

Nr 1 • 1983 • Pris 14:00 inkl. ny moms
Finland FMK 14:50 Norge 19:75 inkl. moms

Vi Båttägare

1



Svenska Varv

Särtryck
ur Vi Båttägare

STOREBRO BRUK

Svenska varn

Flyktinghjälpen som blev stor



industri

STOREBRO

I Storebro, ett brukssamhälle i norra Småland, långt från kusten, ligger ett båtbyggeri som har specialiserat sig på båtar i den högre prisklassen.

I första hand fritidsbåtar, men också arbetsbåtar, som har gjort både orten och Sverige känt i internationella båtkretsar.

Praktiskt taget överallt i världen där det finns fritidsbåtar finns det båtar från det lilla brukssamhället med bara sextonhundra innevånare. Den minsta båten som nu produceras i Storebro är drygt nio meter lång och kostar omkring en halv miljon. På ritbordet ligger en sextiofotare som med två V8-dieslar på vardera drygt 500 hk kommer att kosta ca tio gånger mer.

●●● Orten Storebro har inte alltid förknippats med dyrare båtar, eller med båtar överhuvud taget. Båttillverkning är något förhållandevis nytt i Storebro. Det började först efter andra världskriget och då som en form av flyktinghjälp. En flyktinghjälp som till skillnad från de flesta liknande projekt blev lönsam industri och skapade permanent sysselsättning åt en mängd människor i en glesbygd och tillika brukssamhälle.

Med moderna mått skulle det bara inte fungera och det är knappast troligt att någon skulle ge sig på att börja med något liknande idag. Utom möjligen Ivar Gustafsson, mannen som startade den nuvarande båtproduktionen i Storebro. Visserligen var tiderna annorlunda när han började båtproduktionen men trots det var en vågad satsning som få hade lyckats genomföra. Men Ivar är annorlunda. Något av den berömda smålandsandan personifierad.

DAVID & GOLIATH

Det bevisade han redan 1933 när han startade AB Örnmaskiner eller Firma Natt & Dag som det kallades i folkmun.

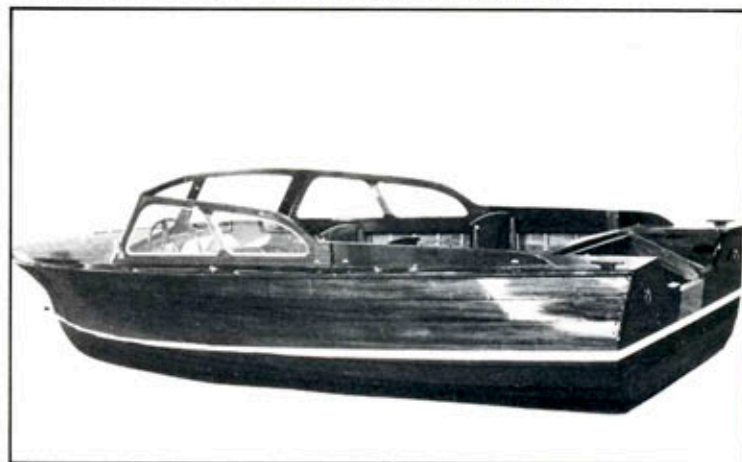
På den tiden var han "pamp" i lokala socialdemokratiska ungdomsföreningen Unga Örnar. Det gav namnet åt det nystartade företaget. Att starta eget var knappast något som ingick i hans politiska filosofi på den tiden men det dåtida depressionen gjorde att han måste göra något. Arbetslösheten var det stora problemet i det lilla samhället Storebro – då med 300 innevånare – precis som i praktiskt taget hela västvärlden.

Ivar hade visserligen arbete som springpojke och ritbiträde på bruket som då tillverkade bland annat svarvar. Det var ett bra jobb för en grabb med bara sexårig folkskola som enda utbildning men genom att bruket inte hade råd att betala ut ens föregående års lön var det inte mycket glädje med jobbet.

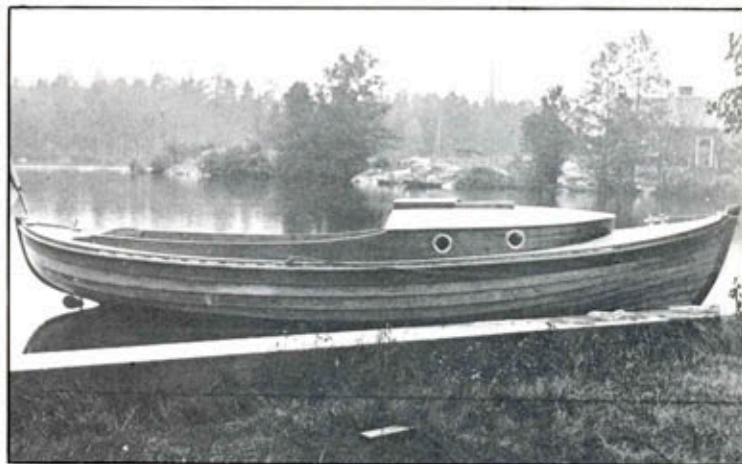
Med hela 1932 års lön innesående och utan ett öre på fickan kan det knappast ha sett särskilt ljus



Roddbåtar av estnisk modell var de första båtarna som producerades i Storebro. Det började -46 och ett tjugotal byggdes.



Den första serieproducerade båten var en campingbåt som byggdes åt Elektrolux som då tillverkade Archimedessnurrorna. Omkring 1500 tillverkades från -47 till i början på 50-talet. Tre storlekar gjordes, alla 1,7 meter breda med längderna 5,1, 5,25 resp 5,40 m.



Fiskesnipan byggdes bara i ett exemplar. Den var lite för rustik för att passa privata båtköpare även om den var välbyggd.



ut för Ivar men den omtalade smålandsandan fanns där uppenbart.

Tillsammans med två kompanjoner — sin broder Sigurd och gode vännen Georg Larsson — och totalt sex tusen kronor startade Ivar eget.

För en del — 1300 kr — av den inestående lönen köptes tillverkningsrätten till en svarv av bruket. Som tillverkningslokal inhandlades en gammal lada för den fantastiska summan av nittio kronor. Med detta skulle de tre kompanjonerna börja konkurrera med bruket som grundades redan 1728 och som var ordentligt etablerat men trots det inte hade råd att betala ut lönen på 175 kronor i månaden till springpojken.

Ivar lyckades. När han pensionerade sig 1973 hade företaget gett en nettovinst på 54 miljoner och sysselsatte 550 personer. Samtidigt hade samhället vuxit från 300 till 1 600 innevånare.

BÅTPRODUKTION

Båtproduktionen är givetvis en bidragande orsak till framgången men den startade, som sagt, inte förrän efter andra världskriget och då som flyktinghjälp.

Satsningen på båtproduktion var om möjligt ännu mer en satsning "mot alla odds" än startandet av Örnmaskiner. Det hela började en kväll när Ivar var på kvällspromenad med sin fru och råkade gå förbi Fredensborg Herrgård som ligger intill Storebro.

Fredensborg var då upplåtet som flyktingläger för estländare som flytt i samband med den ryska ockupationen av deras hemland. Det var fiskare, båtbyggare, sjömän och lantbrukare från kusterna som hade vågat sig på det riskabla äventyr som flykten över Östersjön i småbåtar trots allt var. Hur många båtbesättningar som aldrig kom över till Sverige är det antagligen ingen som vet, men en del av de som kom fram hamnade i Fredensborg. Av dessa var det flera som började arbeta inom, för dem, helt främmande yrken. På sin fritid däremot höll de sina gamla yrkeskunskaper vid liv genom att tillverka roddbåtar för att kunna ta sig ut på den närbelägna sjön och fiska.

Det var när Ivar fick se en av estländarna stå och hugga ut spunnningen till en roddbåtsstäv som Ivar började tänka på båtproduktion. I första hand för att bevara hantverksskickligheten, för något om båtar visste inte Ivar då.

— Den som kan hantera en yxa



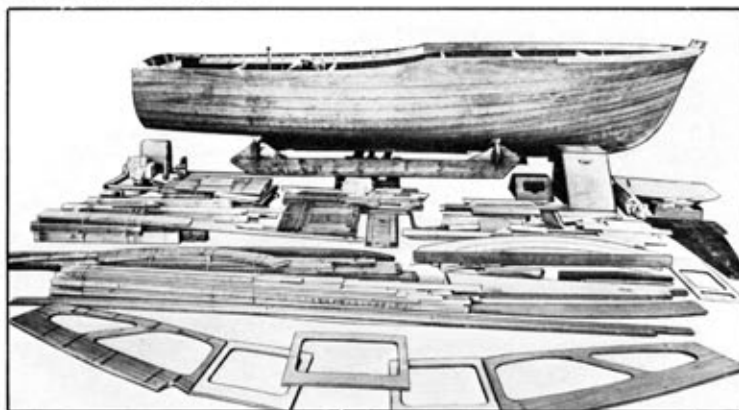
Tre herrar som har betytt mycket för utvecklingen av båtbyggeriet är C.G. Pettersson, Einar Runius och Gösta Berg. Einar, som var en "lärjunge" till C.G., ritade Ö-båtarna från Storebro och Gösta döpte och sålde dem.



