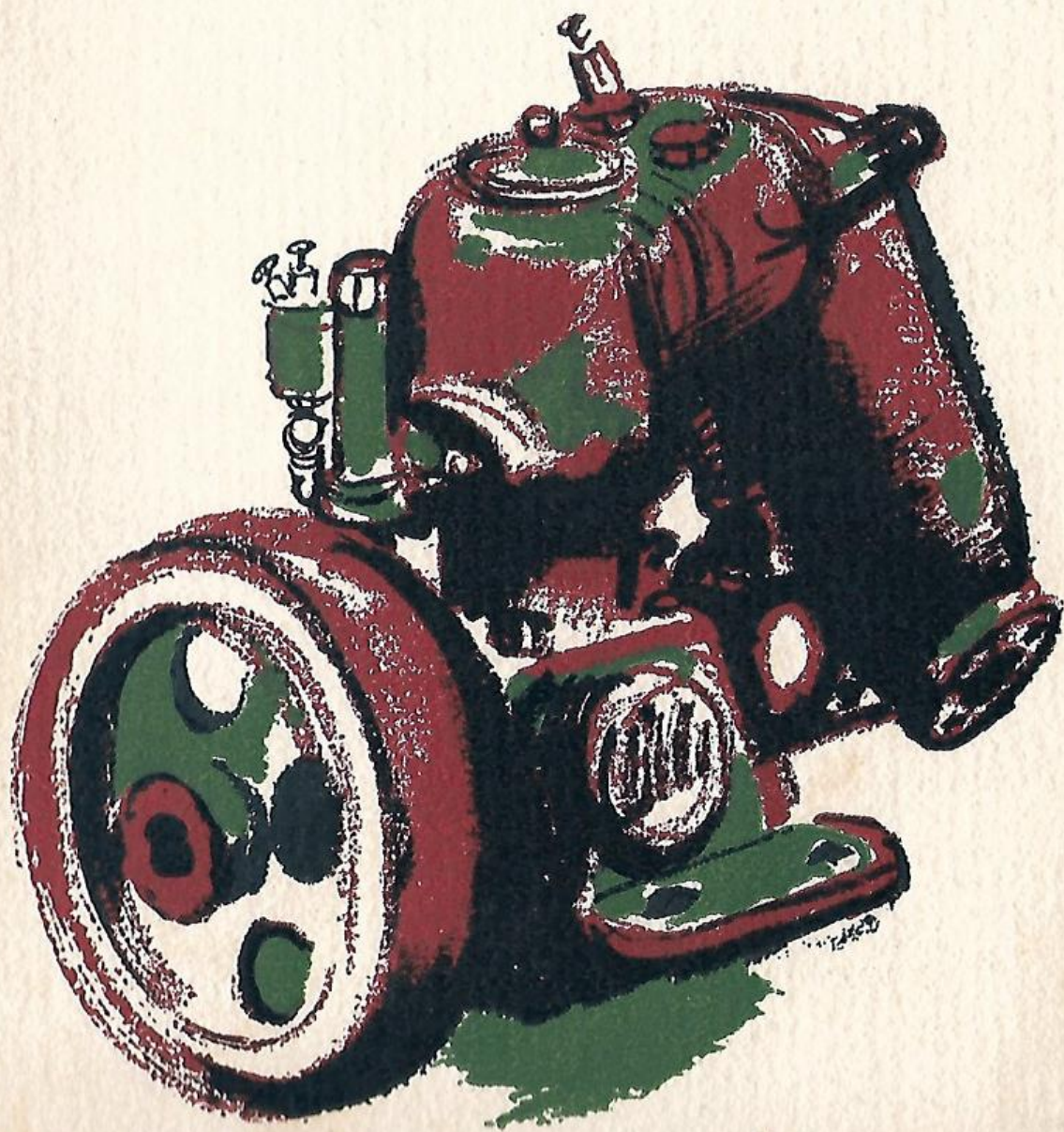


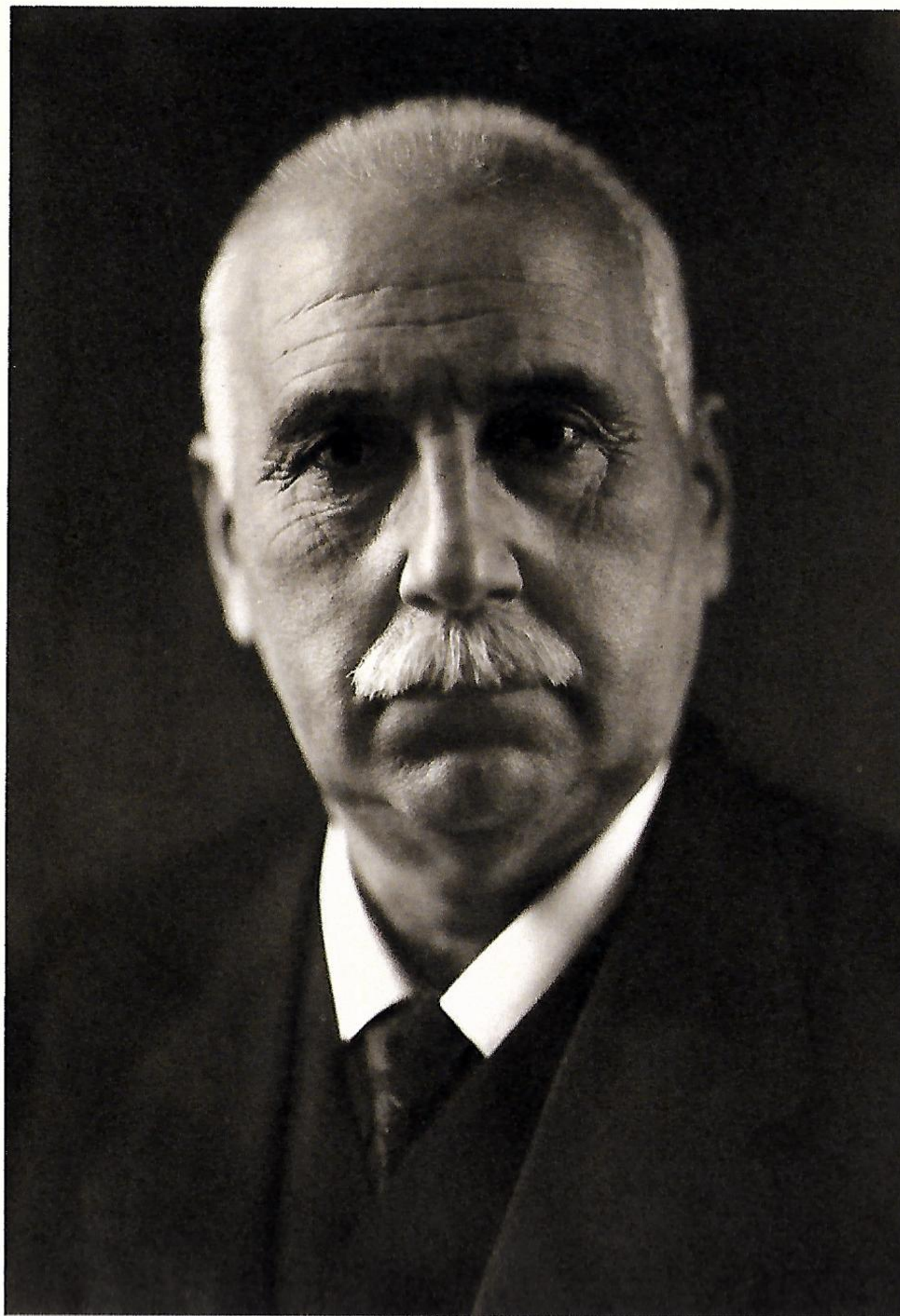
FÖREGÅNGARE I MOTOR

EN LITEN SKRIFT OM FAMILJEN

LARS ALBIN LARSSON

OCH ALBIN MOTOR AV I DAG





Lars Albin Larsson 1867—1933.

PÅ FAST GRUND

Ett livskraftigt företag lever sitt eget liv. Det föds ur en handlingskraftig mans skaparförmåga. Det vinner fasthet och styrka under hans eller hans efterföljares vård, intar sin plats och fyller sin uppgift i den stora arbetsgemenskapen. ✎ Så har Albin Motor vuxit fram. I dag har företaget nått en ålder som gör denna skrift berättigad, ja, nödvändig. Ty den har inte tillkommit för att tala om uppnådda resultat eller märkliga händelser. Dess syfte är helt enkelt att rädda minnen från företagets första år, och göra det innan dessa tidiga minnen bleknat till tradition och hörsägen. ✎ Så har vi då samlat vad som ännu fanns tillgängligt — i skrift och i gamla mäns erinringar — om företagets ungdomstid. Därtill har fogats en kort redogörelse för hur arvet förvaltats och blivit Albin Motor av i dag. Vår önskan är att det må ha skett i upphovsmannens anda.

Kristinehamn i november 1950

ERIK LARSSON

MATS LARSSON

SVEN LARSSON

HÅKAN LARSSON

LARS LARSSON



FRÅN FÄDREN HAR DET KOMMIT

BYGGMÄSTARE-LARS

Lars Albin Larssons farfar, Lars Johannesson, föddes antingen i Rudstorp eller Erikstorp i Stora Kil den 17 augusti 1819. Han avled på hemmanet Södra Wåhle i Grava socken den 16 maj 1875. Johannesson kallades »Byggmästare-Lars» eller »Sme-Lars». En äldre man i Södra Wåhle, Axel Andersson, berättade 1935 för Erik Larsson att han väl mindes Byggmästare-Lars: »Han va styv, han gjorde hackelsemaskiner å tröskverk å han göt alle lagra själv å smälte metallen i smea i e järnskope. Dä han gjorde, gjord han väl. Han hade svarvstol å hyrde e smea, men den ä riven. Han svarva pipskaft 'tå kohorn, som han värmd e å pressa. Ett tröskverk gjorde han åt sej själv å tröska åt bönnerna. Han snickra bra, han gjorde trähästar åt barna, en mortel göt han 'tå fin metall.»

Tröskverket skall enligt en annan sagesman ha ansetts överlägset alla andra tröskverk i Värmland på den tiden. Det betraktades som ett mästerverk. Johannesson hade också vid den berömda Bryngfjordskällan vid Skåre anlagt en vattenledning av trärör som ägt bestånd till helt nyligen.

JOHAN LARSSON

Byggmästar-Lars' tekniska begåvning gick i arv till sonen Johan Larsson, som föddes i Råglanda i Stora Kil den 9 december 1839. Johan växte upp i närheten av Tolita kvarn, av folket kallad »Torta-kvarna», vars roterande vattenhjul, kugghjul och stenar utövade en oemotståndlig dragningskraft på honom och sedermera även på hans son Albin. Han tillbragte en god del av sin uppväxttid vid kvarnen och var en gång tillsammans med en lekkamrat nära att drunkna i kvarnrännan. I unga år, troligen i början av 1857, begav han sig till Karlslunds säteri utanför Örebro, sannolikt på grund av dålig arbetstillgång i Stora Kil. Vid Karlslund arbetade han på tegelbruket, där han lärde sig slå tegel.

Redan året därpå återvände han till hemorten och fick 18 år gammal anställning som eldare på Sveriges första järnväg, Frykstad—Clara Elfs järnväg. Efterlämnade brev och tjänstgöringsbetyg visar att han ägde en efter dåtida förhållanden avsevärd erfarenhet av ångmaskiner. Från bolagets förvaltare B. M. Ullman fick han också en vacker rekommendation, som återges i facsimile här intill. I denna sägs bl. a. att han hösten 1859 också anställdes som eldare och maskinist på »Esaias Tegnér», det första ångfartyget på Fryken. Dess ångpanna exploderade senare, varvid restauratriken förolyckades. Johan undgick att dela hennes öde, emedan han något tidigare måst sluta sin anställning på grund av en elakartad »frossfeber».

