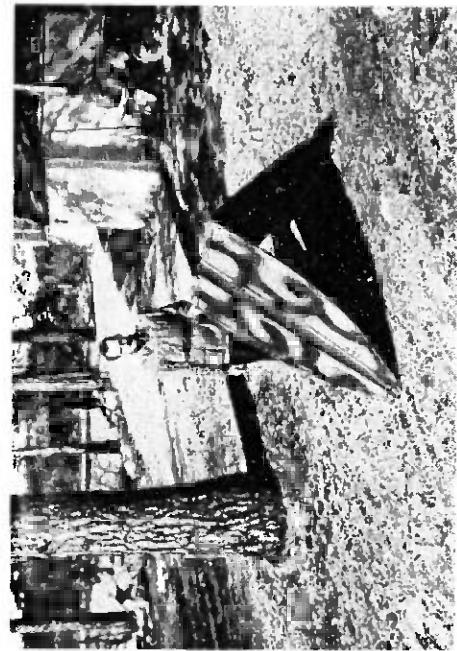
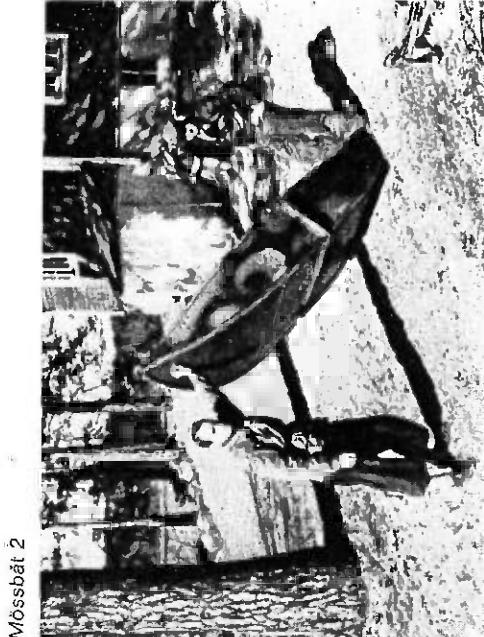
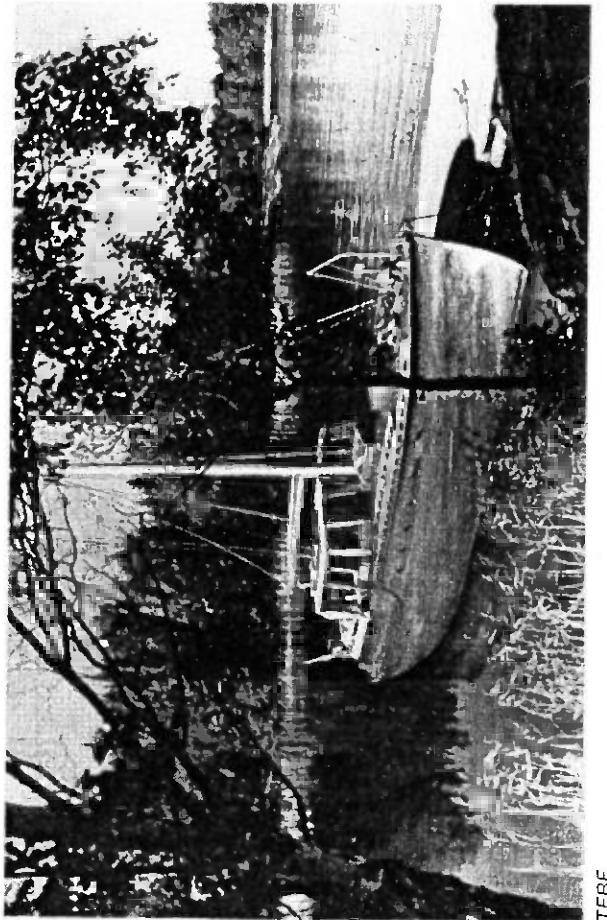
"Fingal", som är konstruerad av och säljs av ingenjör Knud H Reimers.

Stockholm "Mustang Junior", som är konstruerad av civilingenjör Tord Byquist och säljs av firma G. S. Arph, Stockholm.