Eksnipan Örnén passade vanliga båt köpare bättre. Den tillverkades i 325 exemplar under åren -51 - -59. Det marknadsanpassades till stor del genom Tage Truedsson.



Vindö som presenterades -51 och som tillverkades i i genomsnitt 100 ex/år till -62 ritades av Einar Runius. Det var i princip en stor campingbåt med inombordare men kallades passbåt. Uppskattad av sommarstugeägare i skärgården.



Solön såldes också i "halvfabrikat" med bordlagt och spantat skrov. Sedan var det "bara" att skruva ihop resten.

på det viset som dessa båtbyggare kunde skall inte behöva lära sig något nytt yrke, tyckte Ivar.

Efter det tog det inte lång tid förrän Örnmaskiner hade en avdelning för båtproduktion som komplement till svarvtillverkningen. Det tog heller inte lång tid för Ivar att förstå skillnaden mellan maskinförsäljning och båtförsäljning. Var det tillverkades svarvar var känt både i Sverige och utomlands, men båtar var det ingen som kom till Storebro och frågade efter.

Lagret av roddbåtar växte, de tjugo estländarna var yrkesskickliga och flyhänta, så något måste göras. Det problemet löste Ivar på sitt eget sätt.

SPECIALERBJUDANDE

Det krigshärjade Europa och den svenska industrin, som hade fått luft under vingarna, ropade efter verktygsmaskiner. Efterfrågan var större än tillgången. Detta medförde att det var ganska avsevärda leveranstider på de efterfrågade svarvarna. Men ett samtidigt köp av svarv och roddbåt förkortade leveranstiden på svarven, och roddbåten var lagervara — till att börja med.

Det var antagligen många företag i behov av svarv som plötsligt fick en eller ett par roddbåtar liggande vid bryggan på sina semesterhem på grund av Ivars något annorlunda sätt att sälja båtar. Hur många trotjänare på företaget runt om i Sverige som fick en roddbåt istället för den traditionella guldklockan är det antagligen ingen som vet.

Estländarna kunde otvivelaktigt bygga båtar, men de byggde båtar efter sina egna krav och sina egna traditioner, och det passade inte alltid de vanliga båtconsumenterna. Det visade sig bland annat när Örnmaskiner ställde ut sina båtar på S:t Eriksmässan.

Det var för övrigt på den utställningen som Ivar kom i kontakt med en av de personer — Gösta Berg, en redan etablerad båthandlare — som senare skulle hjälpa till och göra det lilla båtbyggeriet i Småland till vad det är.

Gösta Berg var inte den enda båthandlaren som fick syn på en båt bland svarvarna i en monter på S:t Eriksmässan och som insåg vad det kunde bli av detta.

CAMPINGBÅTAR

Elektrolux som under kriget hade



I slutet på 50-talet skulle det vara panoramavindruta på bilarna. Även Vindön kunde givetvis erhållas med en sådan även om den till skillnad från de flesta bilarna var försedd med mittstolpe.

tillverkat Archimedes utombordsmotorer åt armén ville gärna fortsätta att göra aktersnurror, som det kallades på den tiden. För att kunna sälja sina motorer sålde Elektrolux hela ekippage bestående av vad vi idag brukar kalla campingbåt med utombordare. Det var många båtbyggare som levererade campingbåtar till Elektrolux, och Storebro blev en av tillverkningsorterna 1947.

Det officiella namnet på den modell som byggdes i Storebro var "Skärgårdsbåt S-10M" men de kallades Elektroluxbåten och gjordes i tre storlekar — 5,10, 5,25 och 5,40 meter långa, samtliga typer var 1,7 meter breda. De var klinkbyggda av mahogny med 11 bordläggingsvarv på basade ekspant. Med en Archimedes B-22 — 10-12 hk — på akterspegeln blev farten ungefär 10 knop. En måttlig fart i jämförelse med vad dagens snurrebåtar presterar men driftkostnaderna var heller inte desamma.

Populära var under alla omständigheter campingbåtarna. När Gösta ville beställa 200 båtar var Ivar för succesiv leverans tackade



Solö — kom samtidigt med Vindö — är det båtnamn som har använts flitigast i Storebro. 2800 exemplar har byggts. Den första Solön var en fluscdäckade ruffbåt med ett par britsar under fördäck, pentry och matbord i sittbrunnen. I det utförandet gjordes den ända till -64 då den försågs med kabin. Ovan: ett av de första exemplaren. Under: Så här är vi vana att se Solön.



Ivar nej med motiveringen att orderboken redan var full efter en beställning från Elektrolux.

Det byggdes omkring 1 500 campingbåtar i Storebro under åren 1947—1952. En avsevärd mängd i jämförelse med det tjugotalet roddbåtar som tidigare hade byggts och som inte var särskilt lättsålda.

Det är diskutabelt om roddbåttillverkningen var värd att kalla serieproduktion, men campingbåttillverkningen var det definitivt. Det hade visserligen byggts flera båtar efter samma ritnings-sats för — till båtkonstruktörernas fasa — men det var campingbåtarna som inledde serieproduktionen av fritidsbåtarna.

Serieproduktionen av båtar skapade nya problem, av en helt annan typ än tidigare. För att serieproduktionens fördelar skulle kunna utnyttjas till fullo måste produktionen rationaliseras. Det var ett krav inte minst från Elektrolux som var storkund och som sådan kunde "diktera" priser. Köparna av fritidsbåtarna ställde också andra krav på produkterna

än vad estländarna hade gjort på sina yrkesbåtar.

FINISHEN VIKTIG

Privata båtköpare värderade finish högre än det rustika, som var det viktigaste för yrkesfolket. De ansåg att en båt skall vara säker och slitstark. En välbyggd båt var inte detsamma för yrkesmannen och privatkonsumenten. Inte heller begreppet "vacker" båt. Yrkesmannen såg till båtens linjer som skvallrade om hur båten uppförde sig i sjön när han talade om vacker båt. Privatköparen tittade på träverkets kulör och fernissans glans.

Under en övergångstid var detta givetvis ett problem för båtbyggeriet i Storebro som för alla båtbyggerier som hade övergått från "yrkesbåtar" till fritidsbåtar. Problemet låg inte i brister på yrkeskunnandet hos båtbyggarna utan i att ingen förutom de yrkeskunniga estländarna visste något om båtar i Storebro och estländarna hade yrkesfiskarens syn på båten och inte fritidsskepparens.

Ivar insåg problemets omfattning men också hur det skulle lösas. Han anställde den man som enligt honom själv kom att betyda mest för båtbyggeriets utveckling – Tage Truedsson. Båtbyggare sedan fyra generationer tillbaka. Med Tage Truedsson kom fritidsbåtskunnandet till Storebro. Tage kom från Kuggeboda där hans bror drev faderns gamla båtbyggeri. Ett båtbyggeri med mycket gott anseende sedan många år tillbaka.

Tage anställdes istället för den svenskättade estländaren Alexander Johansson som tidigare hade varit arbetsledare på båtbyggeriet. Alexander var till skillnad från de andra flyktingarna som arbetade med båttillverkningen sjökaptän och inte båtbyggare även om han som skärgårdsbo hade sett en del av båtbyggeri hemma i Estland. En bidragande orsak till att han hamnade i båtbyggeriet i Storebro var att han kunde både svenska och estniska och på det viset kunde fungera som tolk.

Det var Alexanders längtan att återuppta sitt gamla yrke som gjorde att han slutade på båtbyggeriet och gav sig ut till sjöss. Några andra estländare gick också till sjöss och några emigrerade till Canada som de tyckte låg på mer betryggande avstånd från Ryssland.

NYA TAG

De sexton, av från början tjugo, estländare som fanns på båtbygge-

riet hade under åren i Sverige lärt sig svenska så något krav på att Alexanders efterträdare skulle vara tvåspråkig fanns inte. I gengäld ställdes det krav på att han skulle vara båt-kunnig och med rejäl erfarenhet av båtbyggeri och de kraven uppfyllde Tage Truedsson med god marginal. Nu började en ny epok på båtbyggeriet i Storebro.

Innan Tage kom till Storebro hade det gjorts en del försök att utveckla nya båtar och rationalisera produktionen men det stod snart klart att drastiska åtgärder

tillverkningen var inte vad den borde vara.

För att minska beroendet av enda kund, Elektrolux, var Örnmaskiner tvungna att skaffa sig andra försäljningskanaler men att försöka konkurrera med Elektrolux som själva gjorde motorer till sina båtar kan inte ha varit så lockande. Dessutom var campingbåtsmarknaden i princip en affär för de två svenska utombordartillverkarna och deras återförsäljare.

Nya försäljningskanaler och nya båtmodeller blev lösningen på problemen.



Britt-Marie byggdes -55 och var under en enda säsong Ivars egen båt. Sedan kom en tysk och övertalade Ivar att sälja henne. Hon var en lång och ganska slank dam på 9,25x2,7.