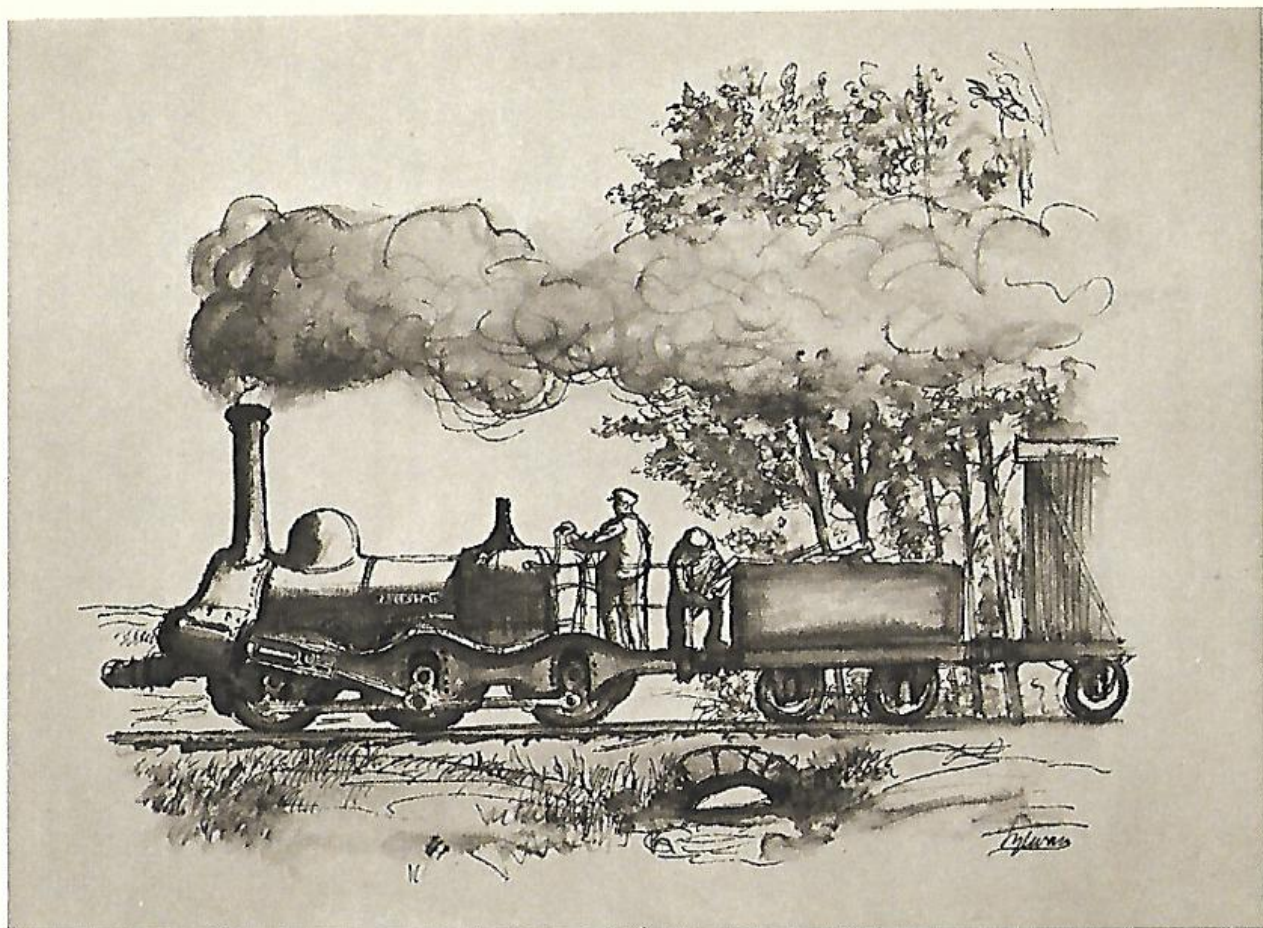
FÖRE SIN TID

1861 flyttade han till Bondestad i Stora Kil och gifte sig tre år senare med Kajsa Pettersdotter från Hasterby i Stora Kil. 1865 flyttade han med hustrun till Råglanda hemman och på en avsöndring här byggde han en stuga av obränt tegel, varvid han fick god hjälp av både hustrun och modern Bolla. I närheten av bostaden, som fick namnet Mellbråten, uppförde Johan en smedja och en såg; sågen drevs med en lokomobil. Inne i själva bostaden hade han inrett sin verkstad och här började han nu med anspråkslösa resurser tillverka tröskverk och andra maskiner. Han ägde en sällsynt teknisk begåvning och hade egenhändigt förfärdigat en svarv som han sålde till SJ under en tillfällig anställning vid arbetena på Fageråsbron på nordvästra stambanan. Försäljningen beredde honom stor tillfredsställelse och gav ytterligare näring åt hans brinnande intresse för det mekaniska.

Smidarlärjungur Jonás Larsson, som varin 1852 antaldes
des Jarnen Eldan på Lokomotiv i Fryktstad Jernväg, blif
af den dåvarande, fjummiligju Jydelly Lokomotiv Jörarans, nu
mera afledu Maskinisten Olmogens, underordnad uti allt det
som tillhörde Skötandet af ut Lokomotiv, ja ut Larsson, ja
att jaga, under Olmogens ofverinsienande, Skötte och fördr Lokomotiv
och Skötte Larsson visade härinder en övradig lust och
fällenskut för mekanik och blif i följd häraf, på korten
1859 - då nu Maskinist i Olmogen, Skötte var antagen
Jarnen Lokomotiv Jörarans, antaldes Jarnen Eldan och Maskinist
på Angfartsgyt. Casis Segner i Jön Fryktan, hvilket plats
han dock snart snart lemna i följd af dess inspektörandes
uti en långsam förförlu. Då nu Larsson, till hällan
fullkomligju återstald, annan joka sig plats vid mekaniske
werkstad eller annan lägenhet der han kan utvinn under
visning och öfning i maskin-arbete, är det med nöje hans
härmedelst reismunderas till det bästa Jarnen Egande god
fällenskut för mekanik, och Jarnen frykten, ordintlig och
villig - Carlstad u. Fryktstad den 25 Juni 1860.

B. M. Nilsson

Förvaltaren af Fryktstads
Jernvägs Lohu Molags Jaktörskönder omb.
han Jön Fryktan och Carlstads hamnar



ETT LOKFÖRARFYND

1873, då Johan Larsson gjort sig vida känd som »mekanikus» och reparatör av ånglokomobiler, ångpannor och tröskverk, fick han ett platserbudande från Dalarna. Det kom från disponenten Gustaf Norbäck vid Utsjö Järnvägsaktiebolag och gällde en anställning som lokomotivförare vid den knappt en halv mil långa järnvägen. Denna gick från Västerdalälven i Malung brant uppför ett berg till Uvåns källsjöar och var avsedd för timmertransporter.

Larsson antog erbjudandet, höll den 20 februari 1874 auktion på Mellbråten — varvid för lösöre, material och fast egendom inflöt 1.267,25 riksdaler — och körde sedan med hästskjuts sin familj till Malung. Vägen gick över Nilsby, vidare med färja över Mellan-Fryken och sedan rakt österut. Man passerade Dömle bruk och sönerna August och Albin fascinerades av smältsmedjan, där smederna arbetade vid härdarna nakna så när som på långa vita skjortor; man korsade Klarälven och for förbi nuvarande Hagfors bruk som var under byggnad då; man passerade Göstafors, ett annat järnbruk, då i drift men nu nedlagt, och tog vägen norrut rakt genom finnbygden. Övernattning ägde rum i olika stugor i skogen och efter några dagars färd var man framme i Malung.

Uppgörelsen med disponent Norbäck var sannolikt muntlig; något kontrakt om anställningen finns i varje fall inte bevarat. Disponenten måste snart ha upptäckt vilket fynd han gjort i sin nye lokförare. Johan Larsson skötte sitt ordinarie arbete om dagarna och in på halva nätterna byggde han ångmaskiner och tröskverk med sina primitiva verktyg. Han byggde också en ångbåt i samarbete med en båtbyggare, och en svarv för att inte hjulen på lokomotiv och vagnar skulle behöva sändas ända till Kristinehamn för omsvarvning. Den första tiden måste familjen hjälpa till att dra svarven; oftast var det Albin och en syster som drog. Det ansträngande arbetet födde hos Johan tanken att konstruera en ångmaskin som drog svarven. Det dröjde inte länge innan han hade en sådan maskin färdig. Den installerades i lokstallet och fungerade utmärkt. Ett bra exempel på Johans skicklighet som konstruktör är hans stående ångpannor. De hade en synnerligen effektiv eldyta, var snabba att elda upp och påminde till konstruktionen om de pannor med tvärgående eller horisontella tuber som användes på ångsprutor vid sekelskiftet drygt 30 år senare.

RÄDIGT UPPTRÄDANDE

Överhuvudtaget var det förnämligt konstruerade maskiner som utgick från den Larssonska verkstaden, särskilt om man betänker att han utom sina egenhändigt tillverkade verktyg bara förfogade över ett ritbestick och en populär handbok som hette »Den mekaniske arbetaren». Den utgjorde hela hans tekniska »bibliotek».

Ritbesticket hade han fått för rådigt uppträdande en gång i sin ungdom när han tittade på hur en lokomobil lossades från en båt i Karlstad. Lokomobilen höll på att hamna i sjön men kom genom Johans snabba ingripande lyckligt ned på kajen. Att lokomobilens mottagare visade sin tacksamhet med ett ritbestick tyder på att ynglingens mekaniska begåvning tidigt väckt uppmärksamhet.

Johan Larssons anställning vid Utsjö järnväg varade tills denna lades ned vid slutet av 80-talet. Han flyttade då till byn Grönland, Malungs socken, dit Malungs järnvägsstation på den nyöppnade Mora-Wenerns järnväg förlagts. Här uppförde han ett jämförelsevis stort hus som rymde både mekanisk verkstad och bostad åt familjen. I verkstaden utförde han utom reparationer för bygdens behov flera ångmaskiner och tröskverk samt träsvarvar som levererades till slöjdskolorna i västra Dalarna. En tid tillverkade han skräddarsaxar och de första åren efter sekelskiftet också en del velocipeder.

Efter hans död i Malung den 16 juni 1907 flyttade hustrun Karin till sonen Albin i Kristinehamn, där hon avled den 18 juni 1917. Hon var född den 3 februari 1837 i Hasterby och dotter till hemmansägaren Petter Larsson och Anna Andersdotter, inflyttade från Lysviks socken. När Johan Larsson gick bort efterlämnade han en förmögenhet på ca 25.000 kronor. Det var en aktningsvärd summa med tanke på att den arbetats ihop under relativt blygsamma förhållanden. Hans verksamhet bedrevs ju inte i någon industriell skala utan var helt hantverksmässig.



Johan Larsson 1839 — 1907.

EN UNG MAN KOMMER TILL KLARHET

UPPVÄXT MED MASKINER

Berättelsen om Johan Larsson har avsiktligt gjorts ganska utförlig för att ge en uppfattning om de förhållanden under vilka Lars Albin Larsson, grundaren av Albin Motor, växte upp. Han föddes den 1 mars 1867, alltså på Albindagen, i backstugan Mellbråten vid Tolita kvarn i Stora Kil. Från sin barndom hörde han talas om maskiner och svarvar; samtalen mellan honom och fadern började tidigt röra sig om tekniska saker. »Torta-kvarna» fängslade honom, liksom den hade fängslat Johan Larsson, och då det snart visade sig att han i högsta grad ärvt faderns och farfaderns mekaniska begåvning fick han tillsammans med brodern August hjälpa pappan med reparationer på ångloken och vagnarna på Utsjöbanan.

Han blev som pojke förtrogen med hur maskinerna var konstruerade och fungerade. Den praktiska kunskapen kompletterade han genom studier i faderns hus- och livbok »Den mekaniske arbetaren». Småningom fick han också börja hjälpa till med att bygga ångmaskiner för tröskverk. Han och brodern August skaffade sig sedan små extraförtjänster genom att tröska åt traktens bönder.

INGEN TVEKAN

Någon tvekan om vilken bana han skulle välja var det aldrig. Men allteftersom han blev äldre stod en sak mer och mer klar för honom: han måste ha grundligare tekniska kunskaper än vad »Den mekaniske arbetaren» och den praktiska erfarenheten kunde förmedla. Han ville lära sig matematik och maskinritning. Vid mitten av 80-talet hade ett prospekt om teknisk undervisning vid Kristinehamns praktiska skola kommit i hans hand. Han fick låna en summa pengar av föräldrarna och gick i Kristinehamn läsåret 1885—86. På äldre dagar brukade han säga att skolgången lärde honom en god sak: hur litet han kunde och hur mycket mer han behövde lära sig.

Luckorna i den tekniska underbyggnaden beslöt han fylla vid Örebro tekniska elementarskola men hans förkunskaper räckte inte till för att ge honom inträde. Han läste då matematik för en student i Malung och tenterade för inträde. Han lyckades komma in, men bara som extraelev. Han arbetade hårt för att ta igen kamraternas försprång, och efter två terminer var han ordinarie elev. Han lät inte detta inverka

på studietakten och när han våren 1890 tog sin examen var det som en av de bästa eleverna. Året innan hade han gift sig med en studiekamrat i Kristinehamns praktiska skola. Hon hette Anna Eriksson och var dotter till en hemmansägare och nämndeman i goda ekonomiska omständigheter.

