

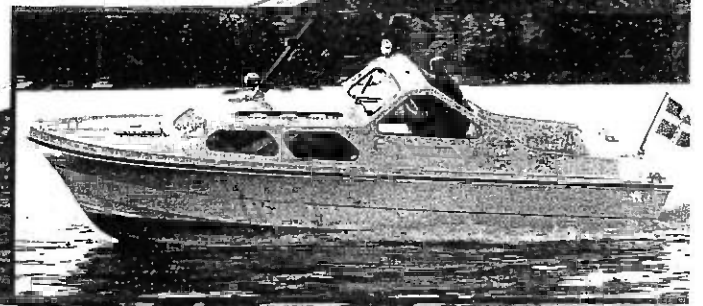
Mest läst! 278.000 läsare!

Nr 8-1998, 45 kr (inkl moms) FMK 40 NRK 45

Båtägare

MOTORBÅTSTIDNINGEN

**ALLT OM
FISKSÄTRA
CORONET
FJORD**



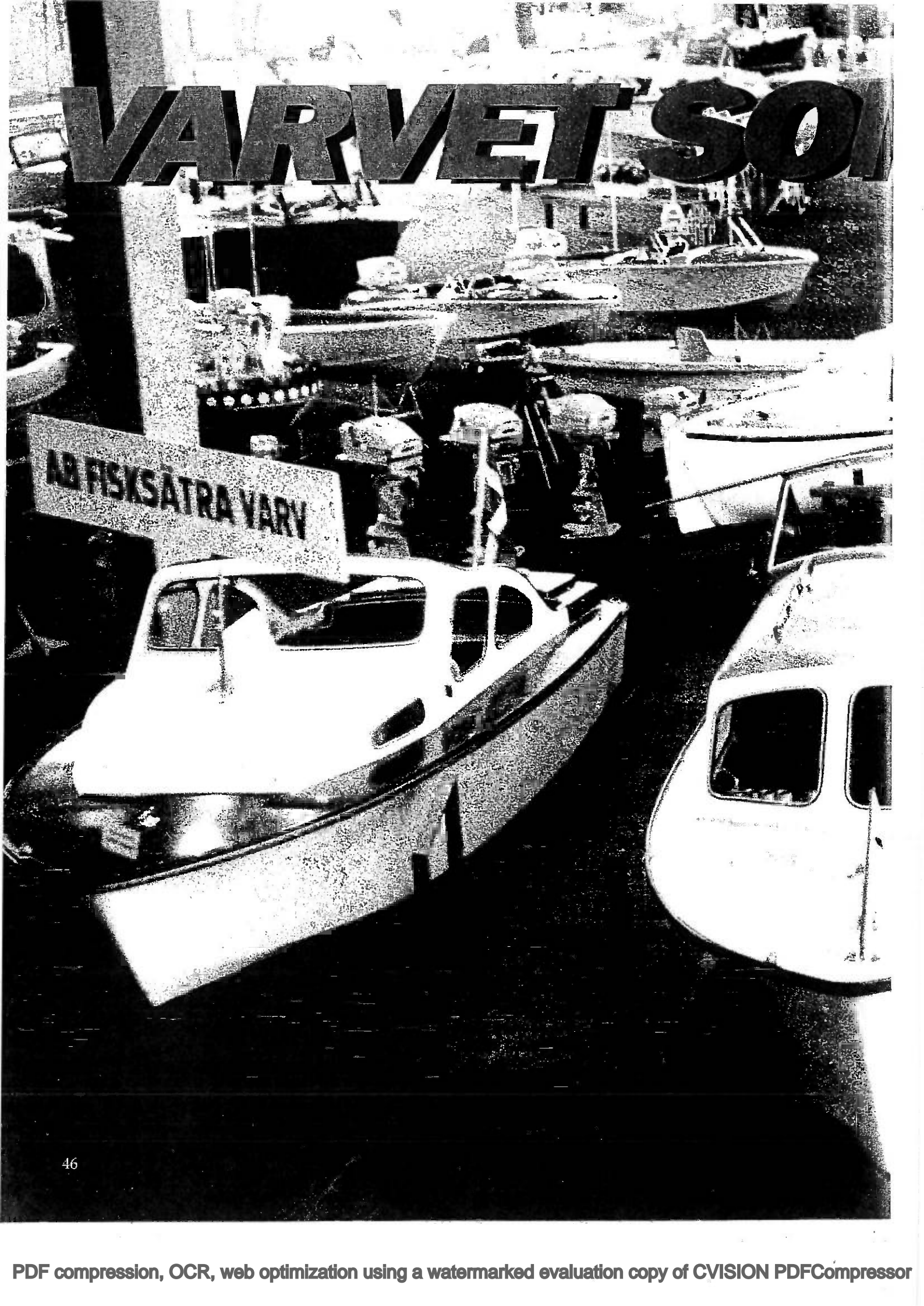
TIDSAM 0792-08



08

7 388079 204509

VARIVET SON



LYCKADES!

I ett oansenligt skjul på en privatomt i Saltsjöbaden byggde en snickare med båtgriller sin första båt. Året var 1910.

AV LEIF A SANDBERG

Vad säger namnet Fisksätra idag? En hållplats utmed Saltsjöbanan i staden Nacka öster om Stockholm? Den mångkulturella stadsdelen Fisksätra. Är det den ni tänker på? Eller är det AB Fisksätra Varv i Lännerstasundet som i mer än ett halvsekel byggde utmärkta båtar; varvet som byggde jollar, roddbåtar, motorbåtar och eleganta motorkryssare ritade av de främsta på området, C. G. Pettersson, Ruben E. Östlund, Knud H. Reimers, och som byggde de eleganta Vincò-båtarna i ädla träslag av egen design. Fader Axel och sonen Torilds linjer.

Fisksätra varv var familjeföretaget som under kriget hade stora uppdrag för Sveriges försvar: Armén och marinen: Minsvepare, landstigningsbåtar, pontoner, bogserbåtar, överskeppningsfarkoster, patrullbåtar. Och mössbåten! Byggd i tusental.

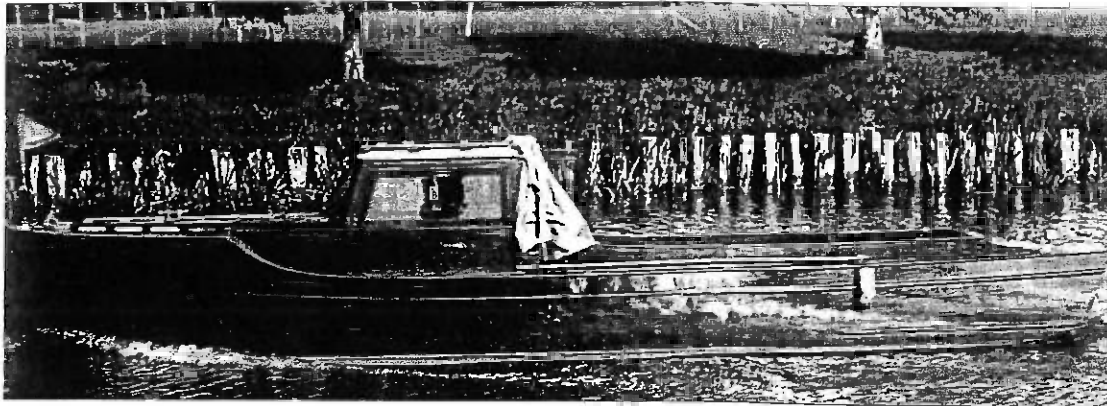
Här pågick 1949 utprovningen av undermaterialelet från Amerika. Plasten.