Svanö såldes i cirka 350 exemplar. En del försågs med dubbla motorer och exporterades till USA.

måste till om det skulle bli någon påtaglig förändring. Bland annat gjordes det försök med formbakade plywoodbåtar.

Ett femtiotal exemplar byggdes under åren 1949–1950 av en 3,95 meter lång båt som fick beteckningen P 395. En ruffad fiske-snipa, till stor del baserad på estländska fiskebåtar, byggdes i ett enda exemplar. Något riktigt lyckat blev ingen av dessa modeller och lönsamheten på campingbåts-

Den epok som inleddes i början på femtiotalet blev en mycket viktig milstolpe för båtbyggeriet i Storebro. Den gjorde företaget till en mer självständig enhet än vad det hade varit som underleverantör till Elektrolux.

När Tage Truedsson kom gjordes ett nytt försök att ta fram en snipa vilket var en båttyp som de forna kustborna för Estland var väl förtrogna med. Genom Tages medverkan blev den mer nöjesbåtsan-

passad än vad det tidigare försöket hade blivit.

Den nya snipan byggdes helt i ek och kallades Örnen efter företaget – Örnmaskiner. Ett kanske inte helt passande namn för en långsamtgående displacementbåt. Örnen var den första riktigt egna modellen från det etablerade men ganska okända båtbyggeriet i Storebro som senare skulle bli världsberömt. Någon dundrande succé blev aldrig Örnen men en god inledning till det som komma skulle. Den byggdes i drygt 300 exemplar under åren 1951–1959.

VINDÖ OCH SOLÖ

1951, samma år som Örnen presenterades lanserades ytterligare två båtmodeller – Vindö och Solö – och de blev definitivt succéer. De gjorde båtbyggeriet i Storebro känt bland båtköparna. Framgångarna med Vindö och Solö var dock inte bara båtbyggeriets förtjänst. Utan Einar Runius, konstruktören, och Gösta Berg – och senare även Harry Hansson – som marknadsförare hade de säkert aldrig blivit sådana försäljningsframgångar som de blev.

Vindön tillverkades i elva-hundra exemplar innan modellen lades ner 1962. Solön som var ruffad, till skillnad från passbåten Vindö, byggdes i 2.800 exemplar innan den försvann 1977. Under de 26 år som den tillverkades modifierades den många gånger men skrovet som ursprungligen ritades av Einar Runius förblev i princip oförändrat hela tiden.

EINAR RUNIUS

Einar Runius drev tillsammans med sin forna läromästare, den legendariske båtkonstruktören C.G. Pettersson, en konsultfirma – Motorbåtsbyrå – och arbetade bland annat åt Pentaverken och Skandiaverken. Det senare ett företag i Lysekil som tillverkade tyngre marinmotorer. Einar hade under 50-talet en mängd uppdrag från båtbyggeriet i Storebro.

Einar var en mycket skicklig båtkonstruktör men inte särskilt duktig på att skryta eller övertyga omgivningen om sin egen förträfflighet. Han gjorde heller aldrig några revolutionerande båtkonstruktioner som gav tidningsrubriker. Det är förklaringen till att han är relativt okänd även bland erfarna båtägare. Bland sina kollegor var han däremot uppskattad och beundrad för sitt stora kunskande. Han rådfrågades ofta av kollegor som fick mer eller mindre

olösliga problem på halsen. Särskilt när det gällde propellerberäkningar var han något av ett geni. Han gjorde över 12 000 propellerberäkningar under sin aktiva tid har det visat sig senare.

Einars skrovkonstruktioner – som var hans styrka som båtkonstruktör – bär spår av hans läromästare. Konceptet är detsamma ett måttligt V och rundade slag. Den måttliga skrovbredden som har blivit något av ett kännetecken för C.G. är inte på långt när lika påtagligt på Einars konstruktioner från 50-talet.

LÄTTARE MOTOR

Förklaringen till det ligger i att C.G. hade aldrig tillgång till de förhållandevis lätta och starka motorer som Einar kunde beräkna sina båtar för. C.G. var tvungen att hålla igen på skrovets bredd för att motorn skulle orka med att ge båtarna önskvärda fartresurser. Lågvarviga sidventilmotorer var vad C.G. hade medan Einar kunde rita in den betydligt mer högvarviga toppventilmotorn som Volvo utvecklade för PV 444 i både Vindön och Solön. Kanske inte den mest imponerande motorn i relation till dagens men på sin tid otvivelaktigt något av en sensation.

Konceptet med moderat V-botten och runda slag står sig fortfarande gott i konkurrensen med modernare konstruktioner. Storö 34, som modifierades av Einar Runius, är bara ett exempel på sådana skrov. Mängder av andra båtkonstruktörer, inte bara i Sverige, har använt konceptet. Under senare år har det blivit mer "inne" med djup V-botten och skarpa slag men frågan om inte den moderata V-botten med runda slag snart kommer till heders igen. Med dagens bränslepriser passar de allt fler båt köpare bättre än många av de modernare skroven.

GÖSTA BERG

Den som gav Ö-båtarna från Storebro deras namn var Pentarepresentanten i Stockholm, Gösta Berg. Etablerad båt- och motorförsäljare sedan långt före kriget. Gösta Berg blev också den ojämförligt största försäljaren av Storebrobåtar. Han sålde bland annat över 700 Solö.

En annan viktig återförsäljare var Harry Hansson i Göteborg. Han kunde visserligen inte mäta sig med Gösta under dennes storhetstid men han hade heller inte samma marknadsunderlag.

Båtbranschen var inte av

samma omfattning på femtioalet som den är nu och de relativt få som idag kan betraktas som något av pionjärer kände varandra. Gösta och Einar var mycket goda vänner med varandra förutom att de givetvis också kände Ivar.

Samarbetet mellan dessa tre herrar fungerade bra genom att de kompletterade varandra. Ivar tillhandahöll produkterna som Einar ritade och Gösta hade kontakterna med köparna och visste på det viset vad de ville ha. Förutsättning för att det samarbetet skulle vara fruktbart är enligt både Ivar och

verser som det alltid blir när två starka viljor möts. Osämjan var dock aldrig långvarig. Innan kvällen var de alltid överens.

Det berättas om Tage att när någon av gubbarna påstod att det inte gick att göra ett visst jobb på den tid som Tage ansåg att det borde ta "då tog han fram stolen". Det innebar att han helt sonika lyfte fram en stol till arbetsplatsen och bad den som skulle utföra jobbet sätta sig ned och titta på medan Tage själv gjorde jobbet. Drastiskt, men sannolikt i Ivars anda.

Tage hade bestämda åsikter om



För att kunna säga upp de jättelika mahognystockarna fick man bygga sig en egen ramsåg modell större.

Gösta, som fortfarande lever – 75 respektive 80 år – var Tage Truedsson.

BÅTBYGGARSKOLA

Utan Tages erfarenhet och kunskaper hade aldrig båtarna från Storebro blivit vad de blev. Det var Tage som såg till att produktionen löpte och att båtarna fick det renommé de fick. Utan honom hade aldrig gått, det är både Ivar och Gösta överens om. Tage var en färgstark herre med mycket av egen vilja. På det viset var han lik Ivar. Den ömsesidiga respekten för varandra gjorde att de två viljestarka herrarna kunde arbeta ihop trots att det givetvis blev kontro-

yrkeskunskaper och yrkesstolt-het. Kunde man inte jobbet så skulle man lära sig det innan man kallade sig yrkesman. I gengäld ställde han inte krav på att någon skulle kunna mer än vad han själv kunde.

Tage var med och startade den berömda båtbyggarskolan – 1955 – i Storebro. Det var från början en så kallad inbyggd verkstadsskola som 1961 övertogs av kommunen och 1964 flyttade in i egna, nybyggda lokaler.

Sedan dess har det hänt en hel del kring båtbyggarskolan som idag kallas träteknisk gymnasieskola men de som tidigare utbildades där är stolta över den utbildningen.

ÖRNÖ, BRITT-MARIE OCH SVANÖ

I mitten på 50-talet började båt köparna fråga efter en kabinbåt för att få lite mer rymd under "tak" är vad de traditionella ruffbåtarna erbjöd. Solön var en traditionell ruffbåt och förblev det ända till 1964 men för att komplettera tillverkningsprogrammet togs ett några prototyp till kabinbåtar fram 1955 och 1956. Den ena var Örnö som fick namn av både företaget och de numera inarbetade ö-namnen som Gösta var upphovsman till.

Den andra döptes till Britt-Marie efter en sjuksköterska som hade vårdat Ivars fru Ebba efter en komplicerad operation. Vad andra tyckte om det namnvalet bekymrade inte Ivar han tyckte bara att sjuksköterskan var värd att få en båt uppkallad efter sig. Han beslutade sig också för att behålla Britt-Marie som sin egen båt. Den glädjen varade bara sommaren -55. På våren -56 kom en tysk doktor till Storebro och specialbeställde en båt men blev så förälskad i sjuksköterskan att han övertalade Ivar att sälja henne också.