Den första anställningen fick han på Kristinehamns Nya Gjuteri, som innehades av Olof Hansson, C. J. Carlsson och H. L. Bergström. Han ritade och gjorde maskinkonstruktioner, men hans gamla kärlek till järnvägar blev för stark. Efter en kort tid övergick han till Mora—Wenerns järnväg som lokförare, först stationerad i Kristinehamn och sedan under en kort tid i Vansbro. Till sist blev han stadigvarande placerad i Persberg, där MWJ uppförde en efter dåtida förhållanden stor reparationsverkstad för lokomotiv och vagnar. Där blev brodern August verkmästare och Albin förrådsförvaltare och ritare. Han trivdes dock inte riktigt med arbetet, tyckte att framtidsmöjligheterna var för små och att han inte fick utlopp för sina mekaniska anlag. Han ville helst bli sin egen företagare.

90-talet var en tid av mekaniskt framåtskridande. Många nya uppfinningar gjordes, bland dem cykeln, som inspirerade Albin Larsson till hans första försök på uppfinnarbanan. Han konstruerade ett frihjulsnav till en cykel och fortsatte med en duschanordning, på vilken han tog patent tillsammans med en handlande i Filipstad.

DEN FÖRSTA PUMPEN

1897 konstruerade han så den handdrivna kolvpumpen, ursprunget till den betydelsefulla Albinpumpen. Anledningen till att han konstruerade just en pump var sannolikt bristerna hos de gamla klaffpumparna, som snabbt slets ut och endast med svårighet kunde repareras. Albin Larssons första kolvpump är fortfarande genial i sin enkelhet. Konstruktören gjorde själv modellerna och hade till hjälp en trampsvarv som den lille sonen Erik, företagets nuvarande ledare, hjälpte till att trampa. Albin beställde gjutgodset till pumparna vid Mora gjuteri och lät fadern, Johan Larsson i Malung, bearbeta det samt sätta ihop de första pumparna. De var alltså resultatet av tre generationer Larssöners gemensamma ansträngningar -- ett unikt samarbete.

Så uppstod frågan hur uppfinningen skulle exploateras. Naturligtvis ville Albin Larsson utnyttja den patentsökta uppfinningen på bästa möjliga sätt. Visserligen befann han sig genom hustrun i tämligen goda ekonomiska omständigheter men försiktigt lagd som han var, drog han sig för att starta tillverkningen i egen regi. Därför

sålde han patentet till Bäckefors bruk på Dal, som drevs av en norrman vid namn Woxen. Där kom småningom tillverkningen i gång i mindre skala; allt som allt torde det ha rört sig om ca 150 pumpar. Men bruket kunde inte hålla den ekonomiska överenskommelsen och gick i konkurs. Efter flera underhandlingar lyckades Albin Larsson slutligen få köpa tillbaka patentet för en relativt liten summa och nu visste han en sak: han måste våga något själv. Och en lördag i juli månad 1900 hade han fattat sitt beslut.

hamns-Posten.

Fredagen den 21 December.

Redaktion: J. L. Grundel (ansvarig utg.), Ernst Arendorff.
Tryckeriet J. L. Grundel, Kristinehamn.

16:de årgången.

Annonspris: 10 öre för postfrad såväl föra som både vecklo- och fredagsannonser. Rabatt efter öfre och lägre, större annonsering. Dödsannonser kr. 1: 00. Förlags- m. ö. annonser 1 krona.

sfullmäktiga

istinehamn.

Sammanträda å rådhuset fredagen den 28 i denna månad kl. 9. m. för behandling följande ärenden:
1. två ledamöter i Styrelsen för stadens föreläsningssamfund;
2. fem kommitterade för utredning af frågan om användning af inköpta hamnområden;
3. stadens protokoll om Angående velocipedstadga;
4. Decentrans motion om lösning af Magistratens lokaler m. m.;
5. och inkomstförslaget för året 1901.

Tillkännagifvande.

Härmed tillkännagifves, att jag i Kristinehamn, nedom nedre Järnvägsstationen, låtit anlägg

Gjuteri och Mekanisk Verkstad.

Tacksamt emottages beställningar å Mekaniska arbeten och olika slags Gjutgods (Äfven i metall), såväl finare som gräfre, efter ritning eller lemnade modeller.
Reparationer å alla slags maskiner för industri och landbruk utföras fort, billigt och väl.
Jern- och metallskrot uppköpes.
Kristinehamn d. 10 December 1900.

L. A. Larsson.

Rikstelefon 189.

Vårt lands fö

Er nummer, enligt följande: 1. 10 öre för postfrad såväl föra som både vecklo- och fredagsannonser. Rabatt efter öfre och lägre, större annonsering. Dödsannonser kr. 1: 00. Förlags- m. ö. annonser 1 krona.

VERKET VÄXER FRAM

EN RESA TILL KRISTINEHAMN

På söndagsmorgonen satte han sig på tåget till Kristinehamn i sällskap med sonen Erik som då börjat i läroverket i Filipstad och var hemma på sommarlov. Albin Larsson nämnde inte för sonen vad resan gällde. I Kristinehamn tittade de på ångbåtarna, gick ombord och hälsade på personalen, som Larsson kände. De tittade också ett slag på lokomotiven på SJ; båtar och lokomotiv var Albin Larssons passion. Och slutligen sökte de upp en av faderns vänner, en lokmästare Andersson. För honom berättade Larsson att han bestämt sig för att sluta vid järnvägen och sätta upp en mekanisk verkstad i Kristinehamn. Han ville ha Anderssons råd vid valet av en lämplig

verkstadstomt. Tillsammans såg de på en tomt, där Kooperativa Förbundets lagerbyggnad nu ligger, samt på en annan som tillhörde lantbrukare Olov Nordström. Han fick veta vad Nordström ville ha för tomten och reste på kvällen tillbaka till Persberg för att fundera på saken. Kort efteråt hade han bestämt sig, köpeavtal träffades, byggnadsritningar gjordes och byggnadsarbetet påbörjades under byggmästare J. A. Johanssons ledning. På hösten samma år stod den anspråkslösa verkstaden färdig på den plats, där Albin Motors anläggningar nu reser sig. Därmed inleddes ett betydelsefullt skede i Kristinehamns industriella historia.

VERKSTADEN UTRUSTAS

Den 1 oktober 1900 flyttade familjen Larsson över till Kristinehamn, där sonen Erik i augusti samma år börjat i läroverket.

Det arbetades febrilt för att få maskinerna uppsatta och komma igång med tillverkningen. Att få ångmaskinen med den tillhörande ångpannan från Vulkan i Jönköping uppmonterad tog lång tid. En axelledning hängdes upp i taket och drogs genom samtliga avdelningar från modellsnickeriet till smedjan och därifrån in i gjuteriet. Från huvudaxeln gick sedan remmar till mellantransmissioner och vidare till de olika maskinerna — de var inte så många. I snickeriverkstaden fanns dock bandsåg, rikthyvel, träsvarv och slipställ; i maskinverkstaden en svarv av engelskt fabrikat samt en mindre finare svarv från Munktells i Eskilstuna. Den används f. ö. än i dag för framställning av mindre verktyg i verktygsavdelningen.

Man installerade också en amerikansk bormaskin av en för den tiden hög kvalitet. Även den används fortfarande. Till utrustningen hörde vidare ett slipställ med två smärgelskivor för skrotslipning av gjutgods och skärpning av svarvstål samt en gängmaskin för gängning av rör till de frostfria pumparna.

Ångmaskinen drog inte bara dessa maskiner utan också den stora gjuteriflärkten, som krävde större delen av maskinens effekt. En liten fläkt för smidesässjan var kopplad till den långa axelledningen. Efter några månader tillverkades ett spel, även det drivet från axelledningen, för uppforsling av koks och järn till kupolugnens läktare. Belysningen utgjordes från början av de då vanliga fotogenlamporna, som på grund av mindre noggrann skötsel brann med mycket sotande låga. Vid slutet av år 1901 inleddes elektriskt ljus och ungefär samtidigt installerades en elektrisk likströmsmotor på 10 hk.



Interiör från gjuteriet omkring 1905.

DEN FÖRSTA LEVERANSEN

I december 1900 registrerades firman L. A. Larssons Gjuteri och Mek. Verkstad men redan något tidigare skedde de första leveranserna. Pumpen, grundarens egen uppfinning, blev från början den produkt på vilken han företrädesvis baserade sitt företag. I den första dagboken kan man se att »1 st. patenterad kolypump för 1" rör à 24 kr. samt 1 st. 1" bottenventil à 3: 50» den 25 oktober levererades till ingenjör Algot Törneman, Persberg. Verkstadens allra första beställare var emellertid godsägare E. Regnell på Posseberg, för vars räkning det tillverkades en borrarpet till rörledning. Albin Larsson fick en särskilt värdefull kund i Mora—Wenerns järnväg, åt vilken han tillverkade gjutgoods, huvudsakligen bromsblock. Vidare åtog han sig reparationsarbeten inom samhället och för vänerbåtarna samt inriktade sig på ångmaskiner och lokomobiler, som han så att säga växt upp med.



Verkmästare Otto Bäck.

Men pumparna var som sagt det väsentliga i fabrikationen. Företaget tillverkade dels Albin-pumpar, dels s. k. frostfria gårdspumpar och små enkla sugpumpar. Efterfrågan var ganska stor och det blev nödvändigt att skaffa flera maskiner till verkstaden. Från Flodqvist & Tillqvist i Göteborg, som levererat de första verktygsmaskinerna, inköptes i oktober 1901 ytterligare en engelsk gängskärningssvarv för 750 kr. och från Zacho & Co. i Stockholm en mindre bormaskin, tillverkad i Kalmar. I februari 1902 utökades maskinparken med två begagnade svarvar från Calvert & Co. för sammanlagt 625 kr.

Verkmästare Otto Bäck blev från starten Albin Larssons närmaste medarbetare. Han hade varit verkmästare på Bäckefors, där de första pumparna tillverkats, men hade efter konkursen flyttat över till Kristinehamn. Han var väl insatt i fabrikationen, var en kunnig verkstadsman och gjutare och hade dessutom från sin föregående anställning god kännedom om Bäckefors bruks kundkrets. Härigenom fick Albin Larsson goda förbindelser med köpare av pumpar. Dessa såldes genom olika rörfirmer, främst H. Alpen i Göteborg och Henrik Bexelius i Stockholm, med vilka verkstaden hade ett gott samarbete. Otto Bäck blev alltså en verklig ackquisition för den nystartade verkstaden och kvarstod till nyåret 1910, då han måste sluta på grund av ohälsa. Han avled 1912 och intar en hedersplats i Albin Motors historia.

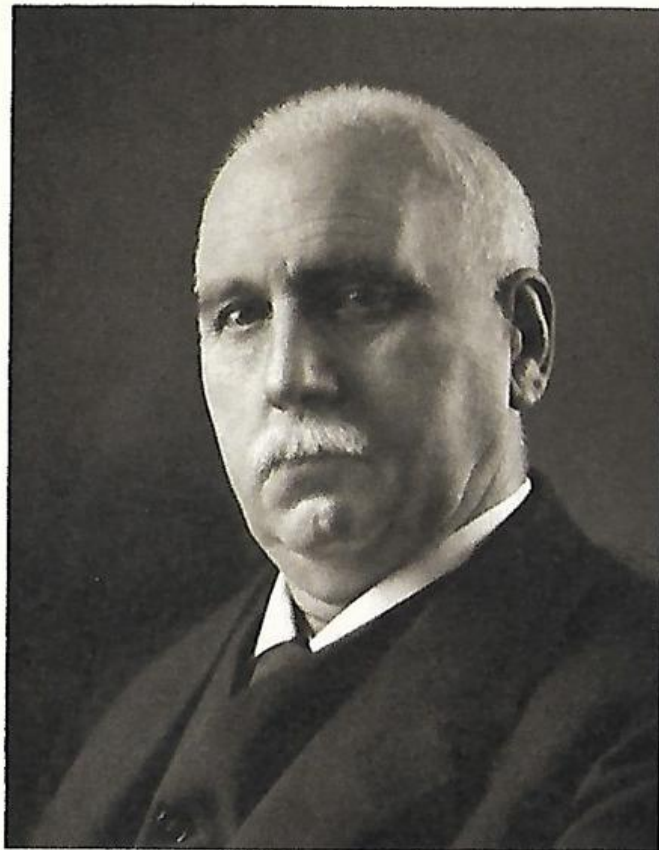
LÅNGA ARBETSDAGAR

Albin Larsson, Otto Bäck samt dennes son Elof slet hårt den första tiden. Det behövdes långa arbetsdagar för att skaffa nya kunder, sköta leveranserna och få inkomster och utgifter att gå ihop. Vid en ny verkstad fattas ständigt något. Större delen av den långa arbetstiden brukade gå åt till att göra verktyg samt gjutflaskor för gjuteriet och till att få maskinerna att fungera tillfredsställande.