Anhalt och varv hänger ihop. När området skulle urbaniseras kördes varvet iväg efter 40 år på platsen. Kommunen angav plastlukten som skäl. Inte förhandlingsbart.

Vilka i Fisksätra vet idag om Fisksätra varv? Var har Nacka kommun satt upp minnestavlan över det varv och båtbyggeri som skapade hundratal arbetsstillfällen i kommunen i flera decennier?

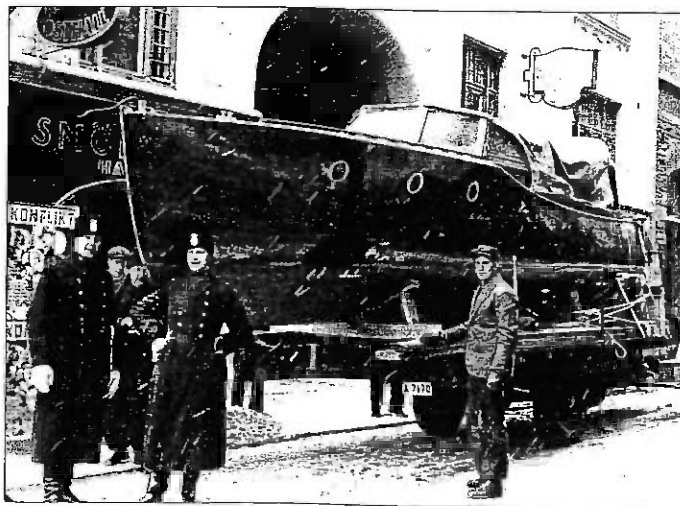
Allt började längst inne i Neglingeviden i Saltsjöbaden. Ståtarpojken Axel Larsson från Skeppsta i Sörmland kom ungefär 1910 upp som byggjobbare till det expansiva villaområdet i skärgårdskanten.

Han träffade snart Gerda och gifte sig med henne. De fick chansen att hyra en liten stuga på en sjötomt i Neglingemärén hos doktor Karl Grönstedt. Stugan låg på en äng nära stranden. Passande för en man med båtgriller: För var det något som byggnadsnickaren hade så var det båtgriller. De medfördes till och förädlades i Saltis. Här var redan då båtlivet rikt. I dubbel mening. Och varv fanns att gratisstudera hos Schuberts och Plyms bland andra. Axel Larsson hade valt en passande hyresvärd. Doktor Grönstedt var en entusiastisk motorbåtsmänniska, som var mycket aktiv i KSSS motorbåtsektion. ▶



Ovan: Familjen Larssons första egna båt byggdes 1921 på varvet, ritad av varvsägaren Axel Larsson.

T.h: I slutet av 30-talet byggdes 4 lottbåtar åt MBK Tre Kronor i Stockholm. Här är -37:an på väg till båtmässan i Ostermans Marmorhallar.



Larsson och doktorn blev raskt vänner och när båtbyggaren in spe frågade doktorn om det gick an att få bygga en båt på ången mötte det intet hinder.

Snickra på Larsson! Då det gällde det mekaniska fick Axel assistans av maskinpersonalen på Badhotellet i Saltsjöbaden där det också fanns en bra mekanisk verkstad.

Året var 1911 då Larsson satte igång och redan 1916 hade verksamheten, Larssons Warf, Saltsjöbaden, tagit sådan omfattning att rörelsen var att betrakta som ett välrenommerat nybyggnadsvarv. Då beställde också doktor Grönstedt en ny båt till sig själv.

Det blev en 12 meters C. G. Pettersson-ritad motorkryssare som sjösattes på försommaren 1917. Maskinen var en Penta C4 på 24 hk. En bjässe med överliggande kamaxel och vevstart. Vevan var en anordning som Grönstedt dåligt förstod sig på och det betydde att båtbyggaren fick tjänstgöra som gast ombord och därvid lärde sig statar-

grabben från Skeppsta mycket om navigation och skärgård. Grönstedt var flitig deltagare i bland annat navigationstävlingar. "Ingemar" hade en mycket munter signal som igångsattes vid varje ut- och infart i Neglingeviden eller annorstädes där det passade och frågan är om inte melodin var "Alte Kamera-den".

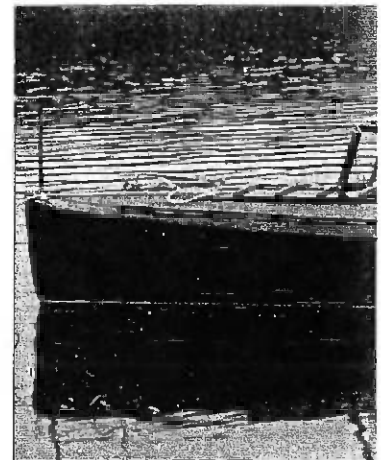
I och med denna salongsbåt, "Ingemar", blev Grönstedt och Larsson partners. Grönstedt anskaffade kunder och ordnade det ekonomiska och Larsson byggde båtar och kundkretsen växte och snart uppstod platsproblem. Doktorn kontakta- de sin vän och kanske patient kammarherren, fideikommissarien Herman af Petersen på Erstavik. En lämplig udde på Fisksätra Gårds ågor skakades, efter viss möda, fram och arrendekontrakt skrevs 1919 i

oktober. Området omfattade 10 000 kvm.

Man började ta upp vinterloggare direkt och 1920 flyttade Axel Larsson och hans hustru Gerda med smågrabbarna Gunnar och Torild för gott till Fisksätra. Och det var som att komma ut i nybyggerliv. I samband med flytten döptes varvet till Fisksätra Motorbåts-varv.

Varvets nybyggnadsverkstad var enkel, 18 x 12 m med hårdstampat jordgolv, enkla brädväggar och plåttak. Ingen värme. I ena hörnan av varvet hade murats upp en mekanisk verkstad om 5 x 5 m och där fanns en järnspis och utrymmet blev futt och omklädningsrum också.

Smågrabben Torild Larsson är idag 80 år och bor tillsammans med sin hustru Inga-Lisa uppe i land i Västerljung nära Trosa. Han minns tiden.