Den tredje prototypen – Svanö – kom i serieproduktion och gjordes tillsammans med Bergö i ungefär 350 exemplar tills produktionen lades ner 1964. Svanö exporterades i ett antal till bland annat USA och försågs med dubbla motorer. Vilket också en del Solö gjordes för att tillgodose vissa exportmarknader.

BERGÖ

Innan Svanön kom i produktion ville Gösta ha en större båt än Solön och kontaktade därför Einar Runius som ritade Bergön på uppdrag av Gösta. Gösta avsåg att låta ett båtbyggeri i Kalmar tillverka Bergön åt honom och det varvet gjorde också, ett exemplar, men sedan fortsatte produktionen av Bergön i Storebro där den betraktades som en variant av Svanö. Inte helt omotiverat med tanke på likheterna. Bägge hade samma upphovsman.

REPORTAGE:
TORBJÖRN NILSSON

Historien om Storebro Bruk fortsätter i nästa nummer.

svenska varv

STOREBRO

Det verkliga problemet:

Var kan jag tanka?

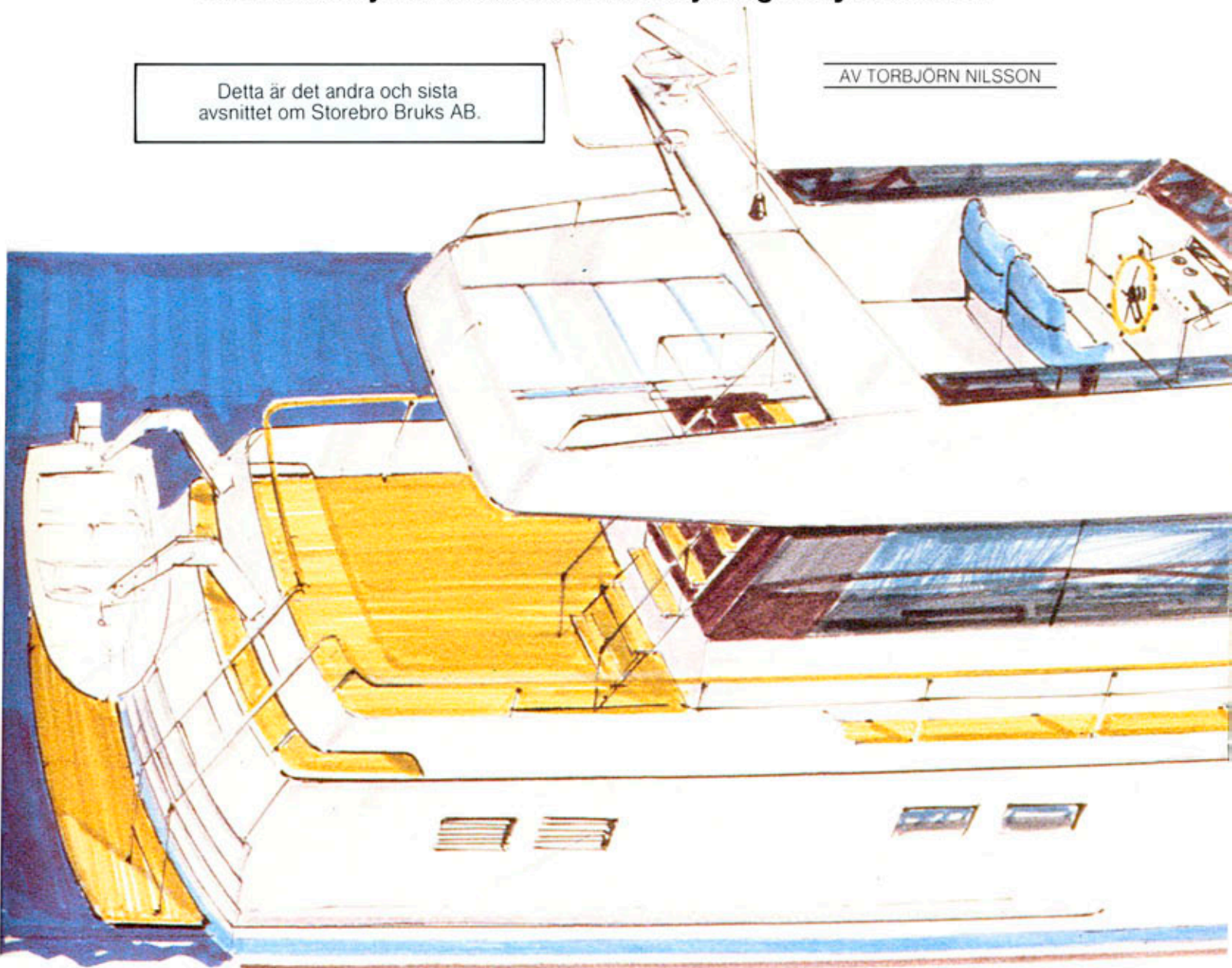
**Det har aldrig varit svårt att hitta köpare till Storebrobåtar.
Trots att den billigaste kostar 7–8 normala årslöner – före skatt!**

**Har man hela världen som marknad finns det alltid någon
som är villig att lägga pengar på kvalitet.**

**Därför lär det nog också gå att sälja det nya flaggskeppet Storö 60.
Pengar är nog inget problem för den som köper den båten – svårigheten är
att hitta en sjömack som har dieseloilja nog att fylla tanken!**

Detta är det andra och sista
avsnittet om Storebro Bruks AB.

AV TORBJÖRN NILSSON





Kungskryssaren var den första segelbåten från Storebro. Den legotillverkades åt Gunnar Andersson och Telfa i Göteborg och såldes i huvudsak till USA.

F

fram till 1957 hade det bara gjorts rodd- och motorbåtar i Storebro, men det året kom även en segelbåt i produktion – **Kungskryssaren** – som hade tagits fram av Gunnar Andersson i Göteborg. Han ägde såväl ritningar som namnet och anlitade bara Storebro som byggare för båtarna, som han i huvudsak sålde i USA.

Fram till -65 byggdes c:a 350 Kungskryssare av trä i Storebro. Därefter ville Gunnar bygga dem av plast men då tackade Ivar nej. Plast var inget material för en man som startat ett båtbyggeri för att han imponerats av några estniska träbåtsbyggares yrkesskicklighet.

Det tog lång tid innan plasten accepterades som båtbygnads-material i Storebro, trots att det där experimenterades med plast redan på 50-talet. Bland annat gjordes rufftak av glasfiberarmad plast till serierproducerade båtar långt innan plasten slog igenom som båtbygnadsmaterial.

Första Storön

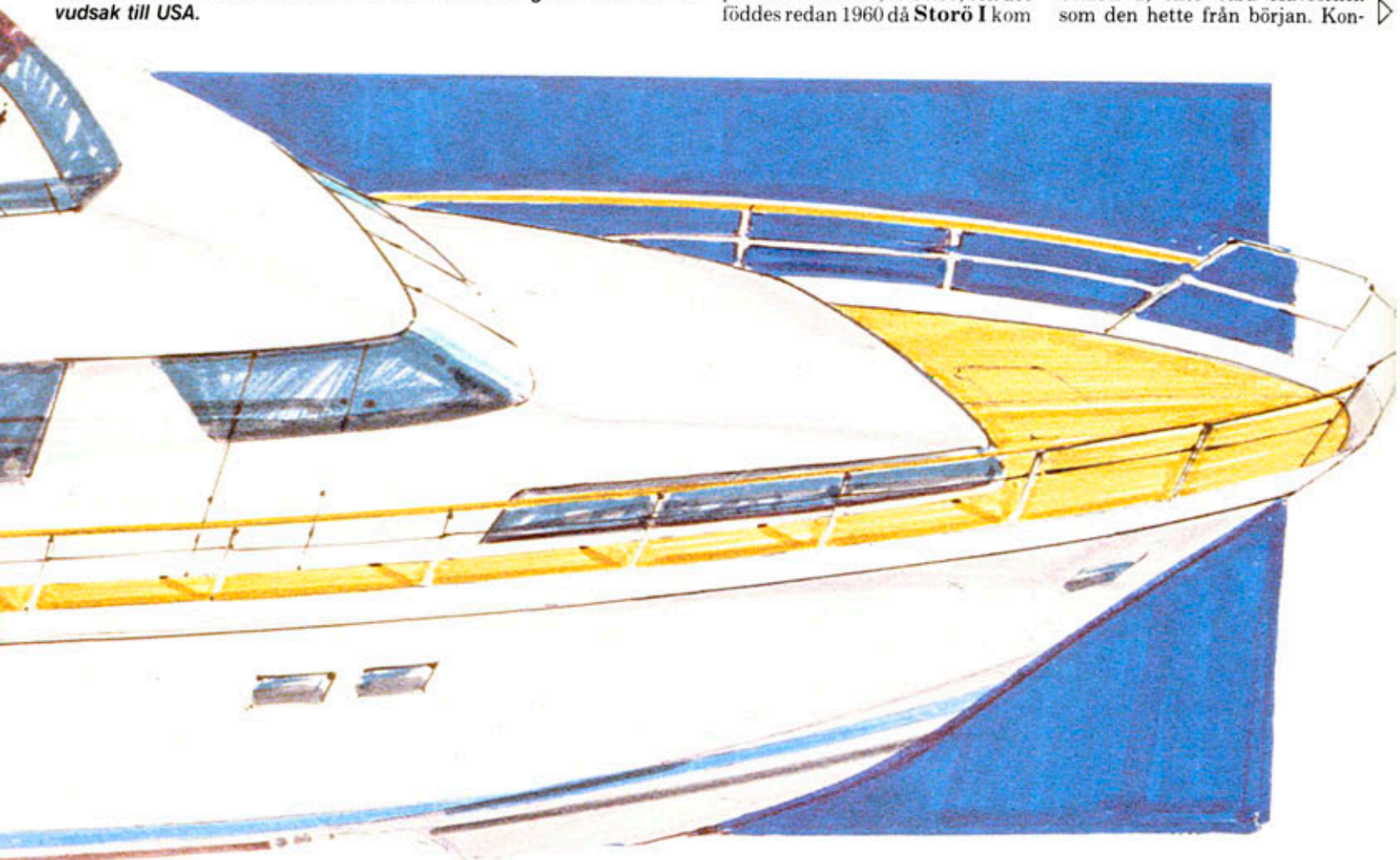
Det båtnamn, som bland yngre båt-entusiaster i första hand förknippas med Storebro, är Storö, och det föddes redan 1960 då **Storö I** kom