Den första avlöningslistan vid mitten av november 1900 upptar följande namn: Elof Bäck, svarvare, F. Skeppstedt, svarvare, Olsson, filare, C. Jonsson, snickare samt C. Stenbom, gjutare. I december hade följande tillkommit: C. Nyström, smeddräng, Carl Carlsen, gjutare — han gick under namnet »Dansken» — samt utan uppgivet yrke Anders Jansson, Carl Persson, Arvid Sandqvist och O. Skeppstedt. Under 1901 tillkom ytterligare 27 man, av vilka en slutade efter några månader. Bland de nyanställda var den unge svarvaren Frans Berg, som småningom utvecklade sig till en skicklig motormontör och under en period var verkmästare. Han blev sin egen företagare i Filipstad men omkom genom olyckshändelse. Även verkmästare Bäck's yngre son Johan började som lärling i maj 1901 och var många år anställd i företaget.

Många av dem som nu började i verkstaden hade tidigare varit anställda i Bäckefors eller på andra verkstäder i västra Sverige och kände personligen verkmästare Bäck. Sålunda kom de två bröderna Skeppstedt från Rottneros i Fryksdalen, gjutare C. J. Pettersson och modellsnickare K. L. Karlsson från Kornsjö i Norge. Pettersson blev småningom förman i gjuteriet och Karlsson förman i modellverkstaden. Båda var samvetsgranna och skickliga yrkesmän. I augusti 1901 kom från Bäckefors en svåger till verkmästare Bäck, gjutaren A. Pettersson. Han var duktig i sitt yrke och blev företagets förste gjutmästare. I november samma år började Petterssons äldste son i gjuteriet efter att tidigare ha arbetat på Bäckefors. Trots sin ungdom var han en kunnig formare av smågods och gjorde också kärnor.





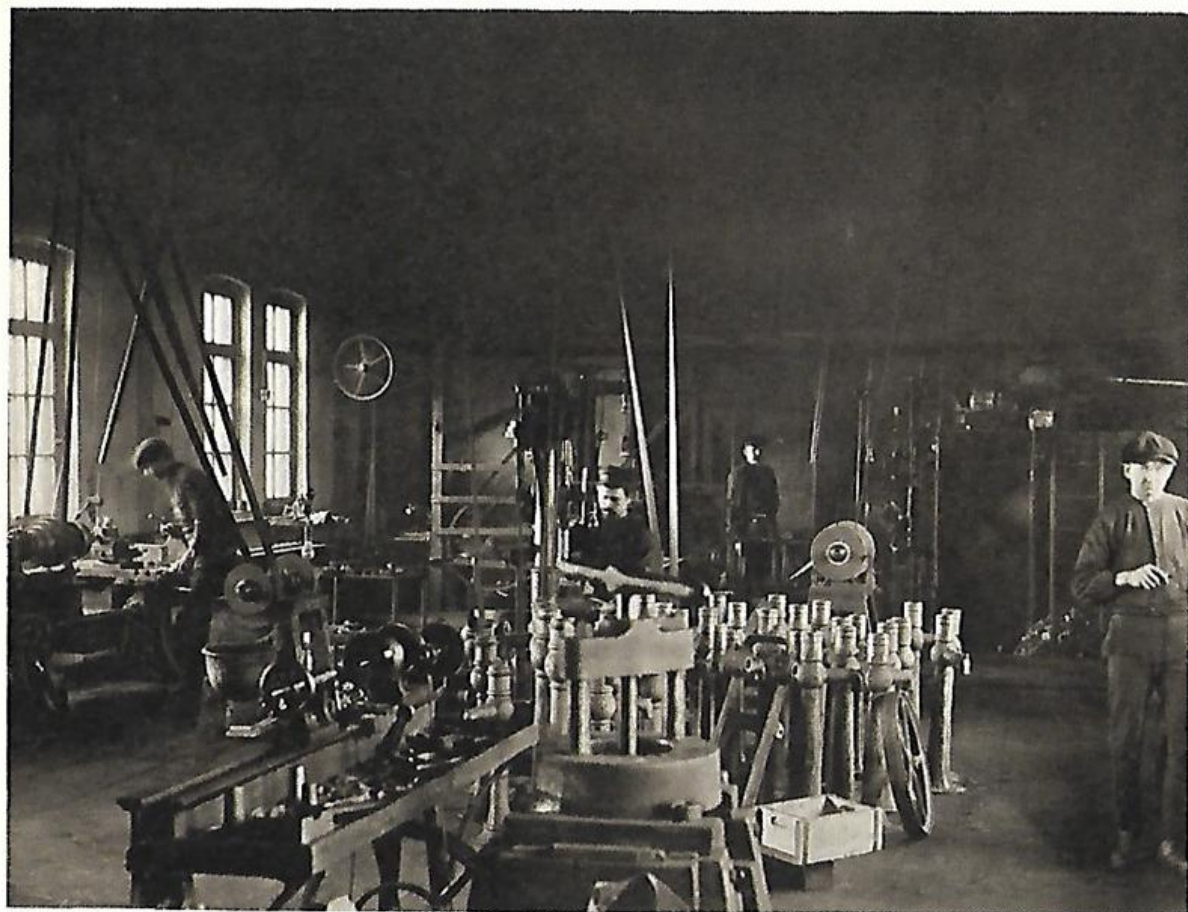
ALBIN LARSSON I NÄRBILD

EN MAN UTAN ÅTHÄVOR

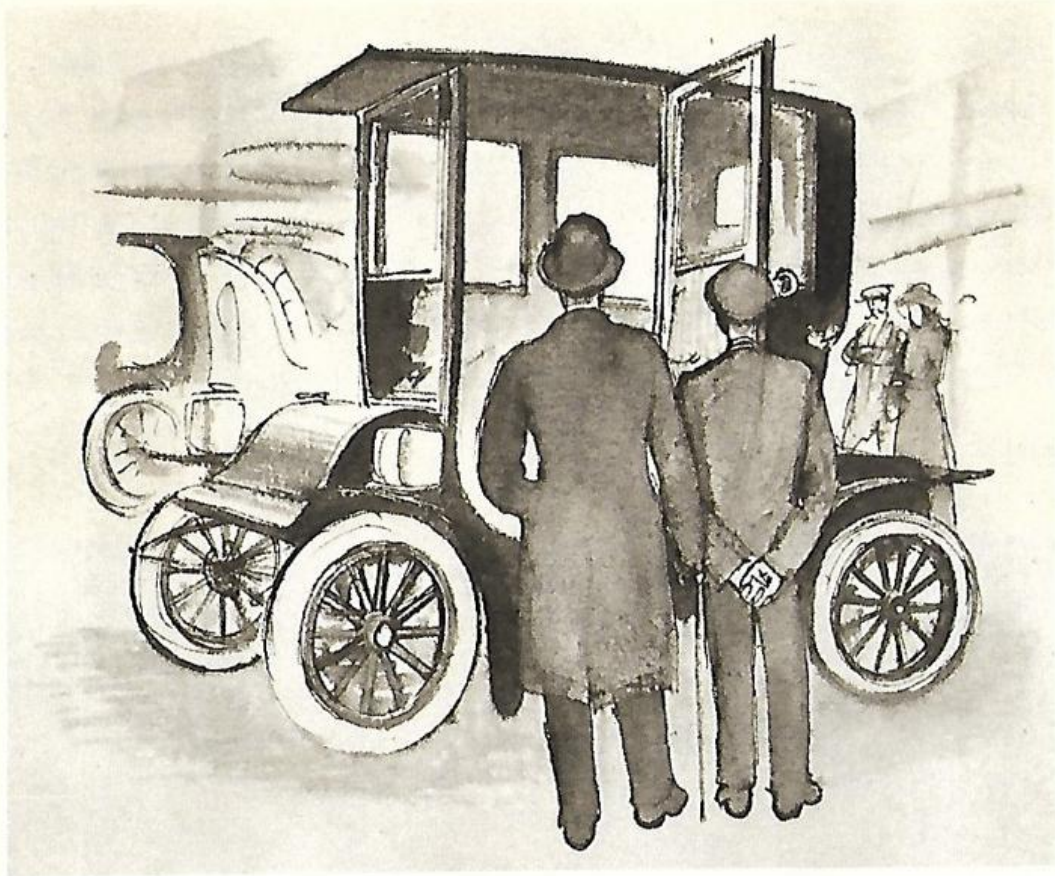
Själen i verksamheten, den pådrivande och sammanhållande kraften, var naturligtvis Albin Larsson själv. Han var en man utan stora åthävor, försynt och tillbakadragen men på samma gång i besittning av framåtanda, fasthet och förmåga att sätta sig i respekt. Hans praktiska läggning var kombinerad både med skapande fantasi och med ekonomisk försiktighet. Han ville framåt, men han ville också känna fast mark under fötterna. Steg för steg skulle verket byggas upp.

Han såg kärv ut men var som företagsledare avgjort av den patriarkaliska typen, en chef som tog del av sina underlydandes personliga bekymmer och inte slog dövörat till när någon behövde hjälp. Till hans många goda egenskaper hörde hans förmåga att skaffa sig duktiga medarbetare och att få dem att trivas och känna trygghet. I den bild som företagets veteraner tecknat av »gamle chefen» framträder han som en sträng men rejäl, rättvis och ofta gemytlig herre, som tog sig tid att språka med arbetarna. Med förkärlek berättade han historier från sin persbergstid.

Han brukade ha en stor röd näsduk i fickan och den höll verkstadsfolket ögonen på. När chefen tog upp näsduken var det ett tecken på gott humör och på att man borde hålla sig framme, om man ville ha förskott. Under den första tiden förekom inga avlöningskuvert utan pengarna fanns i en trälåda. Förskotten rörde sig inte om några större summor men vid ett tillfälle när Albin Larsson var på särskilt gott humör vågade en man begära hela 30 kronor. Larsson muttrade men tog fram pengarna och sade: »Nu tror jag dom tänker spränga banken».



Verkstaden omkring 1906 .



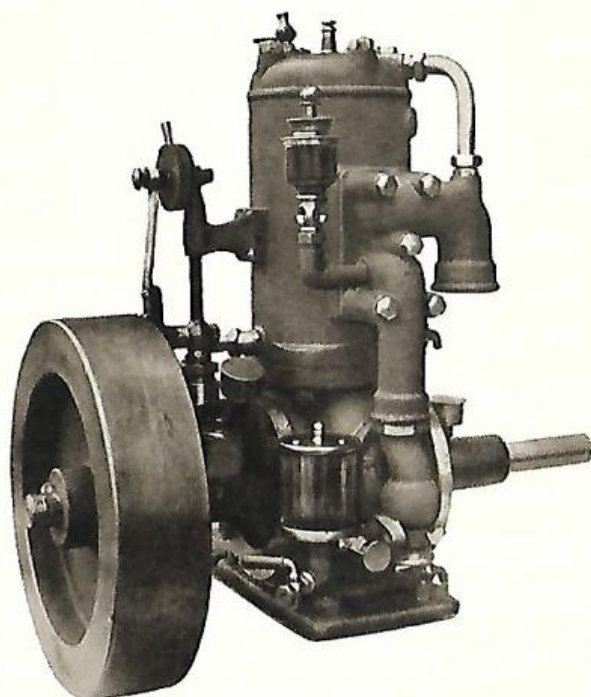
”GÖR EN BENSINMOTOR!”

ERIK LARSSON

Till veteranerna inom Albin Motor får man också räkna sonen Erik Larsson, som nu är chef för företaget. Redan under skoltiden tillbragte han sina eftermiddagar på verkstaden och kom därigenom tidigt att växa in i verkstadslivet. Han hade ärvt sin fars fallenhet för teknik och mekanik och följde arbetet med största intresse. Verkstadsarbetet avbröts bara ibland av ett och annat besök på idrottsplatsen.