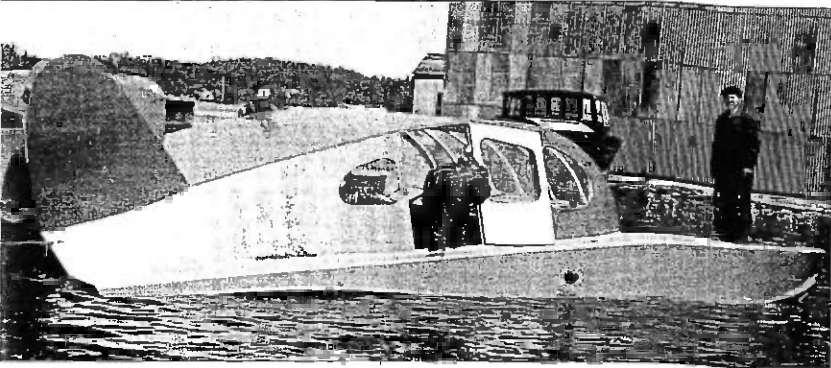
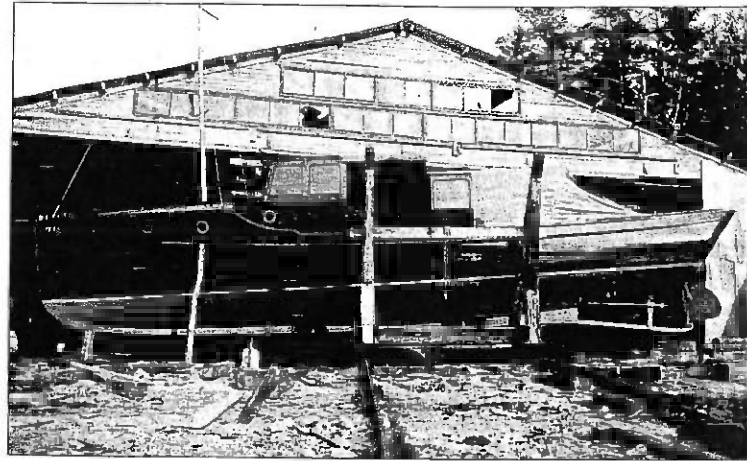
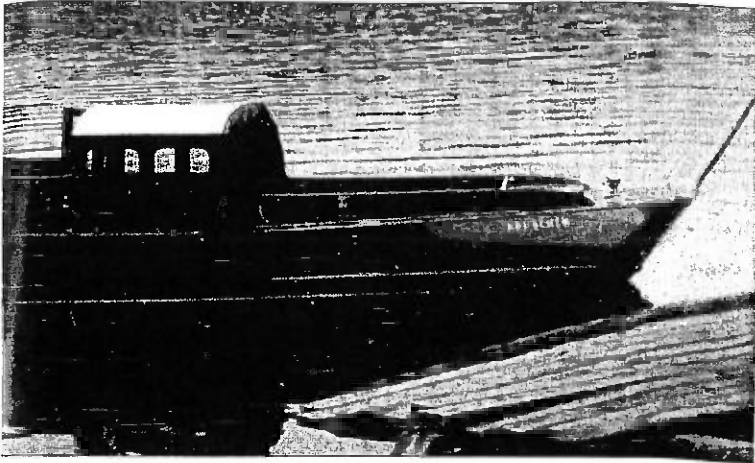


Ovan: Passbåten "Kruschen" byggdes 1929 för dir Ole Stockhaus, Sihlm, efter C. G. Petterssons ritningar. I slutet av 30-talet förhöjdes förskeppet för att bli sjövärdigare.

Nedan: 1937 byggdes den mycket sjövärdiga motor-yachten "Tebe II" efter C. G. Petterssons ritningar. Beställare var ing. Theodor Bång, Sihlm, som ägde båten till 1946.



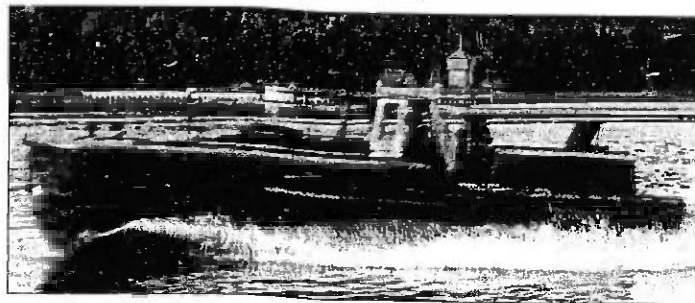
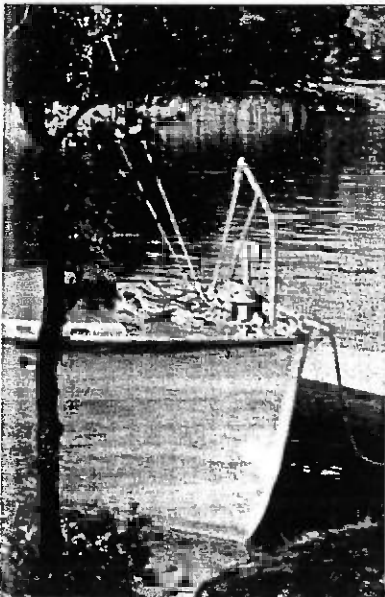
"Flyttningen gjordes båtledes. Vi hade en liten öppen motorbåt utrustad med en encylindrig tvåaktare. Färden gick under broarna på Neglingeviden över Baggensfjärden upp genom Ståket till varvet som var under uppbyggnad. Delvis över rätt öppet vatten. Under hela uppbyggnadstiden hade mamma kört med mat



Ovan: "Tajana III" byggdes 1930 efter C. G. Petterssons ritningar. Beställare var dir John Silvander i Saltsjö-Duvnäs. Båten finns kvar i ett strålande fint skick.

T.v. Ing Ivan Troëng lanserade många intressanta idéer på 40-talet. En av de mest omskrivna båtarna var denna "aerobåt" som med en remdriven propeller förväntades göra hela 80 knop med två 60 hk Fordmotorer.

För att möta smugglarnas allt snabbare båtar beställde tullverket 1928 tre snabba tullkryssare. Den första i serien, TV 41, byggdes på Fisksåtra och levererades på våren 1929. Med en 150 hk van Blerck gjorde den 11,60 m långa båten hela 23 knop och blev mycket framgångsrik.



Det var ständiga problem med motorerna på den tiden. Antingen fick de för mycket bensin eller för lite. Det gällde att begripa sammanhanget. Min mamma klarade tydligen det där. Men det var det inte alla som gjorde. Vi hade gott om så kallade 25-öreskillar, som kom roende eller paddlande till oss på varvet. Stendöda motorer. Och då sålde man en panna soppa för 25 öre och så skulle man få igång motorn för det också."

Fisksåtra Motorbåtsvarv fick redan 1924 en bensinstation, Shell nr 33. Allt var naturligtvis mycket primitivt. En tank som rymde 3 000 liter låg nedgrävd i

backen och på ett podium stod en handjagad klaffpump som tog upp bensinen i ett 25 liters graderat glaskärl. Bensinen släpptes ned med kranssystem, 5 liter i taget. Oljeblandad bensin hade man i 25 liters dunk, som man fördelade med bleckmått. Öppna kärl 1, 2 och 5 liter. Bensinen kom i 200 liters fat per motorpräm.

"Trivdes du med nybyggeriarlivet?"

"Mycket bra. Så fort jag fick en chans var jag på varvet. Jag lärde mig en hel del redan i förskoleåldern. Tidigt lärde jag mig att vara försiktig och att inte gå i vägen. Då de halade båt, tog upp eller sjösatte, fick jag gå

hem, så de visste var jag fanns. Det var säkert en god regel. Brorsan, Gunnar, hade det annorlunda. Han var mest inomhus och låg för det mesta och bläddrade i gamla tidningar, Allers och Allt för Alla, som min mamma höll så länge jag kan minnas. Gunnar läste naturligtvis böcker också. Vi var helt olika personligheter. Jag gillade att jobba och att vara på varvet. Han började skolan nästan på en gång vi flyttat till Fisksåtra.

1931 då jag gått ut sjunde klassen i folkskolan och gått igenom fortsättningsskolan började jag som båtbyggarlärling på varvet."