i produktion. Det var en enkelruffad kabinbåt som från början byggdes för dubbla motorer och som tillverkades i nära 300 exemplar fram till -65 då den ersattes av Storö II.

Två exemplar av den dubbelruffade Storö I byggdes 1960 på beställning av Gunnar Anderson, som också var beställare av Kungskryssarna. Den ena båten hade Gunnar själv och den andra en av hans närmaste vänner. Dessa två byggen var specialbyggen i ordets rätta bemärkelse och inte några prototyper till den dubbelruffade Storö IV som fortfarande tillverkas, men med beteckningen 34. Innan den utvecklades satsades det rejält på segelbåtar i Storebro.

Havsörnen

Samma år som de två dubbelruffade Storö I:orna byggdes, utvecklades den första egna segelbåten av Örnmaskiner i Storebro. Den kallades **Örnkryssaren** och byggdes bara i ett enda exemplar. Först två år senare – 1962 – började serierproduktionen av en egen segelbåt i Storebro. Det var **Havsörnen I**, eller bara Havsörnen som den hette från början. Kon-





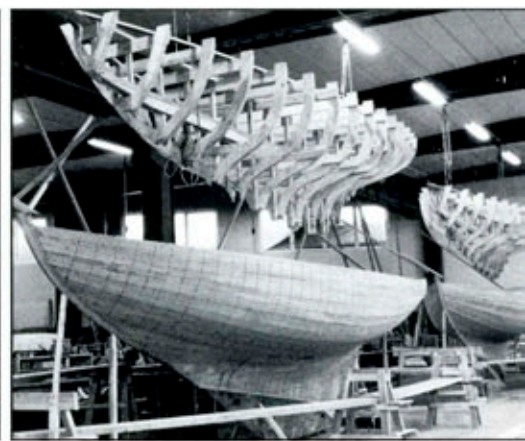
Storö I, lik 34:an men betydligt mindre och utan akterruff. Motorutrustning två stycken Volvo B16 bensinmotorer.



Örnen togs fram för att få en egen segelbåtmodell. Ritad av Olle Enderlein.



De som tror att spinnaker är en nymodighet bör tänka om. Här är en Havsörnen I.



Även på träbåtstiden användes formar, sk mallstativ. Skroven bordlades på mallstativet som sedan lyftes ur.

struktör var Olle Enderlein. En storsyster — **Havsörnen II** — började serieproduceras -64. De bägge modellerna av Havsörnen gjordes i vardera ungefär 70 exemplar. Den sista "ettan" gjordes -64, samma år som "tvåan" kom i produktion. Den sista "tvåan" gjordes däremot inte förrän -68.

Parallellt med Havsörnen II byggdes Örnen i 25 exemplar, men sen var det slut på segelbåtstillverkningen ända fram till -72, då den amerikanska konstruktören Dick Carter anlätades.

I mellantiden satsades det ensidigt på motorbåtssidan för att, dels få fram en större motorbåt, dels för att modernisera Solön som var i produktion. Under den tiden — 1963 — 1964 — byggdes de enda tre exemplaren av den kanske mest okända båten från Storebro — **Kungsörnen**. En dubbelruffad motorbåt på drygt 12 m.

I början av sextioalet hade Ivar och andra annat än båtutveckling att tänka på. AB Örnmaskiner var från början svarstillverkare och den verksamheten hade inte på något sätt avstannat när båttillverkningen sköt fart. Örnmaskiner sålde svarvar som aldrig förr och det skapade produktionsproblem.

För den andra svarvillverkaren i samhället gick det däremot inte li-

ka bra att sälja, vilket i gengäld medförde att det inte bara fanns ledig produktionskapacitet, utan även lönsamhetsproblem, som inte kunde lösas internt.

Förändringen

Det har sagts att det var satsningen på båtar som gjorde AB Örnmaskiner till ett lönsammare företag än Storebro Bruk, men det är knappast hela sanningen. 1962 var tunna i Storebro Bruks orderböcker men AB Örnmaskiner hade inte tillräckliga produktionsresurser. En nyutvecklad 24" svarv kunde man helt enkelt inte sätta i produktion av den orsaken. Det var anledningen till att AB Örnmaskiner var med och bjöd när Storebro Bruk var till salu.

Den första januari 1963 såldes samtliga aktier i Storebro Bruk till AB Örnmaskiner — och den forne springpojken på bruket som hade så svårt att få ut sin springpojkslön.

Fem år senare gjorde Ivars företag, som nu hade bytt namn till Storebro Bruks AB, nästa stora investering. Då inköptes en industrifastighet med väl tilltagen strand i Västervik och byggandet av en modern anläggning för båt-

produktion påbörjades. Den stod färdig och togs i bruk 1969.

Den nya anläggningen i Västervik köptes inte in för att båtproduktionen skulle flyttas från Storebro utan bara för att komplettera anläggningarna i Storebro. I Västervik byggdes det förutom monteringshallar för de stora båtar som utvecklades under 60-talet, också lokaler lämpliga för produktion av glasfiberarmerade plastbåtar. Plasten accepterades som båtbyggnadsmaterial i Storebro sent omsider, men de lokaler som utnyttjades för plastning av båtar blev ganska snabbt för trånga. Detta trots att det senaste träskrovet inte levererades förrän 1978.

Det var en Storö 34 — eller Storö IV som den hette från början. Den kunde under nio år köpas med alternativt trä- eller plastskrov.

Storöserien

Innan det första plastskrovet byggdes utvecklades flera motorbåtar efter den stora segelbåtsepoken i Storebro. Samma år som segelbåten Örnen sattes i produktion presenterades två motorbåtsnyheter. Den ena nyheten var den gamla trotjänaren och ruffbåten Solö som försågs med kabin och följakt-

ligen kallades **Solö Kabin**. Den andra nyheten var Storö II. Ingen av dessa modeller tillverkades i några längre serier. Storö II gjordes bara i sex exemplar och Solö Kabin ersattes redan året efter presentationen av **Solö Aqua Cabin**, som sedan kom att tillverkas till och med -67.

Samtidigt med Solö Aqua Cabin presenterades **Storö III**, som tillverkades i 250 exemplar innan produktionen upphörde 1968.

Redan året efter det att Storö III presenterades byggdes den första prototypen till **Storö IV** efter påtryckningar från Tyskland som vid den tidpunkten hade blivit en marknad att räkna med för Storebro. Det byggdes flera prototyper till Storö IV:an innan den kom i serieproduktion. Att den i sitt slutliga utförande försågs med akterruff berodde inte så mycket på tyskarerna, som på en dir Sten Nilsson — låsfabrikant i Eskilstuna och kund till Gösta Berg.

Sten Nilsson ville absolut köpa en Storö III med akterruff, men Gösta lyckades aldrig övertyga Ivar att göra någon. Men Sten Nilsson lyckades och efterföljaren till Storö III försågs från början med akterruff.

Storö IV, som senare döptes om till 34 efter längden i fot, tillverka-



Den gamla trotjänaren solö med sitt Runiusritade skrov byggdes i många utföranden. Den försågs även med Aquamatic-drev när det var en "modegrej". Solö Aqua Kabin hette den.