Vid den tiden stod motorismen inför sitt genombrott i Sverige och på våren 1905 hölls en bilutställning i Stockholm. Både faderns och sonens intresse för motorer var redan tidigare väckt och stimulerat av utländsk litteratur på området. Albin Larsson beslöt fara till utställningen och ta Erik med sig. Besöket blev en upplevelse för dem båda och övertygade dem om att bensinmotorn skulle bli framtidens melodi. Albin Larsson motstod frestelsen att själv köpa en motorbåt men fick ändå tillfälle att närmare studera bensinmotorer i Värmland efter hemkomsten. Dels hade en bekant till honom, handlanden Ehlstrand från Kristinehamn, köpt en båt på utställningen, dels byggdes samma år på Karlstads Mekaniska Verkstad en bensinmotor.

Under tiden gick Erik och funderade på att göra en liten elektrisk generator, en likströmsmaskin. Fadern föreslog i stället att han skulle ge sig på en annan sak. »Sätt igång och gör en bensinmotor, så får vi en motorbåt i stället», sade han. Erik kände sig stolt över faderns tilltro till hans förmåga. Han var bara 16 år och hade tidigare inte tillverkat annat än leksaker, små strykjärn och sådant. »Tror pappa jag kan det», undrade han tveksamt. »Försök», svarade fadern.



EN SKOLPOJKES EFTERMIDDAGAR

Erik Larsson hade studerat kataloger och annan litteratur på området. Han visste hur en bensinmotor såg ut och hur den fungerade. Efter några anvisningar från fadern ritade han sedan på egen hand upp en 2-takts bensinmotor på fyra hästkrafter. Det blev en ganska fulländad skapelse, förbluffande modern i utformningen. Erik tillverkade sedan modellerna själv och när dessa blivit färdiga skulle gjutgodset göras på verkstaden. Erik utförde arbetet om eftermiddagarna efter skolans slut och när den delen av processen var klar, började han göra en vevaxel av en gammal hjulring av stål som fadern fått från Mora—Weners järnväg. Det var svårt få fason på den med de enkla verktygsmaskinerna men Erik arbetade alla de vackra sommardagarna

till sent fram på kvällen. När han på hösten for till Örebro för att börja i den tekniska skolan där var motorn färdig. Den provkördes under stor spänning på verkstadsgården och fungerade perfekt. Fadern beställde en båt och nästa sommar monterades motorn i båten som provades på Vänern och befanns göra mellan 6,5 och 7 knop.

Medan Erik 1908 var hemma på ferier från Örebro tog han med sin far upp frågan att starta en tillverkning av bensenmotorer. Fadern gillade idén men föredrog fotogen- framför bensenmotorer, som han fann litet för lyxiga och utom räckhåll för Vänerns fiskarbefolkning.

Så började Erik Larsson rita på sin nästa motor, en 2-takts fotogenmotor. Han fick flera tips av fadern, som bl. a. bidrog till utformningen av fotogenpumpen och regulatorn, och på vårvintern 1909 var motorn färdig. Året därpå såldes den första motorn till en fiskare i Gullspång. Den fick mellan 5 och 10 efterföljare per år de närmaste åren. Fiskarna körde upp sina båtar till verkstaden där motorerna byggdes in.

Vid den tiden hade två bröder, handlandena Hugo och Richard Larsson, båda mekaniskt intresserade, börjat att i Kristinehamn bygga småbåtar till vilka de importerade amerikanska 2-takts bensenmotorer. Erik Larsson intresserade dem för att köpa motorerna från L. A. Larssons Mek. Verkstad i stället och föreslog samtidigt att han skulle rita en 4-takts bensenmotor. Förslaget antogs och Erik gick hem och började konstruera en sådan motor. På våren 1910 hade företaget ett 10-tal färdiga.

ETT ELDPROV

Samarbetet med bröderna Larsson blev alltmer omfattande, större båtar och större motorer byggdes efter hand, större serier lades upp och beställningarna ökade i antal. Albin-motorn började bli uppmärksammas. Sitt verkliga eldprov fick företaget 1912, då greve C. Kalling i Djursholm beställt en stor båt, en s. k. kryssare, hos bröderna Larsson och övertalats att pröva en motor från Albin Larsson i stället för den amerikanska han först tänkt sig. Erik Larsson for till Djursholm, presenterade en måttskiss och lyckades efter ett veritabelt korsförhör från den motorkunnige grevens sida vinna hans förtroende. Erik Larsson fick ordern och Kalling behövde inte ångra sitt motorval.

Under en följd av år blev Albin-motorn den dominerande produkten hos L. A. Larsson. Till den goda starten bidrog inte minst det förtroende som bröderna Larsson



Ingenjör Carl Henrik Fallgren, konstruktör vid företaget från 1917 till sin död 1940.

själva från början hyste för den. Numera intar Albin-motorn en framträdande plats i förbränningsmotorns historia i Sverige och förtjänsten härav tillkommer naturligtvis i hög grad dess konstruktör.

Erik Larsson ritade fram till 1914 själv motorerna i de nya serier som undan för undan lades upp. Sedan hann han inte med arbetet utan skaffade sig medhjälpare: först kusinen John Larsson, sedan ing. C. H. Fallgren, en mycket skicklig konstruktör. Erik Larsson deltog emellertid i konstruktionsarbetet och var mannen bakom AL-seriens lätta, föga skrymmande motorer med hög effekt, och O-seriens ännu lättare och mer fulländade motorer. Den typen är tämligen oförändrad ännu i dag.

Albin Larsson stod jämte Erik ensam i ledningen. Utom verkstadsdriften skötte fadern även bokföring, fakturering och korrespondens tills motortillverkningen började, då far och son delade på kontorsuppgifterna. Sommaren 1912 hade verkmästare Bäck efterträtts av Elof Pettersson, en kunnig mekaniker särskilt när det gällde specialverktyg för motortillverkningen.

Den växande fabrikationen nödvändiggjorde efter hand flera nybyggnader och sedan fastigheterna utvidgats inriktade sig verkstaden allmer på att tillverka båt-motorer i olika storlekar samt Albin-pumpar. Den övriga, tidigare nämnda tillverkningen av sugpumpar och frostfria pumpar lades däremot ned.



Direktör Erik Larsson.

EN NY EPOK

Genom Lars Albin Larssons bortgång den 11 maj 1933 blev Erik Larsson helt ensam i företagets ledning. Han hade visserligen den 1 januari 1930 genom köp blivit ägare till rörelsen, men så länge fadern levde hade han givetvis ett gott stöd i denne.

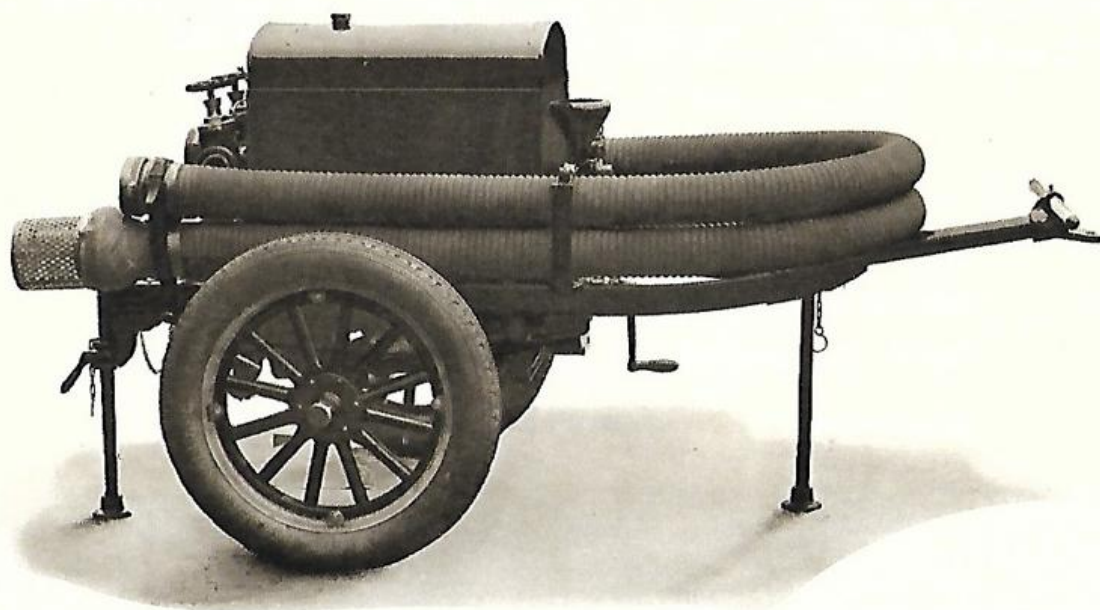
Den ekonomiska depression, som i början av 1930-talet satte sina spår i hela vårt näringsliv kunde naturligtvis inte lämna företaget helt oberört, men Erik Larsson lyckades väl under de svåra åren och de ansträngningar, vilka 1927—28 hade gjorts med igångsättande av tillverkning av motorbrandsprutor, började nu ge lön. Trots stora ekonomiska svårigheter ökade omsättningen och Albin-sprutorna fick tidigt gott namn om sig.

Belysande för Erik Larssons djärvhet och initiativriktighet i tekniska frågor är den serie nya produkter, som under 1930-talet sattes i tillverkning. Det var inte nog med att dieselmotorer, rotationspumpar, finbormaskiner, verktygsslipmaskiner samt jiggbormaskiner konstruerades och tillverkades, därtill kom alla tänkbara verktyg för deras framställning.

Belysande är också, att samtliga dessa artiklar var av synnerligen svår teknisk natur. Men Erik Larsson har liksom fäderna alltid tjusats av uppgiften att forma en konstruktiv detalj så fulländat som möjligt.

Denna tekniska begåvning kom väl till pass under det senaste stora världskriget, då kunnighet i verktygsfrågor och tekniska spørsmål av komplicerad karaktär fick vital betydelse. Denna skaparglädje hos Erik Larsson har varit och är alltjämt en oskattbar tillgång för företaget, vars utveckling i mycket har präglats av hans önskan att ständigt ge sig i kast med nya, svårbemästrade problem.

För Erik Larsson har intet hinder funnits, då det gällt företagets bästa. Kunnighet och fast vilja har alltid kännetecknat honom.



Motorbrandspruta från tiden omkring 1930.

Under 1930- och 40-talen utvecklades företaget i snabbt tempo. Gjuterierna byggdes ut, nya kontor uppfördes, ny maskinverkstad och ny avdelning för kugghjuls-tillverkning inrättades, monteringshallen utvidgades, magasin nybyggdes och såväl modellverkstad, detaljförråd som provrum fick nya utrymmen.

Arbetarantalet liksom staben av tjänstemän ökades från det Erik Larsson övertog rörelsen. 1930 hade han sålunda 82 anställda, medan i dag 500 personer arbetar vid företaget.

Erik Larsson drev till en början rörelsen i privat ägo. Den 1 januari 1938 insatte han dock sina fyra söner såsom delägare i företaget samt grundade tillsammans med dessa ett kommanditbolag och blev själv det nya bolagets verkställande direktör. Kommanditbolaget fick 1942 sitt nuvarande namn Albin Motor, Kommanditbolag, L. A. Larsson. Vid årsskiftet 1949—50 överlät Mats Larsson sin andel i företaget till sina bröder Sven, Håkan och Lars.

Under Erik Larssons ledning har företaget sålunda utvecklats i mycket gynnsam riktning. Försäljningssiffrorna har hela tiden ökat och årsomsättningen har under de sista 20 åren stigit från 552.000 kronor till ca 7.000.000 kronor. Exporten har tagit allt större del av leveranserna och de olika Albinprodukterna söker sig nu ut till allt flera marknader.

På det organisatoriska området har mycket arbete nedlagts. Detta gäller särskilt uppläggningsen av planering och bokföring. Förbättringar på dessa områden har varit nödvändiga för att möjliggöra för företaget att övergå från mera hantverksmässig drift till modern industriell produktion efter större linjer.