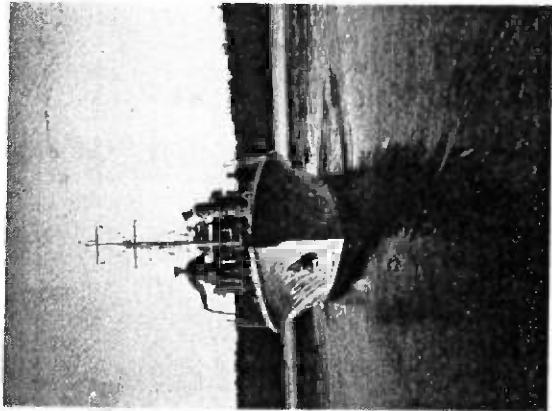
Då företagets produktionskapacitet övertiger försäljningsavdelningens, så har detta förfaringsatt anseits förmäntigt

Försäljningen

sker huvudsakligen direkt från varvet. Den härigenom skapade direktkontakten anses synnerligen värdefull dels då båda parterna får en större förståelse för varandras problem, dels då samtalet med kunderna ofta ger tillverkaren goda tips om önskvärda detaliförbättringar, som utan större kostnadsökningar kan utföras i nya modeller.



Något om de båtar vi byggt under 50 år



Minsvärpare mindre

Totalt har tillverkats:

Fisksätra	under 50 år	5 572 st
Fimoverken	under 9 år	745 st
Fiskrätra Produkter	½ år	123 st
		6 440 st

Under perioden 1919—1939

var det ju knappast tal om någon verksamhet serietillverkning utan det var beställningsbyggna, som dominerade. Många av de under dessa år levererade båtarna bär namn, som är välkända för den äldre motorbåtsgenerationen. Här några exempel:

Vinco I	1927	1927
Viking IX (CG Pettersson)	1928	Under kriget byggdes en hel del fiskebåtar för leverans till AB Båttjänst. Efter kriget har ett par s k häckträlar byggts.
Gittan II (Frägdgård)	1934	Vidare har efter kriget en del taxibåtar byggts.
Antares (Gullin)	1936	
Kust II (Bonnier)	1936	
Zinita (Knaeve)	1936	
Argo (Fredholm)	1939	
Sea Song (Åkerlund)	1939	

Vincobåtarna kom att tillverkas i modellerna I, II, III och IV under åren 1927—1934

arna har gjalt skiftande typer och bl a omfattat:

Arbetsbåtar	
Bogserbåtar	
Landsigningsbåtar	
Minsvärpare större och mindre	
Målbojscerare	
Mössbåtar	
Patrullbåtar	
Pontoner	
Sjörätnarbåtar	
Svävare	
Överskeppningspontoner	

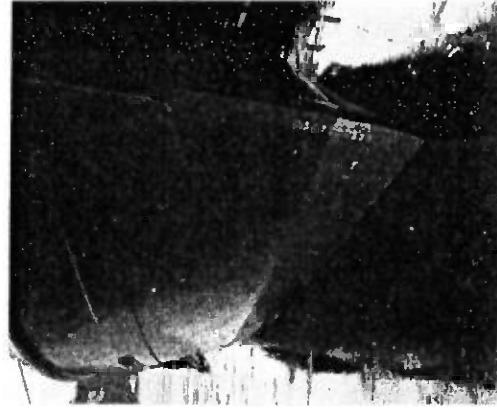
Bruksbåtar :

Vinco I	1927	Under kriget byggdes en hel del fiskebåtar för leverans till AB Båttjänst. Efter kriget har ett par s k häckträlar byggts.
Viking IX (CG Pettersson)	1928	
Gittan II (Frägdgård)	1934	
Antares (Gullin)	1936	
Kust II (Bonnier)	1936	
Zinita (Knaeve)	1936	
Argo (Fredholm)	1939	
Sea Song (Åkerlund)	1939	