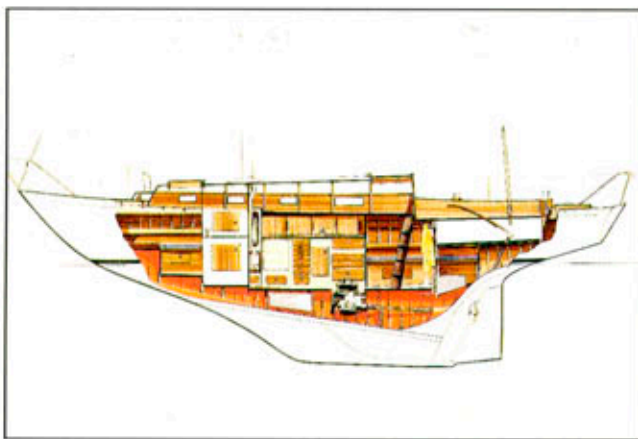
Storö III kan sägas vara föregångaren till Storö IV. III:an var från början enkelruffad med en låsfabrikant från Eskilstuna ville absolut ha en akterruffad.



34:a-konceptet var — och är — en succe. På de större modellerna



Havsörnen gjordes i flera storlekar och mätte in i dåvarande kappsegelingsklasser.



Att det var Olle Enderlein som ritade Havsörnen syns tydligt. Detta är "tvåan" som avlöste den något mindre "ettan" 1964. Båda tillverkades i cirka 70 ex.



Kungsörnen är föregångaren till de stora Storöbåtarna. Det här hämtades i Västervik av köparen, Dir Curt Linoln, för hemtransport till Helsingfors.

des med träskrov under åren 1966 – 1978 men från och med -69 kunde den även erhållas med skrov av glasfiberarmerad polyester. Storö IV/34 hade i juli -83 levererats i ungefär 1200 exemplar.

Vackrast

Under senare år har Storö 34 kunnat erhållas i andra utföranden än de ursprungliga. Utan akterruff men med däcksalong till exempel. Det var en Storö 34 i det utförandet som spelade en betydelsefull roll i den omdiskuterade TV-serien som handlade om en Göteborgsfamilj som flyttade upp och slog sig ner i Stockholms skärgård.

Det är ingen tillfällighet att just Storö 34 ofta syns i lite mer officiella sammanhang. Den betraktas av många som den vackraste motorbåt som någonsin byggts. Det är antagligen också förklaringen till att den fortfarande säljs. Det är nämligen ingen direkt lågprisbåt. Mellan sju och nihundratusen kostar en ny Storö 34 i Sverige idag, men av detta får statskassan ett tillskott på omkring 150.000:–.

Storö 34:an är idag en välartad skapelse i Storöserien men dess födslovändor var besvärliga. Prototypen lovade inget gott och modi-

fierades i flera omgångar. Någon riktig stil på skrovet blev det inte förrän Einar Runius fick fria händer. Överbyggnaden däremot ritades av en tysk designer, W.H. Wilke, som sedan har gjort en hel del åt Storebro Bruk.

Den första plastbåten som byggdes på Storebro Bruk var inte en Storö 4 utan en Solö med tilläggsbeteckningen Lyx. Solö Lyx ersatte Solö Aqua Cabin och byggdes i trä -67 men försågs med plastskrov redan -68. Solö Lyx och Solö Lyx III – som tillverkades -69 och -70 var till skillnad mot Solö Aqua Cabin försedda med vanlig inombordare och propelleraxel genom botten.

Konventionell motorinstallation hade också den sista modellen av Solö som kallades 25 och som gjordes mellan -71 och -77.

Nya träbåtar

Att plasten introducerades som skrovmaterial betydde inte slutet på träskrovstillverkningen i Storebro. Storö 47 är den hittills största båten som har tillverkats av Storebro Bruk. Den modellen gjordes i bara tre exemplar mellan -70 och -74. En liten nätt skapelse med närmare femton meters längd och

en däcksalong stor som ett ordinarie vardagsrum och givetvis med skinnfåtöljer runt soffbordet.

Storö 43 som kom efter 47:an, skämdes inte heller för sig. Med sina dryga tolv meter i längd var hon imponerande, men trots detta inte dyrare än att hon tillverkades och såldes i tretton exemplar mellan -71 och -75. Hon var den sista stora träbåten som byggdes på Storebro.

Efterföljaren, Storö 38, som byggdes i 35 exemplar mellan -75 och -79 hade plastskrov. Det är skrovet till 38:an som har modifierats och nu används till Storö 40.

Det är dock inte bara motorbåtar som har byggts i trä sedan plastbåtstillverkningen började i Storebro och senare flyttades till Västervik. Tre "hotta" kappsegelingsmaskiner med beteckningen Carter 42 byggdes -72 och -73. Det var samtidigt, och året därpå, som Carterkonstruktionen Havsörnen 40 byggdes i 20 exemplar.

Sedan dess har träskrovstillverkningen begränsats till pluggtillverkning för nya plastbåtar. Den nya serien båtar från Storebro som inleddes med 31:an -75 har också däck av plast men i inredningen syns det att gubbarna som byggde träbåtar ännu inte har försvunnit från båtbyggeriet. Det är något speciellt med snickerierna i

Storöbåtarna och segelbåten Royal 33 som för övrigt är en Carterkonstruktion nedanför däckslinjen.

Plaståldern

Plastålderns genombrott på Storebro Bruk är svårt att tidsbestämma – var det i mitten på 50-talet när de första försöken att göra detaljer till båtarna av glasfiberarmerad plast gjordes, när den första plastskrovet gjordes, när den första båten med både skrov och däck av plast gjordes eller när den sista träbåten byggdes? Men otvivelaktigt har plaståldern numera nått Storebro Bruk.

Märkligt nog har, trots detta, inte de mest inbitna plastbåtshatarna någon större lust att rynka på näsan och uttrycka sig otryckbart om plastbåtar när det talas om Storöbåtar. Det är inte bara respekten för "fortiden" och finishen på snickerierna som gör det. Det är något visst med plastbåtarna från Storebro trots att de är byggda av samma sorts plast som de flesta andra plastbåtar. Trots plasten andas det kvalitet på något märkligt sätt om båtarna. De är otvivelaktigt proffsigt byggda i förhållande till många av dagens plastbåtar



utnyttjades det men med däcksalong i stället för den öppna sittbrunnen. Här en 34:a och en 43:a som "kompisåker".



Solö Lyx och 34:an tillverkades parallellt i många år. Så här såg det ut i monteringshallen på den tiden.



Två "gubbar" som var betydelsefulla för dåvarande Örnmaskiner: Gunnar Andersson och Tage Truedsson.



Storö 47 är den största båttyp som har tillverkats i Storebro. På avstånd kan den förväxlas med 34:an, men kommer man ombord förväxlas de inte lika lätt. Det borgar bland annat skinnsofforna och skinnfåtöljerna i däckssalongen för.

38:a kan sägas vara en förstoraad 34:a. Det är 38:ans skrov som modifierats och nu används till flaggskeppet "40:an".

med prefabricerade snickerier som är ungefär lika illa monterade som nästan allt annat ombord.

Priset på båtar från Storebro gör att konsumenterna har rätt att ställa krav också. Men mycket av det som finns ombord på Storöbåtarna är inte så mycket dyrare att köpa och installera än det som finns på många andra båtar och medvetna båtköpare betalar gärna extrakostnaden.

Elsystemet är en typisk sådan detalj. Det ser dyrbart ut i en Storebrobåt med kontrollampor och automatsäkringar men det som gör att det ser välgjort ut är frånvaron av överskottskabel och att kablarna är buntade. Det uppskattas av servicemännen lika mycket som den förteckning över vad kablarna är till för, som finns ombord på varje båt.

Perfektionism

Det är noggrannheten med detaljer som ger Storebrobåtarna deras image av kvalitet. "Pedanteriet" som ett fåtal gärna vill kalla det, har inte bara tillkommit för att imponera på båtspekulanterna. Det är i de flesta fall befogat av andra orsaker. Durkar och andra lösa detaljer till träbåtarna var inte num-

rerade med båtens tillverkningsnummer för att förhindra att båtägaren förväxlade dem med båtgrannens, utan helt enkelt för att de skulle hamna i rätt båt sedan de plockats ur för att lackas i samband med tillverkningen.

Likadant är det med elsystemet. Istället för att någon montör skall ligga och krypa i båten för att få elkablar till alla ställen så är hela kabelhärvan monterad på ett monteringsbord där elektrikern kan montera ihop härvan medan han står i en bekväm arbetsställning. Härvan läggs sedan på plats i ett lämpligt skede under monteringen av båten. Därigenom begränsas elektrikerns arbete i obekväma arbetsställning till ett minimum och elsystemet ser imponerande välgjort ut.

Verktygssatsen och de "högfrekventa" reservdelarna som levereras med varje båt tjänar samma syfte. En Storö skall inte bli liggande på grund av något bagatellfel, för varje gång en båt – eller något annat – slutar fungera så blir det negativ reklam. Ju dyrare produkt desto mer negativ reklam: "titta, den fungerar inte trots att den är så dyr". För ägaren spelar det egentligen ingen roll vad produkten har kostat i det ögonblicket den inte fungerar, men en gammal risig bil

som inte vill starta väcker inte samma munterhet som när en ny Rolls Royce inte vill starta.