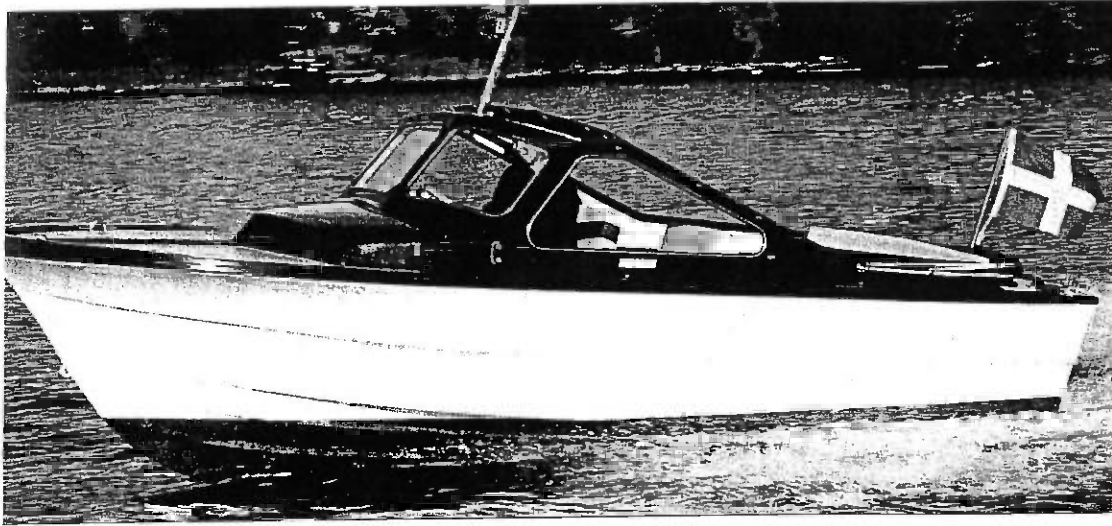
"Var det inte så att dina föräldrar ville att du skulle läsa vidare?"

"Jo, alla tjatade om det men jag var så inställd på att bli båtbyggare att jag tvärnekade. Boklig bildning trodde jag inte på. Så jag fick börja och gick då tillsammans med Helmer Sahlin som var en duktig båtbyggare av den gamla stammen. Han var mån om att man skulle ha snyggt om-

till bygget. Resan tog en timme. På äldre dagar har jag kommit att beundra mammas resor, särskilt med tanke på de tekniska svagheter som motorerna drogs med. Driftsäkerhet fanns knappt. Men mor var lättlärd och inte särskilt rädd av sig."

"Vad var det för motor?"

"En utländsk. Ungefär som en Göta-motor, enpipig.



T.v: Primör 18 blev en i raden av Fisksättras storsäljare. Den fanns i två varianter, både för inbordar- och utbordardrift. Med en 100 hk VP på drev gjorde den 28 knop.

Nedan t.v: "Figatto", en tidig plastbåtmodell som var mycket snabb och lättdriven. med en VP Aquamatic.

Nedan: "Vincio IV" byggdes 1935 för en större motor än vad som var brukligt. Båten fick året efter en modern akterruff, vilket gjorde den till en lyckad familjebåt. Användes mycket av familjen Larsson, bl a i ett stort antal navigationstävlingar.

kring sig och att vara sparsam med materialet."

"Vad fick du börja med?"

"Jag fick börja med båtbyggarens viktigaste kולי. Verktygsskuffen. En koffert.

Jag fick inreda den för verktyg allteftersom jag lyckades skaffa egna. De hyvlar jag behövde fick jag själv tillverka. Verktøygen som yrkesmannen hade var alltid hans egna. Man fick verktygsersättning varje månad. Inte mycket men alltid något. När man skrev lärlingsavtal fick man låna till en sats grundverktyg. Lånet betalades sedan av med verktygspengen. Sen fick jag lära mig hantera och sköta verktygen. De skulle vara vassa och i övrigt i trim. Jag kan nämna att då man anställdes som yrkesman var en av bedömningspunkterna just verktygsskuffen och dess innehåll.

Helmer Sahlin lärde mig ett valspråk som löd: *För Gud och en båtbyggare är ingenting omöjligt.* Det valspråket har betytt mycket för mig. Jag har många gånger ställts inför svåra uppgifter och alltid klarat



gällde det bara att hänga med. Det var utan tvekan ett tävlingsmoment där man fick kämpa hårt. Tätt och snyggt skulle det vara också, det var det svåraste. Nu i efterhand kan jag väl säga att det gick bra. Jag var lättlärd och hade den rätta hågen."

"Inte ett problem?"

"Ett problem hade vi alltid. Fuktkvoten. Var det inte tillräckligt torrt fick man synliga nåt och på våren läckande båtar. Och var det för torrt hände andra saker speciellt om man inte var tillräckligt snabb. Då kunde det hända att man fick bugglor mellan spanten?"

"Bugglor?"

"Det bågnade mellan spanten om man inte var snabb nog. Här var den dåliga verkstadsmiljön boven. Man tog ut det knapertorra virket ur torken och sen började det omedelbart suga åt sig fukt och svälla. Här gällde att ha förstånd och känsla.

I början använde vi ång-

av dem, givetvis med växlande resultat. Tämmligen omgående fick jag klart för mig att jag måste vika mig på en väsentlig punkt. Boklig bildning. Jag förstod att det var oundgängligen nödvändigt. Helmer Sahlin tryckte på och det är möjligt att jag har honom att tacka för att jag pluggade till ingenjör på fritiden samtidigt som jag lärde till båtbyggare."

"Är det något särskilt som har med båtbyggeriet att göra som du minns var viktigare än annat under lärlingstiden?"

"Ja, bordläggningen som man fick börja med fjärde året. Man var alltid två man. Man svarade för var sin sida och hjälpte varandra. I början fick lärlingen mycken hjälp. Det gällde att båda sidor följdes åt annars kunde båten bli sned och oliksidig. De första båtarna som man var med och bordlade fick man mycket hjälp med, men på det femte året

torkat virke som vi köpte av leverantören Skandinaviska träimporten inne i Stockholm och som i början kördes ut till Fisksätra på en kedjedriven Scania. Så småningom hade vi ett eget lager. Ingen timmergård direkt, men ett lager anpassat för våra behov. Och min far Axel som var en mycket fiffig och praktisk man ordnade med en tork i anslutning till verkstaden. Man kan säga att den utgjordes av en liggande lång skorsten".

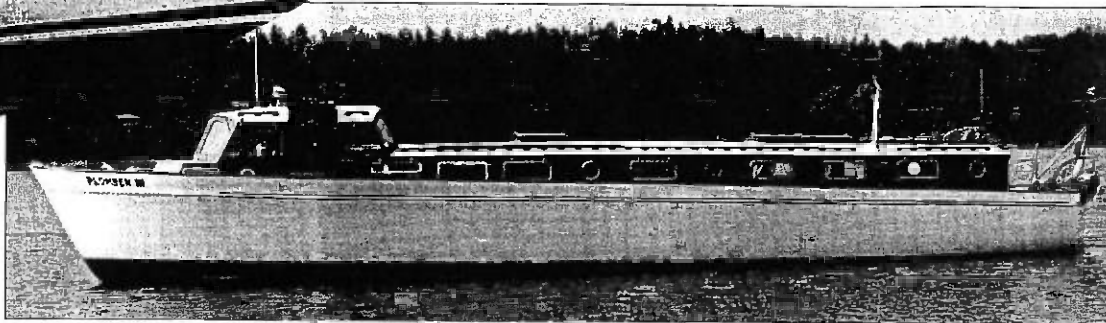
"Din far hade väl ingen egentlig teoretisk utbildning?"

"Nej, han hade ingenting av boklig kunskap i bagaget. Skall jag vara helt ärlig så hade han svårt med språket och höll väl det mesta i huvudet. Alla beställningar och så. Och han hade väl något sandpapper i fickan där han ritat upp hur han funderat ut saker och ting. Eller så plockade han upp en brädiapp och ritade och berättade hur han tänk-

Den moderna skärgårdskryssaren S-30 blev en populär båt i slutet på 60-talet. Knud H Reimers ritade och Fisksätra byggde.

Nedan: Den flytande tandläkarmottagningen "Plombe III" var ett intressant bygge med många olika experter inblandade. Som "sammanställningskonstruktör" stod Knud H Reimers, vilken från början hade ritat skrovet för helt annan användning. Båten inreddes som en fullt modern mottagning och ägs och drivs fortfarande av Landstinget.