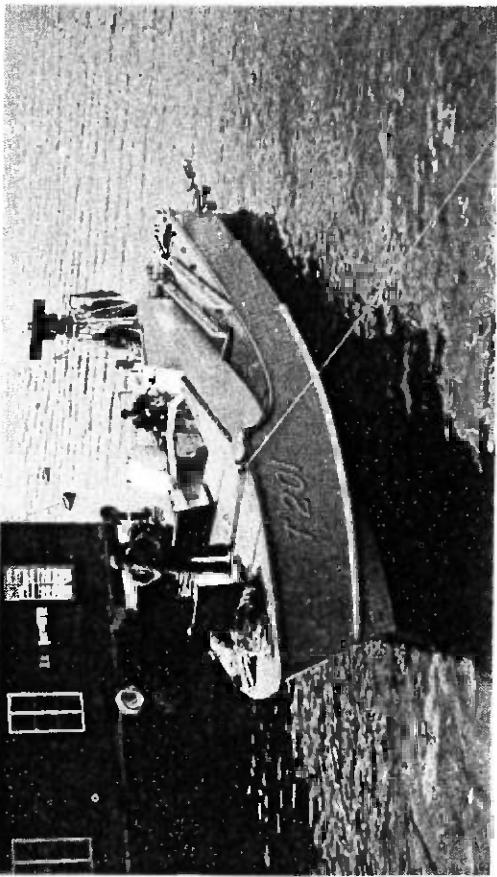
Den första serietillverkningen
av fritidsbåtar kom inte igång förrän 1945, då en serie cabinbåtar i plywood byggdes.

Den första statliga beställningen
erhölls 1930 från Kungl. Generalitetsstyrelsen och gällde tullkryssaren TV 41. Sedan dess har många beställningar utförts för Arméns, Marinens, Tullverkets och Sjöfartsverkets räkning. Beställning-

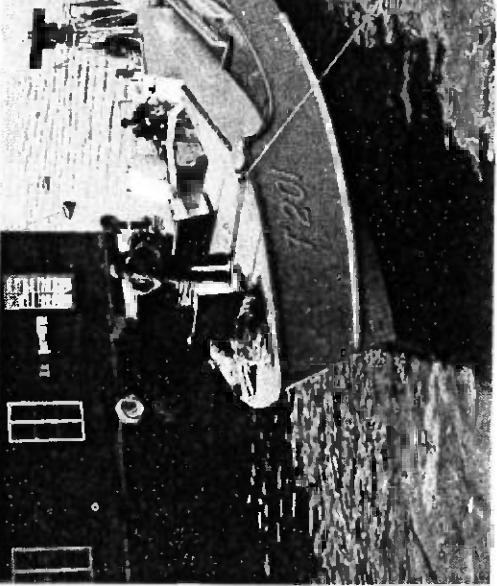
de tilltron till plastens användbarhet gjorde att serierna började växa och under de senaste åren har tex levererats:	
Segebåtar:	
Fingal	200
Havsfidra	195
Storfdra	51
Mustango Jr	65
Motobåtar:	511 st
Figatoo	64
Firally	95
Primör 18	72
Primör 23	31
Roddbåtar:	262 st
Figoletto	145
Polka	43
	188 st
	961 st