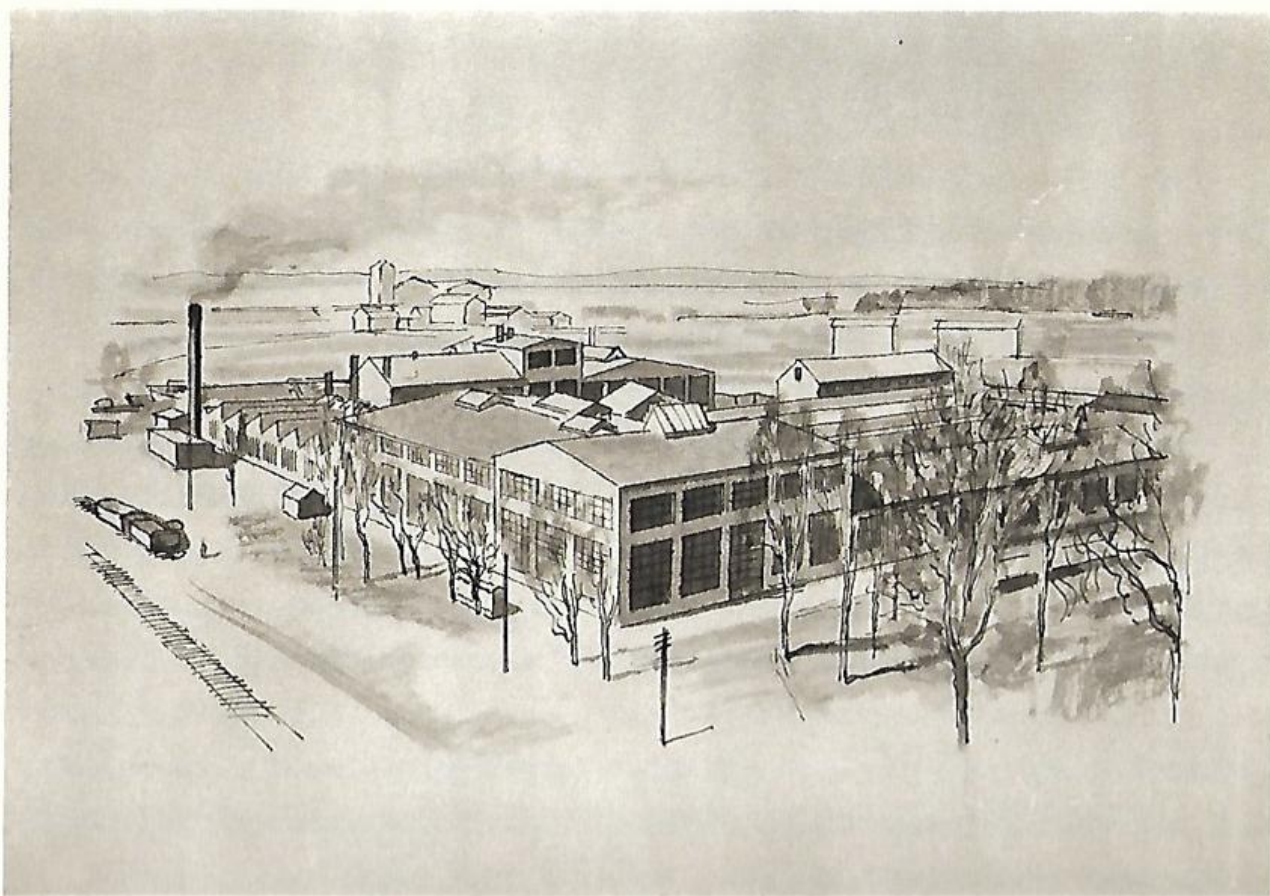
MED SIKTE PÅ FRAMTIDEN

Albin Motor står i dag som ett monument över vår farfars och vår fars livsgärningar. Må det förunnas oss och kommande generationer att i samförstånd förvalta arvet.

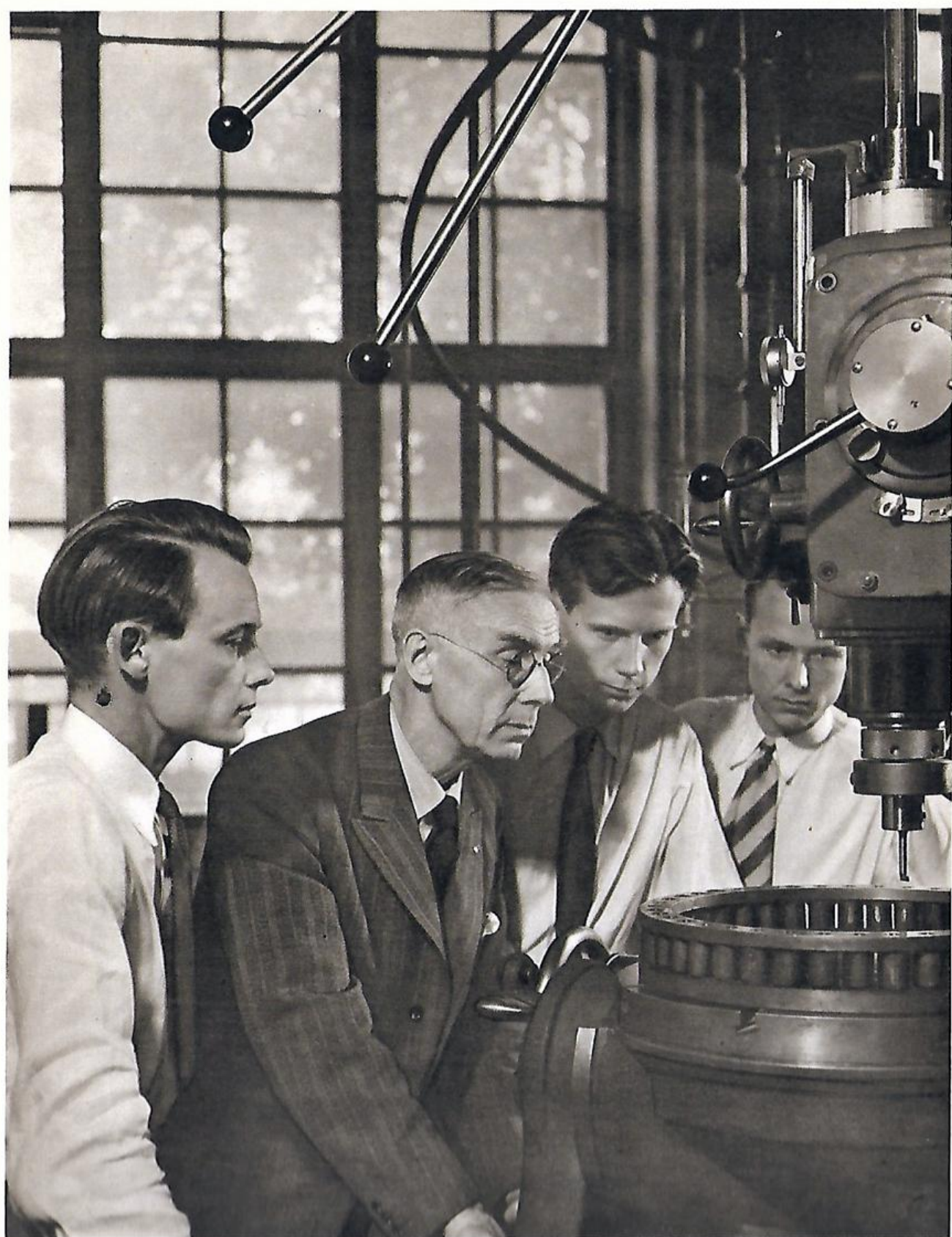
Sven Larsson

Håkan Larsson

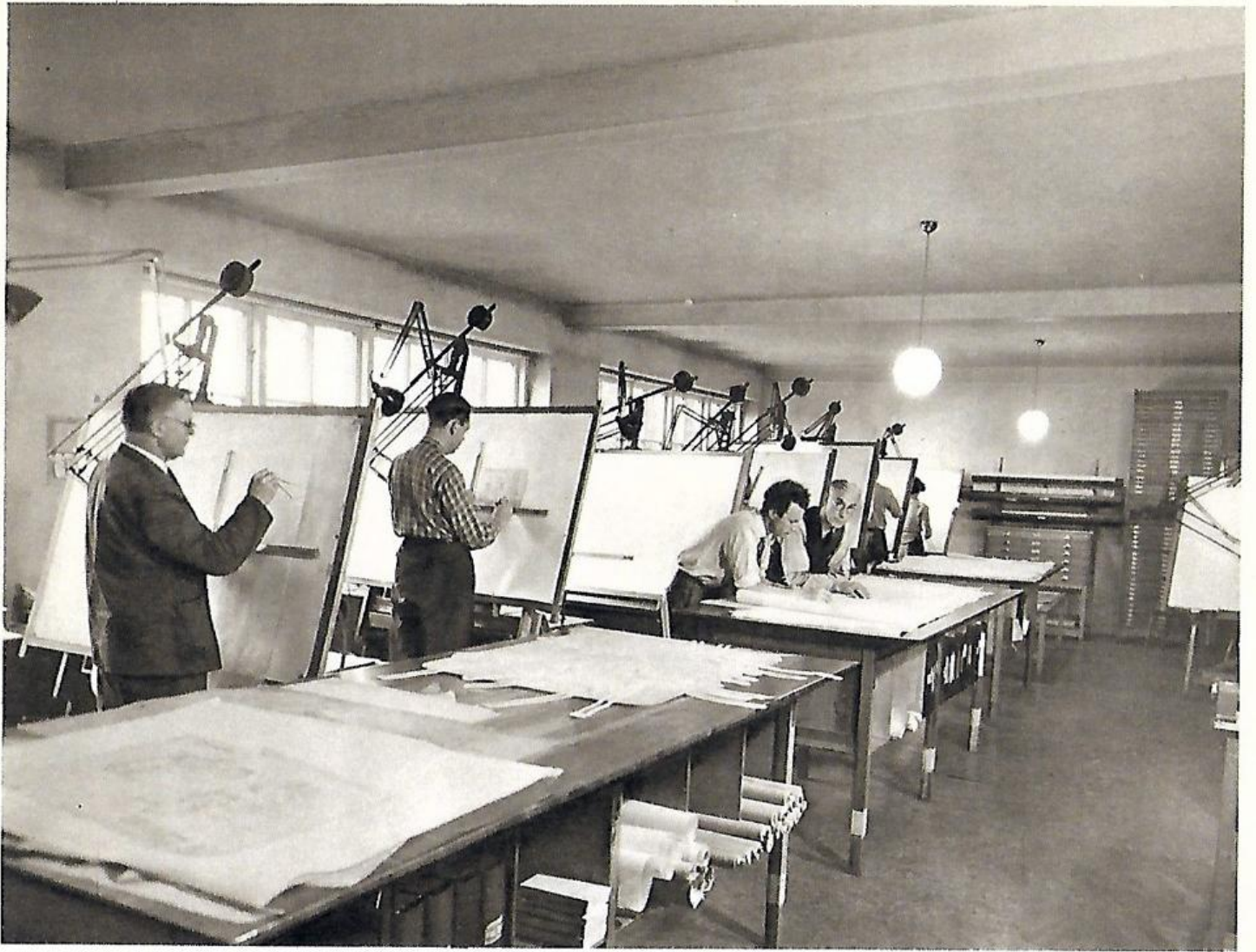
Lars Larsson



Så har då skildringen följt Albin Motor och familjen Larsson genom åren. Utveckling och initiativ har präglat arbetet och gör det alltjämt. Vi låter nu reportagekameran fullfölja berättelsen med några glimtar från företaget av i dag.



Direktör Erik Larsson med sina söner Sven, Lars och Håkan framför jiggbormmaskinen.



Interiör från ritkontoret.



Från modellutskertat.