Nedan & t.h.: Motoryachten "Ninnie" byggdes 1937 åt dir Gösta Widegård, Stockholm. Båten konstruerades av Knud H Reimers, vilken utrustade henne med bl a en murad öppen spis(!) i salongen. Hon utrustades med en amerikansk Gray Marine-diesel från F:a T Jutgård i Stockholm.



te sig vissa detaljer."

"Hur gick ni ihop?"

"Utmärkt bra. Vi hade en fin relation i jobbet och utanför."

Efter fem år var Torild Larsson färdig båtbyggare och 1937 var han också ingenjör. Han blev en "Hörtorgare" men det har ingen koppling till dålig konst utan till god ingenjörskonst och Tekniska Skolan, som låg i anslutning till Konstfackskolans föregångare med samma namn och hade ingång från Mäster Samuelsgatan 44 nära Hötorget. Skolan hade maskinlinje och byggnadslinje. Torild Larsson påpekar att C. G. Pettersson, Ruben E. Östlund, Gideon Forslund, (brodern Henning, Svenska Varvsföreningens förste ordförande, var känd för sin mahognygrillade sill eller sotare, som tillreddes med hjälp av den primitiva ka-

minen i Sjöexpress-båtbyggeriet på Lidingö), Tage Boghammar har fått sin utbildning i båtteknik vid Tekniska skolan.

Doktor Karl Grönstedt fanns naturligtvis fortfarande i kulisserna och var kund hos varvet och den stora Petterssonkryssaren "Ingemar" var han mycket noga med. Han skulle ha botten målad med en speciell färg inköpt från Frankrike, Le-Repolin, som enligt reklamen skulle ge bra glid i sjön. Propellern skulle vara blankpolerad då båten gick i sjön och då var det för Torild Larsson att gå på med smärgelduk och Röda Björn. Han tyckte att det var rätt larvigt men säger idag att kanske var poleringen något fartbefrämjande. Dessutom, Grönstedt var familjens husläkare. Kanske det var klokt att göra som befalldes. Och kun-

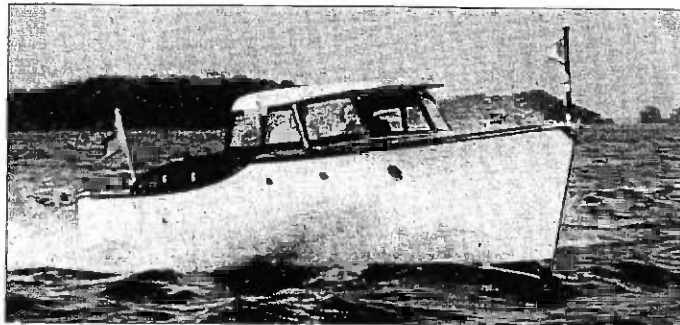
För att få fram en modern fungerande familjebåt utlyste KMK 1937 en konstruktions-tävling som vanns av Ruben Östlunds förslag "Marvels".

Den byggdes samma år på Fisksätra och finns fortfarande kvar i fint skick.



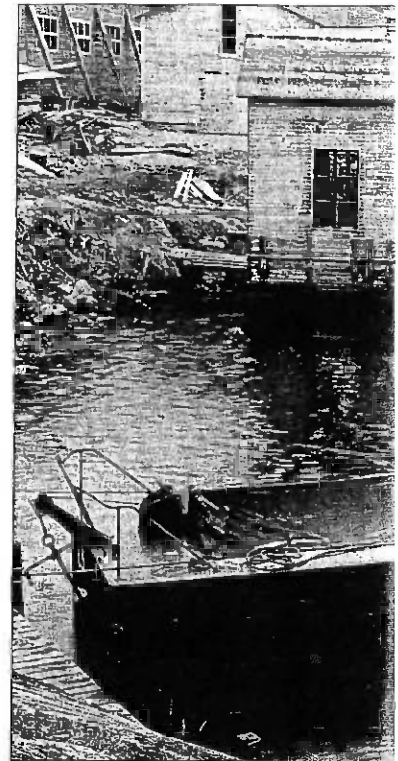
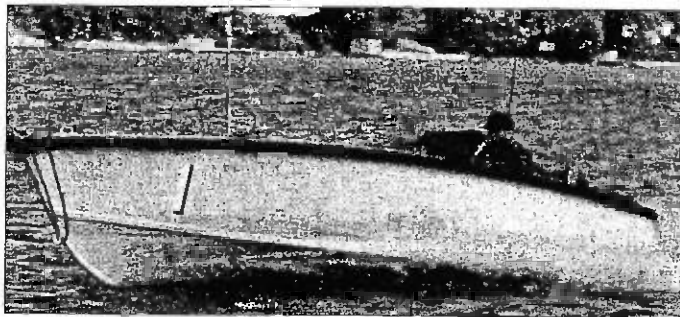
"Vincio VI" konstruerades som examensarbete på Tekniska Skolan av Torild Larsson 1937.

Den byggdes på våren samma år och väckte berättigad uppmärksamhet i dåtida båtpress. Originalmotorn var en 6-cyl. Hesselmandiesel på 70 hk, med vilken båten gjorde ca 15 knop.



Genom åren fick Fisksätra flera intressanta beställningar från försvarsmakten.

Här en radiostyrd racerbåt som kunde manövreras från långt håll. Meningen var att de skulle fungera som en slags flytande torped.



Fisksätra byggde också en serie avancerade landstigningsbåtar åt Marinen. De byggdes i plywood på stålspant och utrustades med tre motorer.

→ den har alltid rätt.

Torild Larsson:

"Under studieåren höll jag på att vika mig flera gånger. Det var mycket tungt ibland men jag hade båtbyggarens valspråk i bakhuvudet och det hjälpte tydligen."

"Bra betyg?"

"Ja, jag fick ett mycket fint avgångsbetyg. Vi var tre folkskolegrabbar som bara hade praktiskt arbete som underlag för studierna. Det gick fint för oss alla. Att jag fick extremt bra betyg i båtteknik berodde antagligen på att jag tidigare ritat flera båtar och därför studerat ämnet privat."

"Hur då privat? Var kunde man lära sig båtbyggnadsteknik då?"

"På Fisksätra Motorbåtsvarv. Det var så att C. G. Pettersson mycket ofta hjälpte oss med utslagen. Jag var alltid med på utslagsvinden som assistent och nyfiken. Utslagen är så

kolossalt viktiga så man får tur i båtarna. Östlund var också mycket ofta hos oss. Jag pratade med farbröderna och frågade mycket. Pettersson körde jag ofta med varvståten till Hasseludden. Han bodde på Ramsö och han skarvade i med en Waxholmsbåt från Hasseludden till Ramsö."

"Var Östlund och Pettersson burgna män?"

"Jag tror inte det."

Som examensarbete ritade Torild Larsson en motorbåt "Vincio VI". En mycket vacker båt, som i många avseenden låg långt före andra konstruktörers produkter rent båtbyggartekniskt. Exempelvis var bordläggningen och nåten, limmade.

"Vincio VI hade limmade nåt redan för 60 år sedan, 1937. Fanns det verkligen lim som var vattenfast på den tiden?"