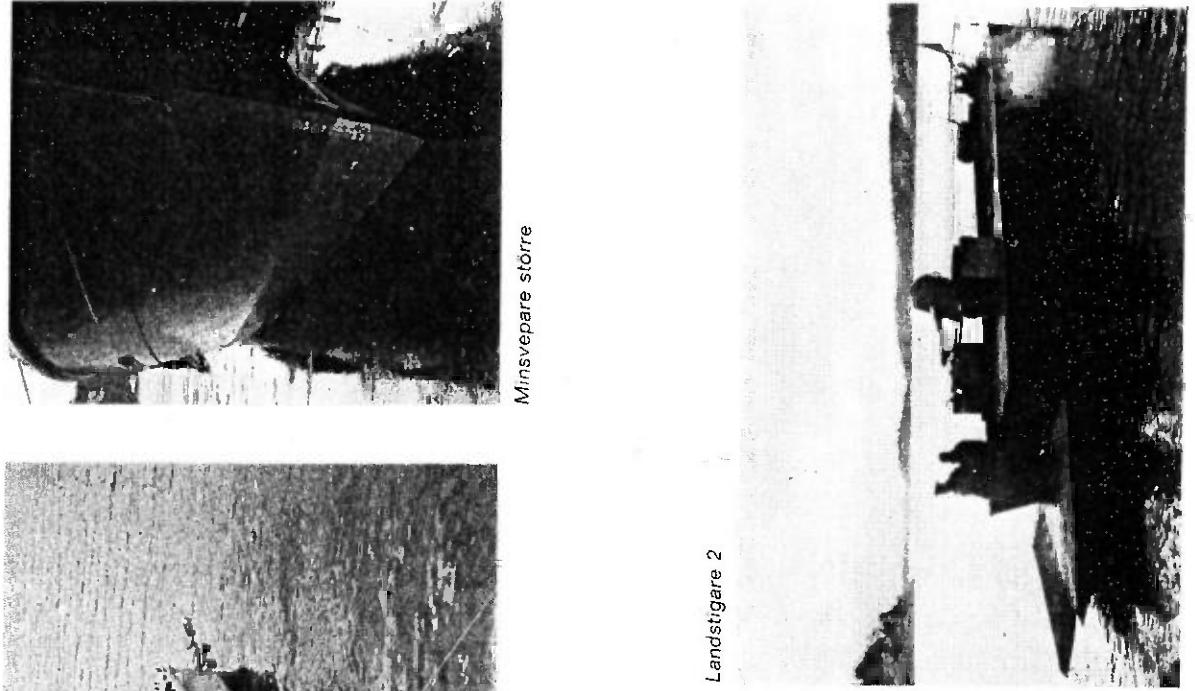
Minsvepare större



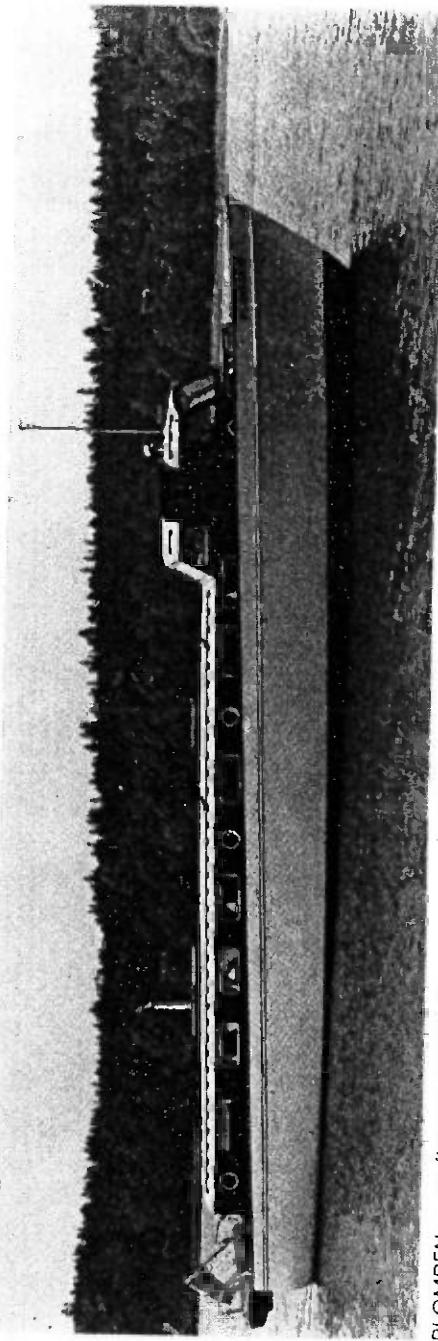
Torpedbåt



Landstigare 2

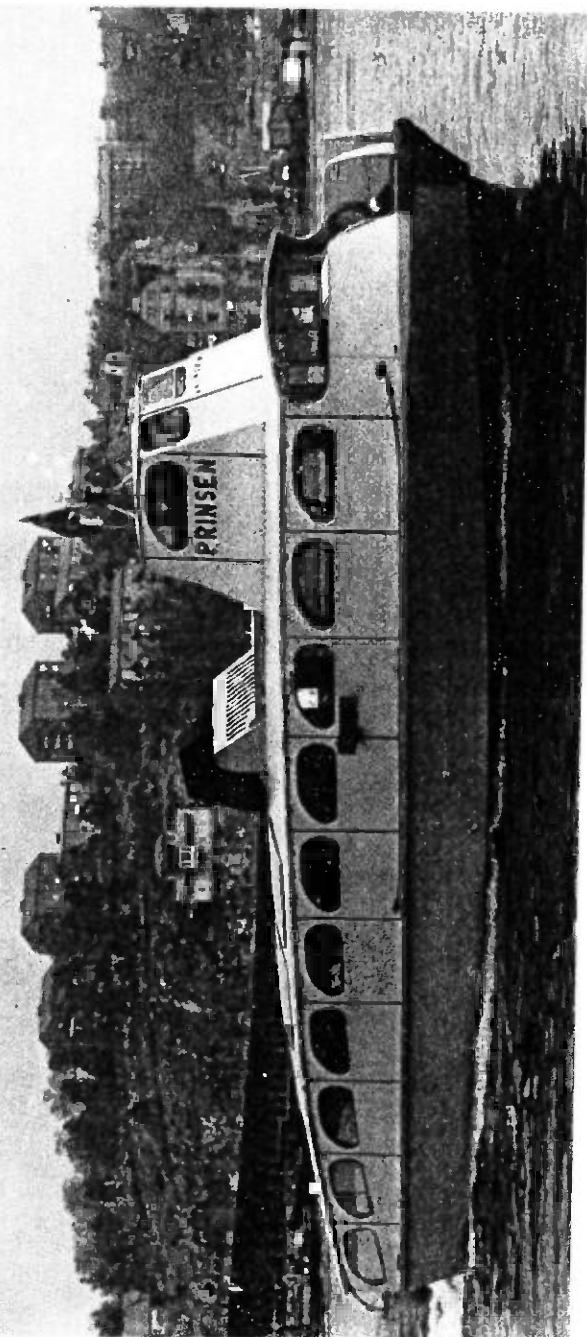


Landstigare 1



PLOMBEN — en flytande tandklinik

PRINSEN, kanske inte speciellt vacker, men ändamålsenlig