Det är genom att tänka på sådant som image – och nöjda kunder – skapas. Det är få båtbyggare som tänkt i de banorna som är ganska typiska för Ivar. Han har givetvis inte kommit på detta och massor av liknande saker själv, men han har – som han själv uttrycker det – en viss förmåga att omge sig med skickliga medarbetare.

Nya krafter

Ivar fyllde 75 år i våras och är sedan tio år tillbaka pensionär. I varje fall enligt egen utsago, men det är nog bara han själv som tror på det. Han har sedan han blev pensionär ändrat Stångåns lopp till vattendomstolens förtvivlan men till glädje för både bruket och Smålands kraft, byggt ett bruksmuseum i den gamla vattenkvarnen och fyllt det med det mesta som är representativt för bruket – från mortlar gjutna av sjömalm till båtar. Han har också låtit renovera de gamla smedstugorna som han anser har ett kulturhistoriskt värde och därför bör bevaras. För att nämna hans viktigaste kulturhistoriska insatser.

För att bättra på pensionen och dessutom få något att lägga händerna på så har han väckt liv i det gamla företaget AB Örnmaskiner igen. Någon produktion av svarvar är det inte längre tal om för hans del, men han köper inbytesmaskiner från bruket och säljer dem sedan runt hela världen. Genom att göra allt själv får han sysselsättning några timmar om dagen, men det hindrar inte att han omsatte tio miljoner om året när han var som mest alert.

Han slog av lite på arbetstakten när det visade sig att han fick betala 92 procent i skatt på extrainkomsterna. Men det är inte det enda som har gjort att han har tappat tron på den politik som han själv stödde aktivt i sin ungdom:

– Allt har blivit för byråkratiskt numera. Ungdomarna kommer att få det svårt. De drunknar i papper som de skall fylla i och sortera istället för att försörja sig, säger Ivar modstulett och irriterat. "Papper skall användas till två saker. På toaletten av hygieniska skäl och till att trycka tusenlappar på".

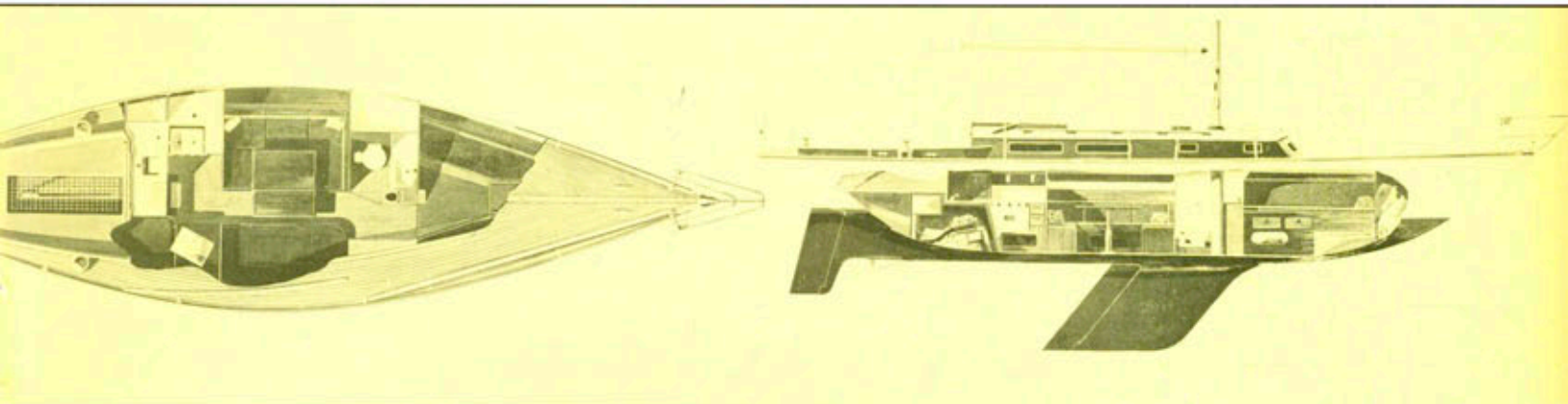
Nya problem

Ivar överlät ledningen av bruket till sina två söner när han själv an-



Det fenkölade, Carterritade skrovet till 33:an är ett utpräglat segelbåtsskrov även om överbyggnad och inredningskomfort är motorseglarbetonad.

Storö 40 är den största båten som för närvarande tillverkas av Storebro Bruks AB. Men den är långt ifrån den största som har tillverkats vid företaget.



Storebro upplevs som ett utpräglat motorbåtsvarv bland nutida båtägare men det har också byggts massor av segelbåtar i Storebro. Carter 40, som ritades av den amerikanska båtkonstruktören Dick Carter, gjordes visserligen bara i 20 exemplar men det var heller ingen lågprisbåt och inget alternativ till de samtida Vegorna och IF-båtarna.

sågs sig för gammal och började bli rädd för att han skulle sitta och bromsa den fortsatta utvecklingen.

Den äldsta av bröderna — Roy Ivarson fick — ta ansvaret för maskintillverkningen medan den yngre — Lennart — fick båtproduktionen på sin lott. Överlåtelsen gick enkelt för Ivar, men var inte fullt lika enkel för bröderna. "Jag bara gav dem mina aktier och nycklar och förklarade att de måste låna ihop till gåvoskatten själva. Det var inte så enkelt det, men de klarade det även om det inte var gjort i en handvändning" berättade Ivar.

De gamla estländarna som startade båtproduktionen är borta allihop sedan flera år tillbaka, men flera ättlingar till dem arbetar på bruket idag. Elfride Lillakas och Elisabeth Vesik — änkor efter ett par av pionjärerna — är de enda som finns kvar av de som var vuxna vid flykten.

Tage Truedsson är borta sedan många år men han lämnade en arvinge efter sig i Heimo Läppe. Han kom som krigsbarn från Finland till Tage och hans fru. Heimo växte praktiskt taget upp på båtbyggeriet och är nu produktionschef i Storebro. Han är visserligen inte båtbyggare sedan flera generatio-

ner men en ordentlig utbildning har han fått av Tage.

Produktionschef i Västervik är Harry Sundberg. Från början flygtekniker och som sådan kvalitetsmedveten och insatt i det mesta som finns ombord på de tekniska vidunder som moderna motorbåtar i lite större storlekar tenderar att bli. Harry jobbade tillsammans med Kurt Salomonson — båtbyggare sedan flera generationer innan Kurt slutade. Kurt bor numera i Göteborg, men anlitas ofta av Storebro Bruk som konsult.

Einar Runius är också borta sedan många år, men har "ersatts" av designern W.H. Wilke — som ritade överbyggnaden till det skrov som Einar gjort till 34:an — och J.H. Lindblom. Wilke är konsult men Lindblom är heltidsanställd och sysselsatt med produktutveckling.

Nya marknader

Av de gamla försäljningskanalerna finns det inte mycket kvar. Att ställa krav på att en som köper en svarv för hundra tusen också måste köpa en båt för någon miljon går inte. Möjligen tvärt om, men det har antagligen ingen försökt. Utombordarmärket Archimedes

finns inte längre och Elektrolux köper inga båtar för att få sälja båt-kylskåp.

Gösta Berg fyllde 80 år i augusti men hans företag är borta sedan flera år. Harry Hansson Marincen-ter i Göteborg finns fortfarande kvar och säljer ännu båtar från Storebro Bruk men företaget drivs numera av Harrys son och dotter.

På vanliga varumässor är det inte lätt att hitta några Storebro-båtar, men på båtutställningar runt om i världen finns de. Återförsäljare och agenter finns i alla världsdelar, mer eller mindre tätt.

I de oljeproducerande arabländerna är de svensktillverkade Storöbåtarna de verkliga "innebåtarna" för närvarande. En arab var till och med beredd att betala flygfrakt på en halv miljon för att kunna visa upp sin nyköpta Storö 40 för släkten när den kom på besök.

Det hela sprack på att bolaget som ägde det enda flygplanet i Europa som kan lasta en Storö 40 — en Super-Gupy — ville ha drygt en miljon för frakten och det tyckte araben var i dyraste laget. Släkten fick ge sig till tåls några veckor.

31 fotare minst

Den minsta båten som för närva-

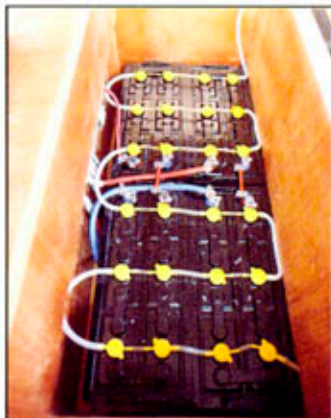
rande tillverkas av Storebro Bruk är drygt nio meter lång. Om det är de nya internationella marknaderna för Storebro Bruk som har tvingat fram större båtar eller om det är de stora båtarna som har tvingat ut Storebro på de nya marknaderna har diskuterats, men det finns antagligen inget entydigt svar på den frågan. Det ena har gett det andra.