"Vi hade kommit fram till att det tyska Kaurit var

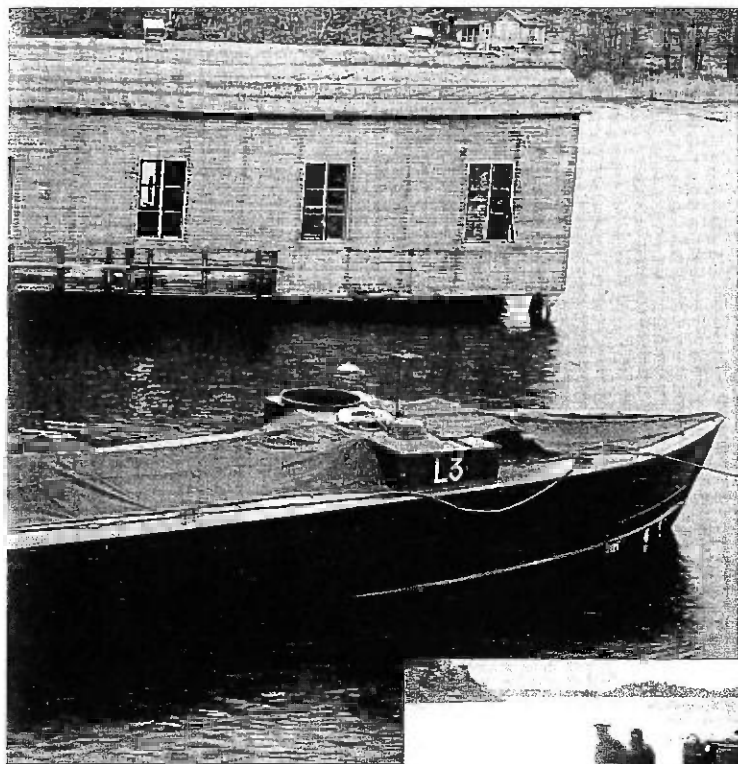
det bästa, men det var inte hundra procentigt vattenfast. Men det var tillräckligt, eftersom vi var mycket noga med övrig ytbehandling. Vi hade aldrig några problem med nåtlimningen, eftersom vi alltid var så noga över hela linjen så att säga. Båten finns kvar än i dag under namnet Chie."

"Linolja, har du någon uppfattning om den? Som du vet har linolja och terpentin i stort sett kommit tillbaka som träets bästa vän."

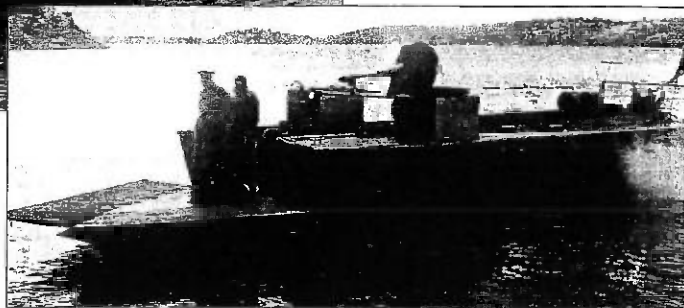
"Jag har ett exempel ... den första av de stora minsveparerna som vi byggde efter kriget tog nästan två år att bygga. Den hade vi tid att linolja. Det fanns naturligtvis massor av limfogar i det där bygget eftersom alla spanten var lamelllimmade. Men det fanns plats för olja. Vi oljade hela tiden kontinuerligt under byggets gång. Så kom jag åratal senare till Muskö i ett besikt-

ningsärende och då låg det två båtar därinne i dockan. Den ena var "Arkö". Då berättar man för mig att i "Arkö" fanns ingen röta överhuvudtaget. Och det är väl närmast givet att det är linoljan som gjort susen. Vi började med rå linolja och så höll man den ytan fuktig och strök på undan för undan. Sen när man tyckte det var nog tvättade man rent och gick vidare med kokt linolja."

Intresset får båtävlingar föddes tidigt i familjen Larsson. Axel hade naturligtvis inspirerats av doktor Grönstedt som han ständigt gastade åt och den första båtävlingen Torild för egen del minns var den 17 juli 1927, dagen efter mamma Gerdas 50-årsdag. Navigationssällskapet ordnade en tävling i Dalarötrakten. Uppdraget var att hitta rätt och samtidigt hålla en konstant fart som var bestämd på förhand. Idén var att



Båtarna kördes upp på land och de båda bogportarna fälldes ut åt sidan. Sedan var det bara för trupperna att rusa iland.



Hjärntrusten på Fisksätra varv roar sig på sjön med en så kallad hajtävling. Torild och Axel Larsson centralt i bilden. Inga-Lisa t.v. i bakgrunden.

man skulle passera ett antal hemliga kontroller på rätt tid, efter den fart man blev tilldelad av tävlingsledningen. Man måste känna sin båt och hade ingen möjlighet att trimma in den rätta farten i förväg.

"Det var ingenting märkvärdigt med den tävlingen mer än att vi åkte dit på att det var bestämt att vi skulle hålla en viss fart, 6-8 knop. Vi höll 8 knop för vi trodde att det var antingen det ena eller det andra. Men det var 6, 8 knop det var fråga om. Fatalt och föargligt."

Gunnar Larsson var också tävlingsintresserad, annars var båtintresset tämligen svalt. Eller för att vara korrekt: Han stod inte ut med båtprat morron, middag och kväll. Han gick till flygindustrin, Saab i Linköping, och sysslade där med hållfasthetsberäkning, något som kom mycket väl till pass efter kriget när

Fisksätra varv skulle bygga de stora minsveparna. Gunnar hade inte heller Torilds brinnande intresse för varvet. Men själva båtlivet, att vara på böljan, gick bra. "Fisksätra-Lasse" och hans grabbar var duktiga och placerade sig ofta bra. De blev specialister på nattorienteringar och vann exempelvis KMK:s och KSSS' gemensamma nattorientering med motorbåt 6 år i rad. De tog hem vandringspriset "Krookskannan" och Shells vandringspris för alltid.

Arbetsfördelningen ombord då de tävlade med Vincobåtarna var att "Fisksätra-Lasse" skötte ratten, Gunnar räknade och mätte och Torild navigerade, läste sjökort, slog kurser och höll reda på tid för passage av de framräknade egna kontrollerna.

Torild:
"1939 körde jag ensam Mälarens motorbåtsförbundstävling till Mariefred

med varvsbåten och vann med tillfredsställande marginal. Jag tävlade då för Mälarklubben Tre Kronor.

När det gällde den här typen av tävlingar hade vi kommit på ett enkelt system att mäta banan. Det var med remsa, alternativt remsa med tidsminuter. Tyvärr kunde det bli differenser till följd av papperets krymning i olika riktningar. Men även tävlingsledningarna tillämpade i många fall detta system vilket medförde en viss samstämmighet mellan oss och tävlingsledningen."

"Vem skötte varvets administration vid den här tiden?"

"Min mor. Hon var som sagt lättlärd och nyfiken. Hon lärde sig vad som behövdes och fick hjälp av en revisor och aktiebolag bildades med mina föräldrar som ensamma aktieägare. AB Fisksätra Motorbåtsvarv blev bolagets namn.

Det var början till familjeföretaget som skulle bestå till 1976 då vi sålde."

På hösten 1939 stövlade Adolf Hitler och hans anhang in i Polen. Andra världskriget var inom kort faktum. För Fisksätra betydde det att alla unga blev inkallade, men Torild undkom troligen beroende på att varvet betraktades som viktigt i händelse av krig. Det skulle också snart visa sig att varvet skulle bli mycket betydelsefullt i försvarsindustrin. Dessförinnan hann emellertid Torild både att förlova och gifta sig med Inga-Lisa.