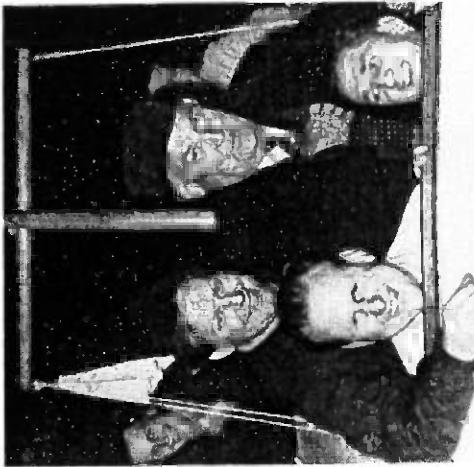


Tävlings- intresset har alltid varit stort

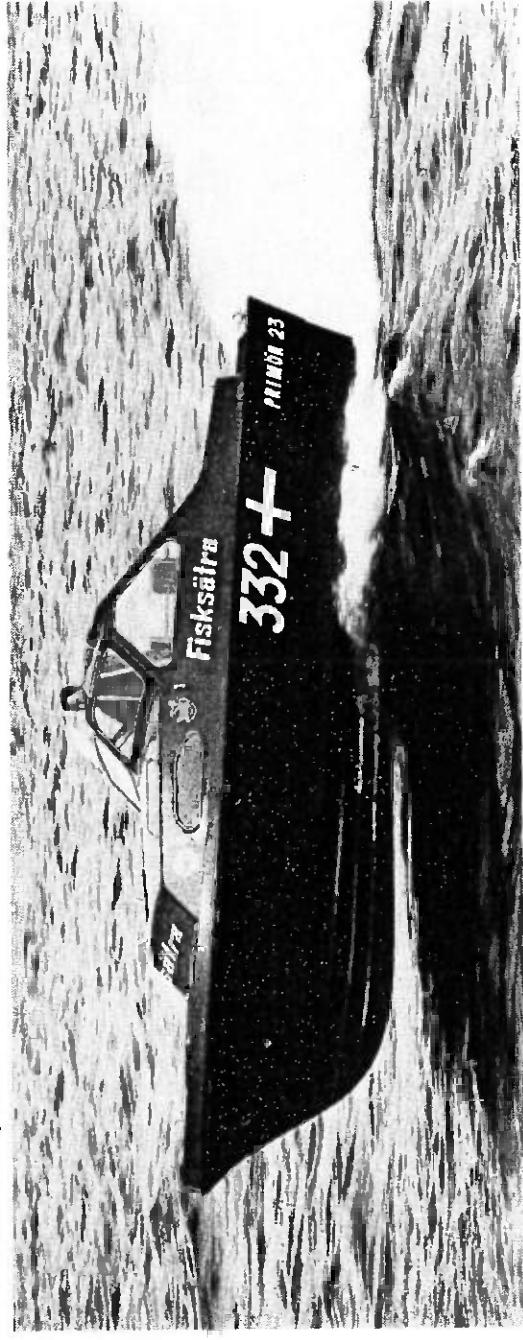


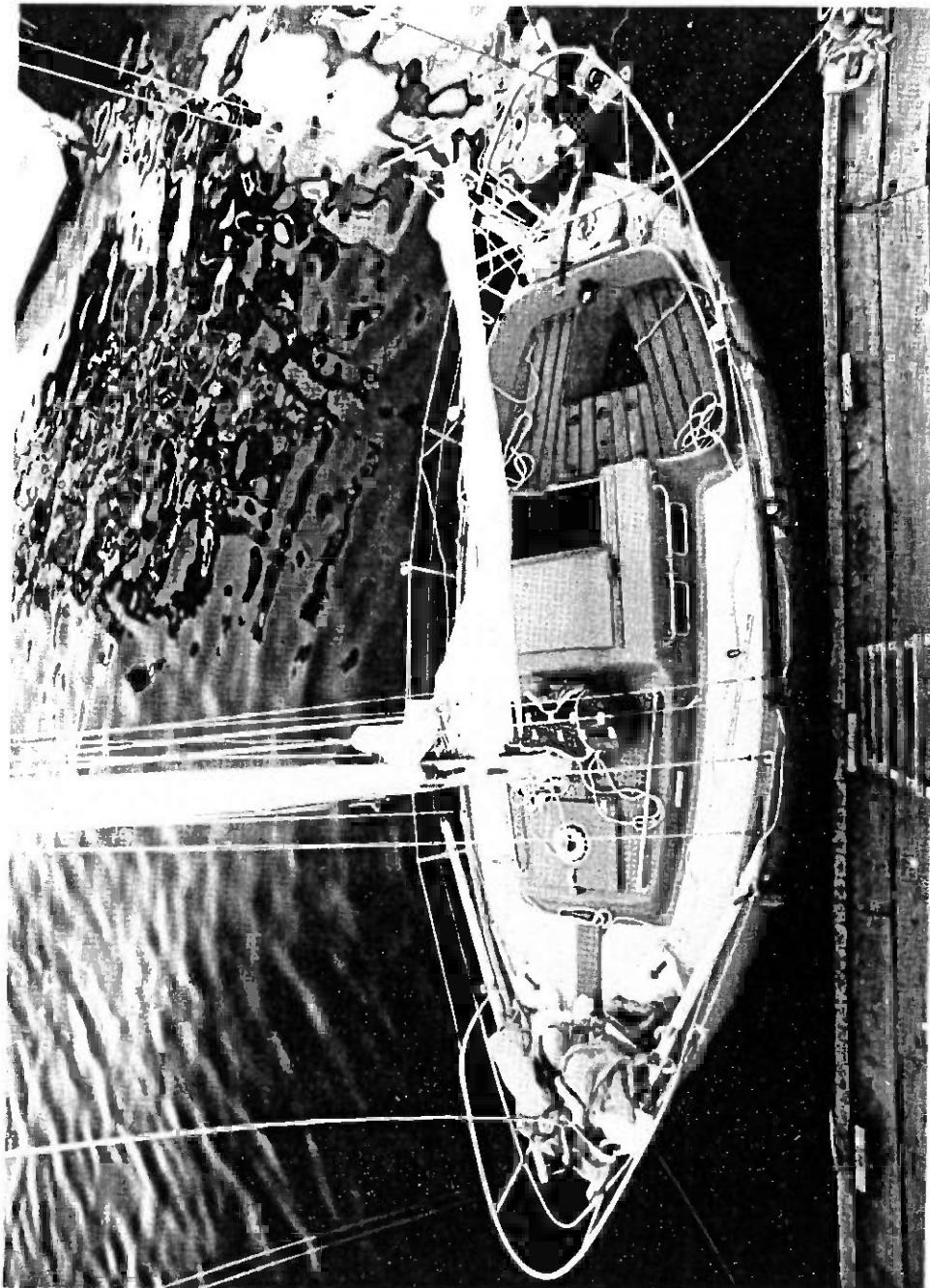
En druktig navigör och bantaggare

Leif Larsson i tävlingshumör



Tävlingshajarne "Torild och Axel Larsson





1968 deltog löjtnanten Bertil Enborn och
ingenjören Åke Matsson i en Atlantkappsegling med
Havs-Fidrorna FI-ONE och GOOD-WIN II. Båda klarade seglatsen,
som försiggick i mycket hårt vader.
De utomordentliga prestationerna var naturligtvis
glädjande för Fisksätra Varv, som fortsätter att bygga båtar
under mottoet KVÄLITET, ANSVAR och SERVICE.