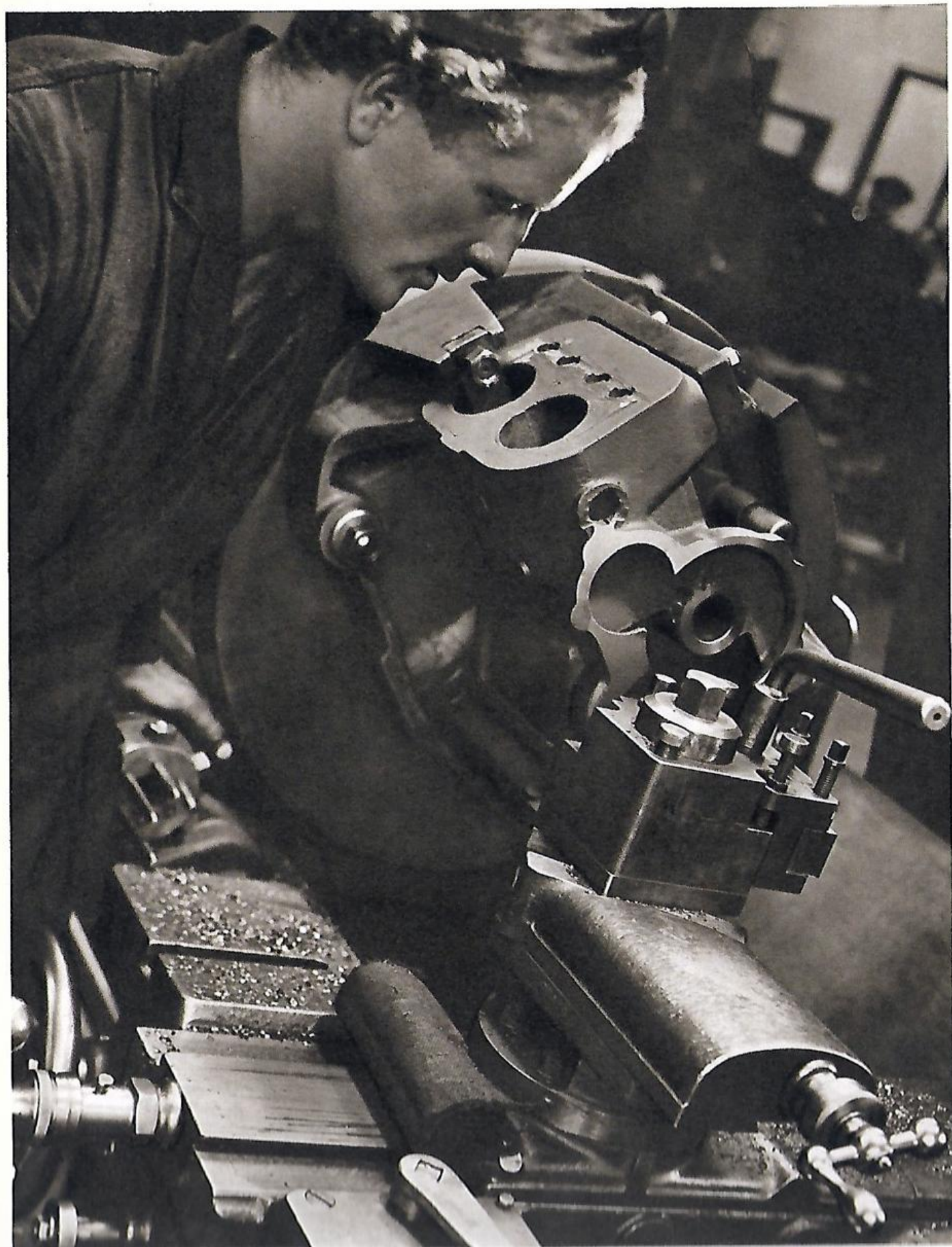
Man working on mold in factory



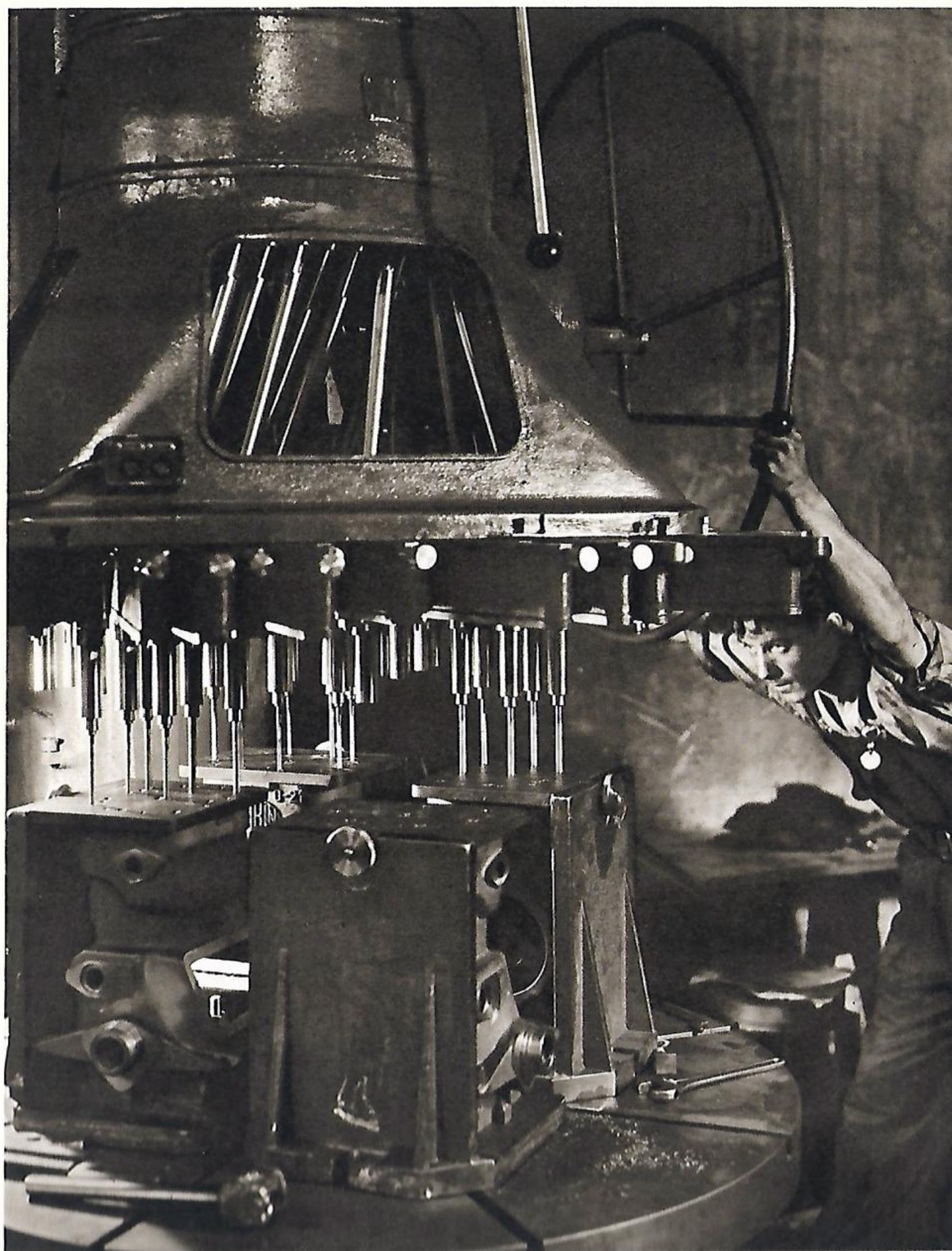
Gjuting.



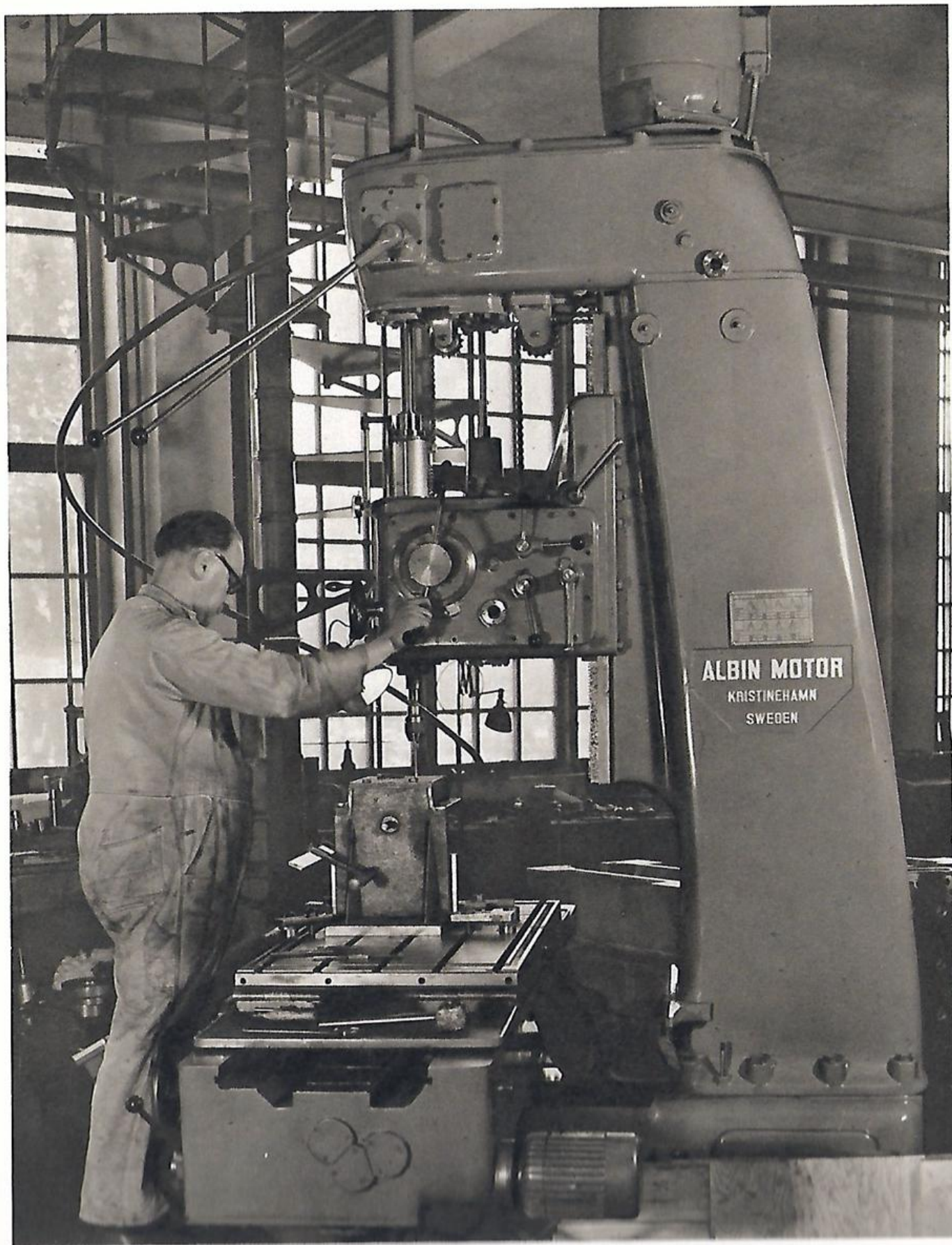
Сјитњинг.



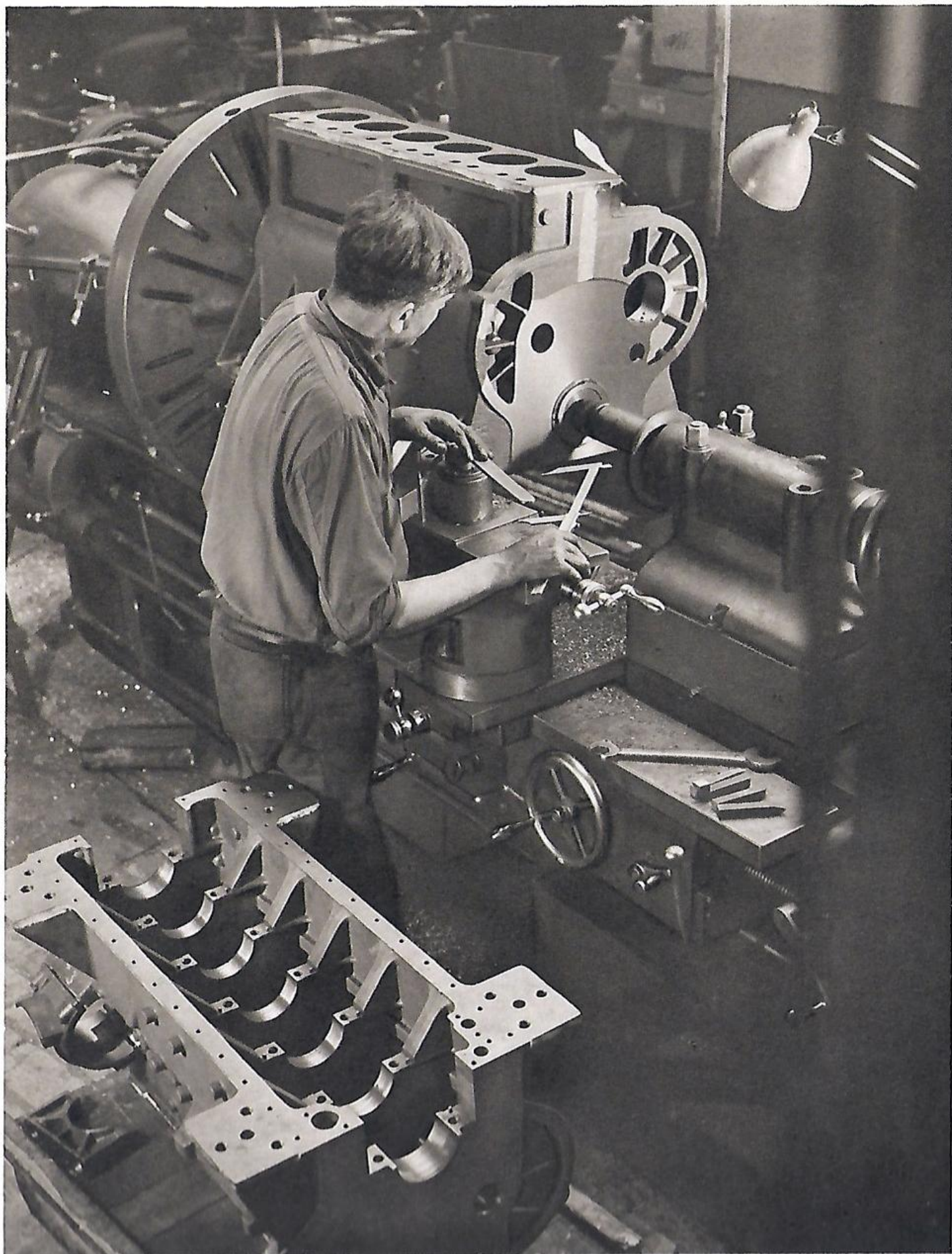
Svarvning av cylinderblock.