"Inga-Lisa är min kusin. När hon var på besök sommaren 1938 rodde vi över till Lännersta dansbana för att fröjda. Så småningom tog hon jobb i Björknäs och som jag och far hade köpt en liten Opel Kadett använde jag den för mina besök hos Inga-Lisa. När hon flyttade till Tappsunds gård på Mä-

laröarna visade det sig att Kadetten gick att köra även åt det hållet. Vi gifte oss i Gryts prästgård nära Stjärnhov i Sörmland den 1 maj 1940 och på den vägen är det. Vi flyttade in i vårt första hem en stuga på ett rum och kök på en klippfylla österut på varvstomten mellan järnvägen och sjön. Vi har kämpat ihop med barn och varv. Inga-Lisa var kamrer i bolaget 1954 - 1976, 22 år."

Nu 1940 förelåg stiltje på varvet vid Lännerstasundet. De privata båtarna var upplagda. 7 - 8 man gick omkring och pysslade med reparationer och underhåll men det gav inga inkomster. Bygga båtar på spekulation var det inte tal om. Ekonomin var hårt ansträngd. Tämmligen snart stod klart att militären behövde små transportbåtar i Stockholms skärgård. För detta bildades en särskild organisation och eftersom man givetvis inte hann bygga nytt rekvirerades det som fanns. Det var oftast litet grövre båtar som inkallades men även lättare och snabbare båtar kom ifråga. Sålunda togs Fisksättravarvets nästan nya "Vincio VI" ut i transporttjänst. Den skulle användas av chefen för KA 1 i Vaxholm. Även flera andra båtar på varvet togs ut, vilket medförde omflyttningar, sjösättningar och utrustningsarbete. Den militära personalen var dåligt förberedd. Båtarna skulle besiktigas, värderas och utrustas för hård drift. Hyreskontrakt skulle upprättas och ersättning skulle fastställas. Det var många detaljer att hålla reda på. De varv som var organiserade i Svenska Varvsföreningen ställde upp som konsulter.

Många av båtarna kom tillbaka i bedrövligt skick varav en del fick kasseras. Båtgångarna fick månadshyra och ersättning för skador på grund av vanvård. Uppgörelserna var besvärliga. Men Svenska Varvsför-

Prins Bertil deltar vid invigningen av båtmässan i Göteborg tillsammans med Gösta Smith och Torild Larsson. Bilden är tagen någon gång på 60-talet.



Nedan: En lite annorlunda konstruktion av Torild Larsson var "Våg IV" för metallgjutare Hjalmar Lundberg, Sthlm.



eningen ställde upp vid uppgörelserna även i slutskedet. Under nyttjandetiden tillförde dessa inkallade båtar mycket arbete till varven.

Fisksätra varv fick mycket snabbt utmärkta kontakter med de som behövde båtar inom Kustartilleriet, Marinen och Flygvapnet. Det skulle visa sig att även Armén behövde flytetyg och här blev Fisksätra Motorbåtsvarv en storleverantör. Både av konstruktioner och färdiga produkter.

Marinen beslutade 1939 att det skulle byggas 24 minsvepare i trä. 12 st 25 m båtar och 12 st båtar om 27, 65 m. När anbudshandlingarna var klara kontaktades Svenska Varvsföreningen och marinens folk fick en

lista över varv, som bedömdes kunna klara uppgiften. För Fisksätra varv var båtarna stora och tveksamheten var stor men i samråd med personalen bestämde man sig för att vara med.

"Hur lång tid hade ni på er?"

"Omkring 10 månader efter order började båtarna bli klara och färdigutrustade för att tas i bruk. Man kan säga att småbåtsbranschen med glans klarade av den första minsveparserien. Vi levererade vår båt som nummer tre och var storbelättna vilket även Marinen tycktes vara. Vi fick också en klapp på axeln av Enskilda Banken, som vi var hårt uppbundna av."

Genom minsveparens, M 9, höga höjd hade en del av den gamla verkstaden på Fisksätra ramponerats.

Man hade tagit bort takstolar och vindar och satt upp stöttor i stället. Nu var det läge att bygga en ny verkstad men det behövdes en del komplicerade arrangemang. Axel Larsson var en okonventionell och framförallt orädd husbyggare och utan att gå in på detaljer så lyftes tak och arrangerades på mycket spännade sätt lyft av stora takstolar och annat. Utan skyddsnet. Utan andra skyddsanordningar än instinkten och kunskapen.

Under minsvepartiden under kriget utkristalliserades en grupp inom Svenska Varvsföreningen som samarbetade mycket nära. Torild nämner Tage Boghammar, Oskar Schelin i Kungsör, Harry Becker i Karlsborg, Hugo Larsson i

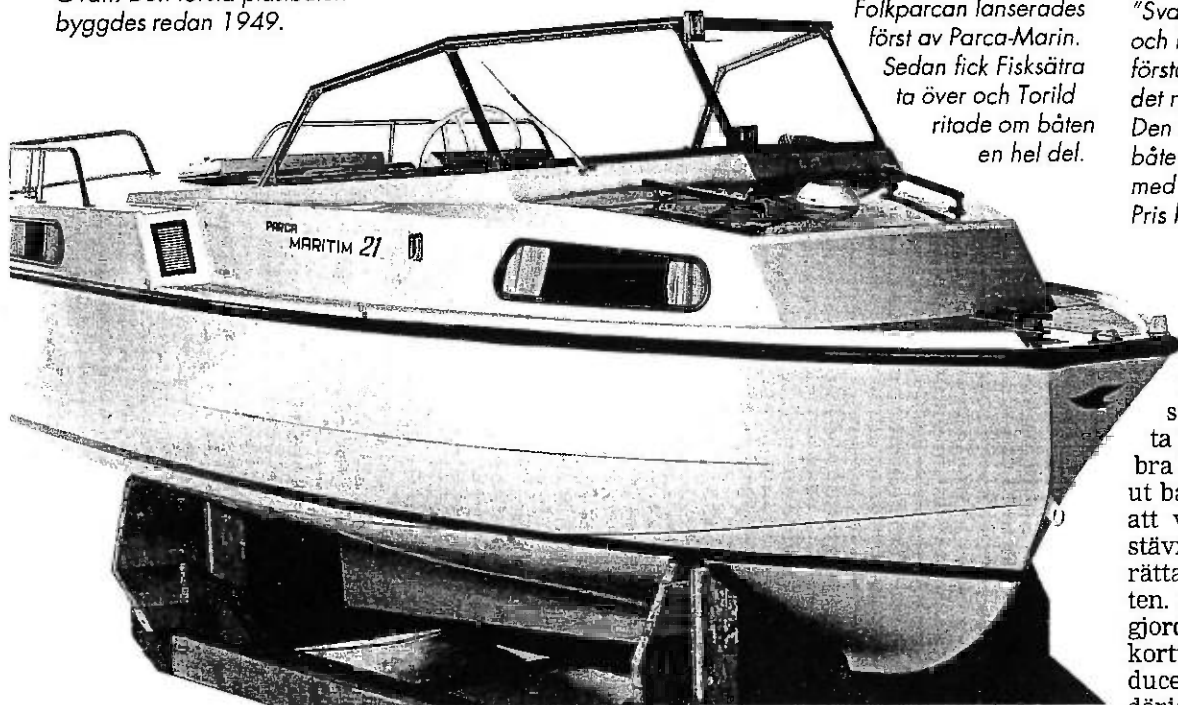


Ovan: Den första plastbåten byggdes redan 1949.



Folkparcan lanserades först av Parca-Marin. Sedan fick Fisksättra ta över och Torild ritade om båten en hel del.

"Svalan" byggdes 1954 och kom att bli en av Sveriges första motorbåtar byggda i det nya materialet glasfiber. Den 6,0 x 1,85 m långa båten gjorde 20 knop med en 50 hk motor. Pris komplett: 14 500 kr.