Till USA exporterade Ivar och hans samtida medarbetare båtar redan på 50-talet. Tyskland och England var viktiga exportmarknader redan under 60 och 70-talen, och det var med stora båtar som konkurrensen från hemmamarknaden i dessa länder kunde bemötas.

I Sverige tog båt-försäljningen fart på allvar sedan plastbåten hade introducerats men där hängde inte båtbyggeriet i Storebro riktigt med i svängarna och det var kanske tur det. Hur det har gått för plastbåttillverkarna som dök upp och/eller växte våldsamt i samband med "båtexplosionen" under 70-talet vet vi. Många har försvunnit och majoriteten av de övriga har stora svårigheter. Även om vissa av dem fortfarande tillverkar



31:an tillverkas i flera olika utföranden. Som konventionell kabinbåt, med för- och akterruff eller med för-ruff och däckssalong.



24 voltssystem med ventilationsslangar för den vätgas som blyackumulatörer avger.



Storö 36 är den nyaste modellen i Storöserien. Många har befarat att den skulle bli en ersättare för 34:an, men några sådana planer finns inte. Ännu.



31:an är mest känd som en vit och fin nöjesbåt, men de personaltransportbåtar som är byggda åt marinen, på 31:ans skrov är militärt grå. (31 PC)

och säljer relativt många båtar per år så är det inget mot vad det var under deras storhetstid.

Nedläggningar och permitteringar är två ord som vi lärt oss förknippa med båtbranschen under senare år. Det har också sagts att båttillverkarna måste göra billigare båtar om de skall kunna fortsätta för folk har inte råd att köpa dyra båtar längre.

Det ligger säkert en massa i detta men Storebro har hittat sin nisch och har ännu inte behövt permittera någon från båtproduktionen, och produktutvecklingen styrs hela tiden mot större båtar.

Den enorma segelbåtssatsningen, som gjordes efter energikrisen, märktes det inget av i Storebro. Visserligen togs segelbåten Storö 33 fram 1977 men något större väsen har det inte gjorts kring den. Många segelbåtsköpare betraktar den som motorseglare trots att den med sitt Carterritade skrov är en utpräglad segelbåt, även om komforten ombord till stor del är av motorseglarens mer ombonade karaktär. Den tillverkas fortfarande, men hittills har den bara gjorts i 60 exemplar. Det är exakt lika många som flaggskeppet Storö 40 har tillverkats i sedan den presenterades två år senare och då med ett introduktionspris på en bra bit över miljonen. Det är nästan tre gånger så mycket som en Storö Royal 33 S kostar idag.

Dyra båtar

Dagens "storsäljare" är Storö 31 som görs — precis som de andra motorbåtarna — i ett flertal olika utföranden. Den har sålts i 345 exemplar sedan introduktionen -75 trots att den kostar över fem-

hundratusen i sitt "billigaste" utförande. Vill man ha den med lite "häftigare" motorer än de två Pro 40-dieslarna som är standard och däckssalong så är det snabbt uppe i över sjuhundratusen när staten har fått sitt.

Det finns betydligt billigare 31-fotare på marknaden men frågan är om de tillverkare, som prutar på kvaliteten och räknar tiorna för att hålla ner priserna, gör rätt.

Visst är båtköpare prismetveta men det är antagligen inte det som är orsaken till att Storö 36 har sålts i tolv exemplar under det år den har varit i produktion. Den är visserligen några hundratusen billigare än flaggskeppet 40:an men kostar trots det omkring 1,2 miljoner innan den kommer i sjön.

Arbetsbåtar

Några lyxbåtar enbart använd-

bara till att imponera på omgivningen med men helt odugliga att åka med, är inte Storöbåtarna. De är trots sin påkostade inredning riktiga sjöbåtar. Storö 40 är en välkänd profil kring oljeplattformarna ute på Nordsjön bland annat. Sedan några år tillbaka används en Storö 40 för transporter mellan Bergen och oljeplattformarna. "Skepparen" på den 40:an är ingen vanlig fritidsskeppare direkt.

Han är dock inte ensam om att uppskatta "lyxbåtsskrovens" goda sjöegenskaper och kvaliteten på produkterna. Storö 34 Work Boat har byggts och sålts i tjugo exemplar sedan den kom i serieproduktion -81. Den är byggd på ett vanligt Storö 34 skrov som har modifierats och förstärkts med bland annat rejälare avbärarlistor och en stor lucka i akterspegeln. En kund som köpt flera exemplar av den båten är svenska försvaret.

En annan arbetsbåt baserad på

fritidsbåt som inhandlats av försvaret är Storö PC 31. Det är en persontransportbåt byggd på skrovet till de vanliga 31-fotarna. Försvaret har lite större krav på sina båtar och mer kompetens att bedöma kvaliteten än den vanlige fritidsbåtköparen.

Kräsa kunder

Den båt som nu ligger på ritbordet i Storebro är ingen arbetsbåt, men den vänder sig trots det till en kräsen kundkategori. Den är 60 fot — 18 meter — lång och beräknas kosta närmare åtta miljoner. De som köper båtar för sådant belopp brukar vara vana att ställa krav.

För sina miljoner får de en rejäl fritidsbåt. Båten, som väger bortåt 25 ton, är försedd med två stycken dieslar på vardera drygt femhundra hästkrafter. De räcker för att ge båten en marschfart på omkring 20 knop. Bränsletankarna rymmer omkring två och ett halft ton dieselolja vilket givetvis kan få en och annan sjömacksinnehavare i bryderi. Får han tillfälle att tanka fullt, så har han antagligen ingenting emot att bjuda på de tusen liter vatten som färskvattenstanken rymmer.

Den vanliga fritidsbåtägare som till äventyrs råkar bli omkörd av en Storö 60 skall inte gå till sin båt eller loggleverantör och klaga direkt. Storö 60 kan nämligen erhållas med motorer som ger den en toppfart på över 30 knop. Det blir bara lite dyrare med de motorerna. Men vad spelar det för roll? Bränslekostnaderna? Problemet är närmast att hitta mackar med tillräckliga lager.

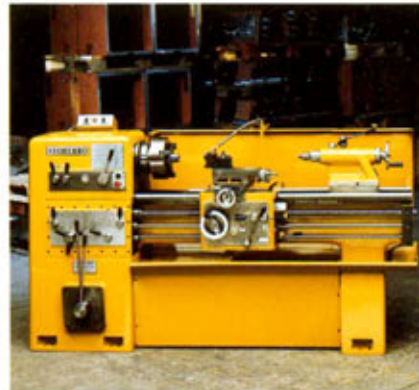


Den nya generationen i Storebro Bruks ledning. Kurt Salomonsson, fd produktionschef, Lennart Ivarsson, vvd, Heimo Lappe, produktionschef i Storebro och skolad av Tage Truedsson.

De blagula maskinerna från Storebro.



STOREBRO GK 195



STOREBRO GS 210



STOREBRO SB 255/305/355 N

*Programmet av supportsvarvar täcker in ett brett bearbetningsområde.
Från verktygstillverkning upp till hård serieproduktion. SB-N levereras med dubbavstånd upp till 6000 mm - också med numerisk styrning.*



STOREBRO 260 CNC



STOREBRO 300 CNC



STOREBRO 400 CNC

*Numeriskt styrda produktionsmaskiner med max svarvdiameter
ø260/300/400 mm. Maskinerna kan erbjudas med olika grad av automatiserad hantering av
arbetsstycke och verktygsväxling.*



*STOREBRO MPS 450
Planslipmaskin med arbetsbord
450×150 mm.*



*STOREBRO COMBI-MILL CNC
Levereras också som standard-
maskin utan styrning.*



*STOREBRO DHB 305 NC
Storebros långhålsbormaskiner i
3 storlekar, borrhåda ø5-300 mm.*

Storebro's mångfacetterade maskinprogram gör att vi i många fall kan erbjuda färdiga pakettlösningar på ett bearbetningsproblem. I de fall detta inte räcker, kan specialanpassningar komma i fråga för att tillmötesgå kundens egna önskemål.

STOREBRO

*Storebro Bruks AB
S-590 83 STOREBRO, Sweden
telefon 0492-30160
Telex 3943 STB S*

STOREBRO

Storebro Storö 31, 34 och 40, Storebro Royal 33

En imponerande flotta. Båtar byggda för att motsvara båtfolks höga krav på sjövärdighet, komfort och kvalitet. Båtar med en formgivning och ett detaljarbete som gjort Storebro Varv känt över hela världen.

Utvalda råvaror, yrkeskunniga personer och effektiv kontroll i alla arbetsskedan är en garanti för en hög kvalitet och ett högt andrahandsvärde.

Storebro Storö 36



Storebro Storö 31



Storebro Storö 34



Storebro Storö 40

Storebro Royal 33



STOREBRO BRUKS AKTIEBOLAG

590 83 Storebro, Sverige - Telefon 0492-301 60 - Telegram "Storebrobruk", Vimmerby. Telex 3943 STB