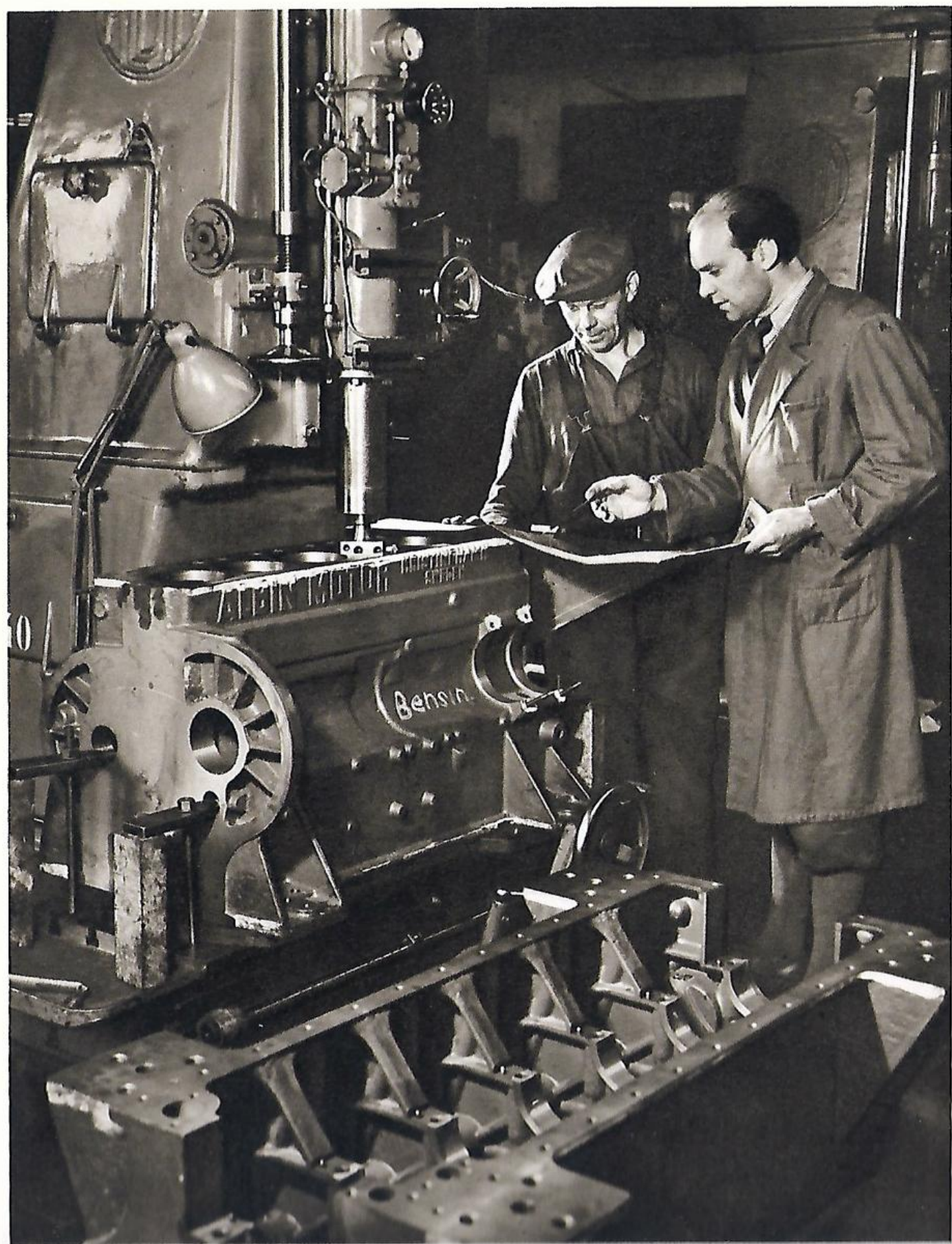
Borrning av cylinderblock i 36-spindlig bormaskin av egen konstruktion och tillverkning.



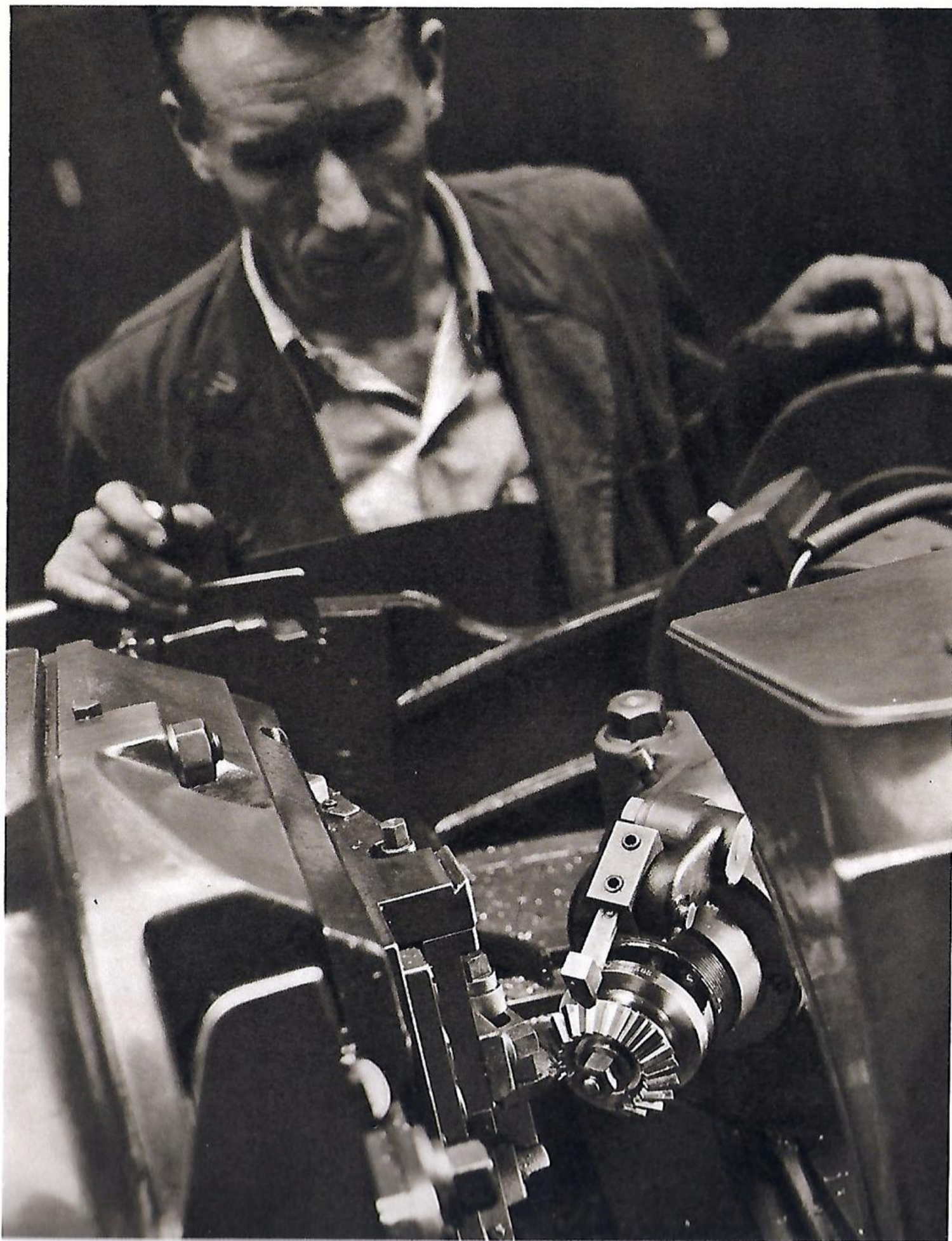
Albin jiggbormaskin.



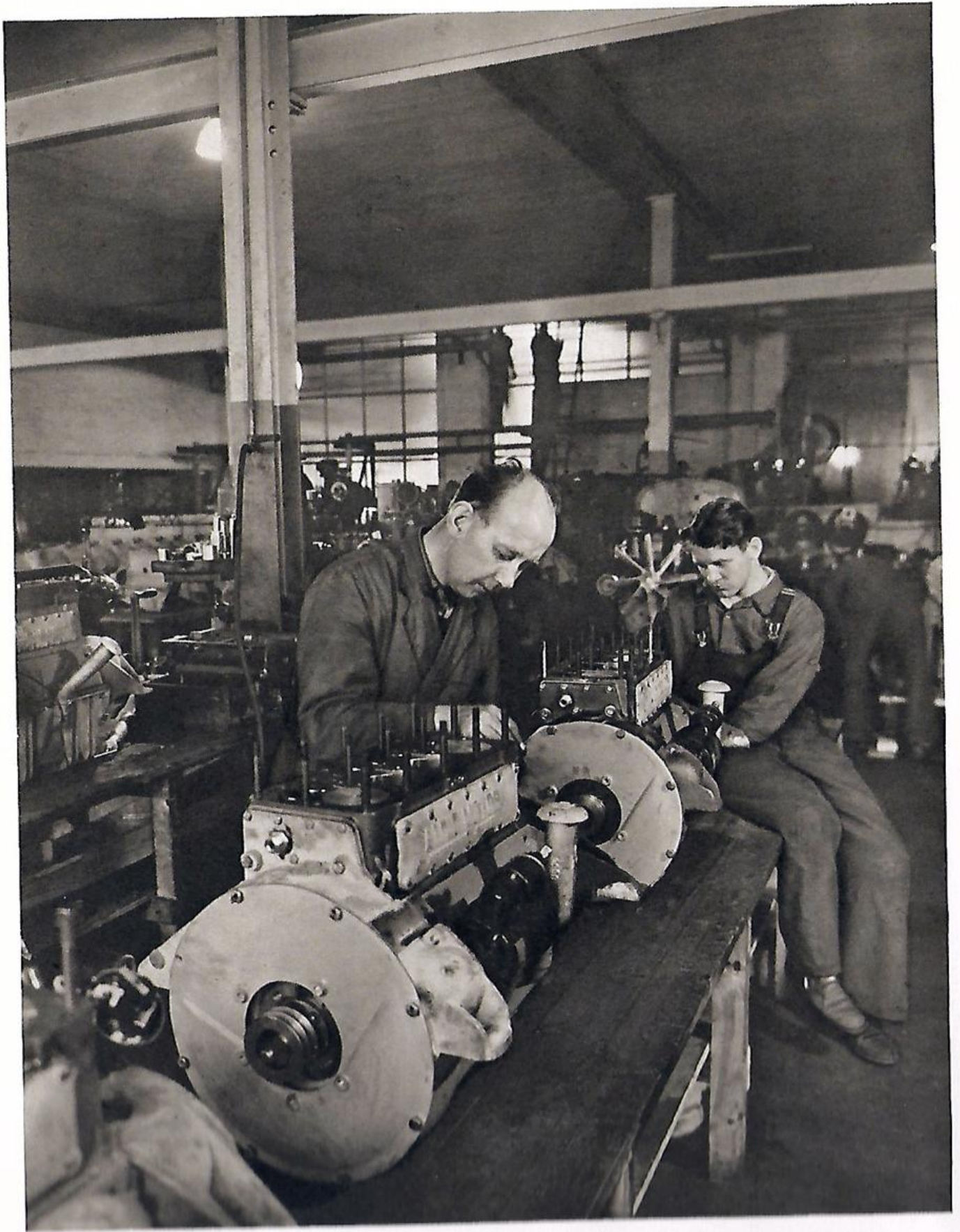
Svarvning av cylinderblock till dieselmotor.



Pinborrning av cylinderblock. Borrmaskinen av egen konstruktion och tillverkning.



Skärning av koniska kugghjul.



Montering av motor, typ A-4.



Montering av motorbrandspruta, typ Albin-800.