Kristinehamn, Bengt Plym grannen i Neglinge, Sven Abrahamsson på Ramsö, Tore Holm i Gamleby. Torild har i alla tider arbetat hårt för branschen. Att ena den. Samarbetet stärktes under kriget

"Var det så att man plötsligt "var kort" på en ekbit så ringde man till Oscar Schelin i Kungsör som både hade såg och timmergård. Och han plockade fram det man behövde om det nu var en krök, en böj, ett knä. Sågade till och skickade. Var det så att någon behövde en mekanisk detalj så kunde vi

hjälpa till med det. Samarbetet var utmärkt och vi byggde samma båt kan man säga."

Oscar Schelin hade en blocksåg som Fisksättra senare fick tillstånd att kopiera. Efter några år byggdes den om till en liggande bandsåg, som gick mycket bra och hade större skärhastighet och lämnade avsevärt mindre sågspån. Varvet åtog sig nu också beställningsuppdrag för trähandlare, möbeltillverkare och båtbyggare.

Torild Larsson:

"Som kuriosita kan näm-

nas att jag ritade och vi byggde en båt till en direktör Zetterberg. Båten var 7,5 m och bordläggningsplanen var ur samma mahognystock i hela längden. Man kunde faktiskt inte upptäcka näten. Man kan säga att båten var som högsta klassens möbelhandverk."

På senhösten 1940 kom order på ytterligare en minsväpore som fullt klar skulle väga en bra bit över 30 ton.

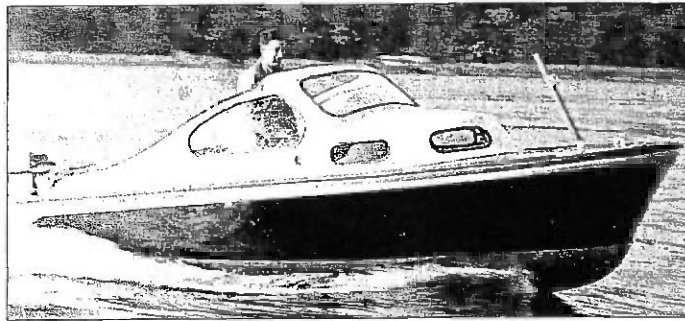
"Jag fick uppdraget att tillsammans med en av mina närmaste medarbetare i Fisksättra göra utslaget och ta hand om malltillverk-

ningen på Lidingöverken. De hade en alldeles ny verkstad med en fin mallvind, som var ett nöje att arbeta i. Varmt och skönt med bra belysning. Vi kunde slå ut båten i full längdskala så att vi kunde göra köl och stävmallar samt få fram den rätta skevningen på spanten. För säkerhets skull gjorde vi också en så kallad kortturning med kraftigt reducerad längdskala och fick därigenom en mycket noggrann spantruta. Med hjälp av några snickare från Lidingöverken tog vi fram erforderliga mallar rätt snabbt."

Gustav Plym, som då var relativt nybliven skeppsbyggare, kallades in som Marinförvaltningens kontrollant på bland annat utslag och spantsatser.

"Hur lång tid tog det här jobbet?"

"Efter fyra veckor kunde vi ta kölmallarna med oss hem och strax därefter kom spantsatsen till Fisksättra. Då började vi för vår del bygget av M 24. De var



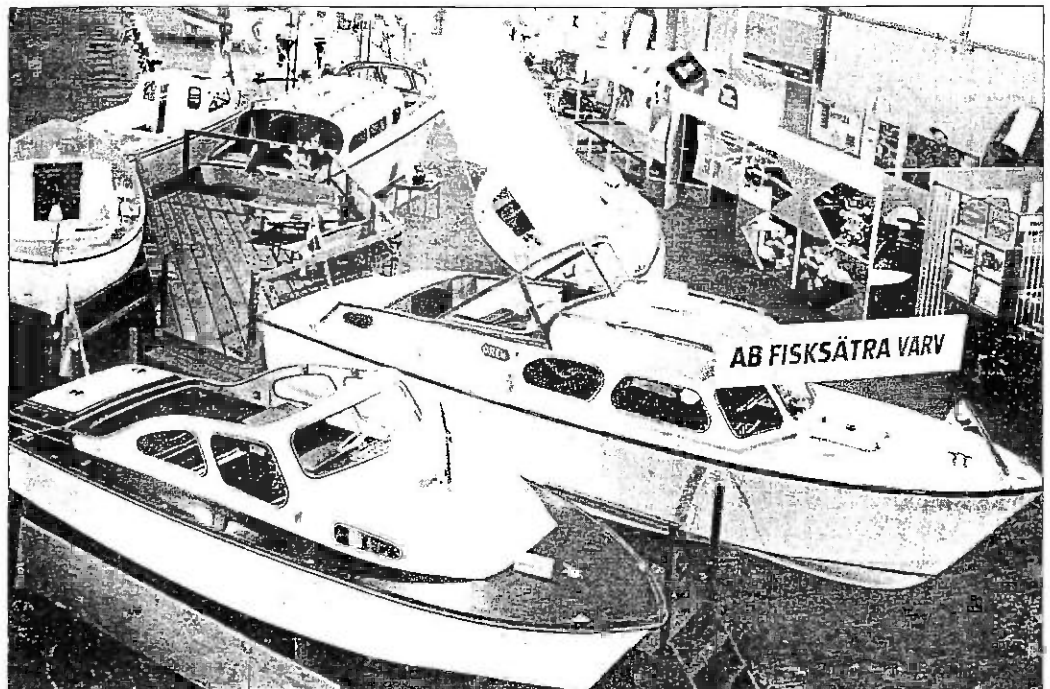
→ fina båtar det här, åtskilliga finns kvar som nöjesbåtar, byggda av mahogny på stålspant. Ungefär som en stor fritidsbåt av hög klass. Inredningen var naturligtvis kommisstil, men med fina befälshytter och med en för den tiden mycket fin utrustning. Maskineriet var två Fricks-dieslar om 225 hkr vardera."

"Du brukar rysa litet när du talar om sjösättningarna på Fisksättra. Ni kunde ha bekymmer med djupet och vattenståndet, inte sant?"

"Värst var det naturligtvis med de stora sveparna efter kriget men det är alltid pirrigt att sätta ett nybygge i sjön första gången. När det gäller "M 24" här så var det andra orosmoment. Marinens leveransskeppare var dålig på att manövrera båten. Jag var ständigt vid hans sida för att kunna gripa in. Båten var inte betald och jag betraktade den som vår. Prins Bertil var med ombord när de slutliga proven gjordes och vi var ute och körde några timmar. När vi kom hem och skulle lägga till missade Zetterqvist grovt tre gånger. Jag bad att få ta över och det var självfallet penibelt för honom. Besättningen var militär, inte tal om annat, men båten var inte till fullo betald. Jag tog in henne till bryggan snyggt och prydligt, jag var mer erfaren helt klart. Prins Bertil hade noterat vad som hänt och han tog mig avsidet sedan vi förtöjt och det lugnat ned sig. Ta manövern från en militär skeppare är allvarligt, även om vederbörande saknar kompetens, meddelade

Ovan: En variant på Figattoskrov med 50 hk Evinrude Invasionsmotor. Beställare var Gunnar Wigström, Sthlm.

T.h: Torild i en sportigare variant av Figattoskrovet med mahognyöverbyggnad och Chrysler Crown-motor.



han klart och tydligt. Men han förstod varför jag agerat som jag gjort. Och han sade också att det var trist att en okvalificerad skeppare tilldelats ett nytt fartyg."

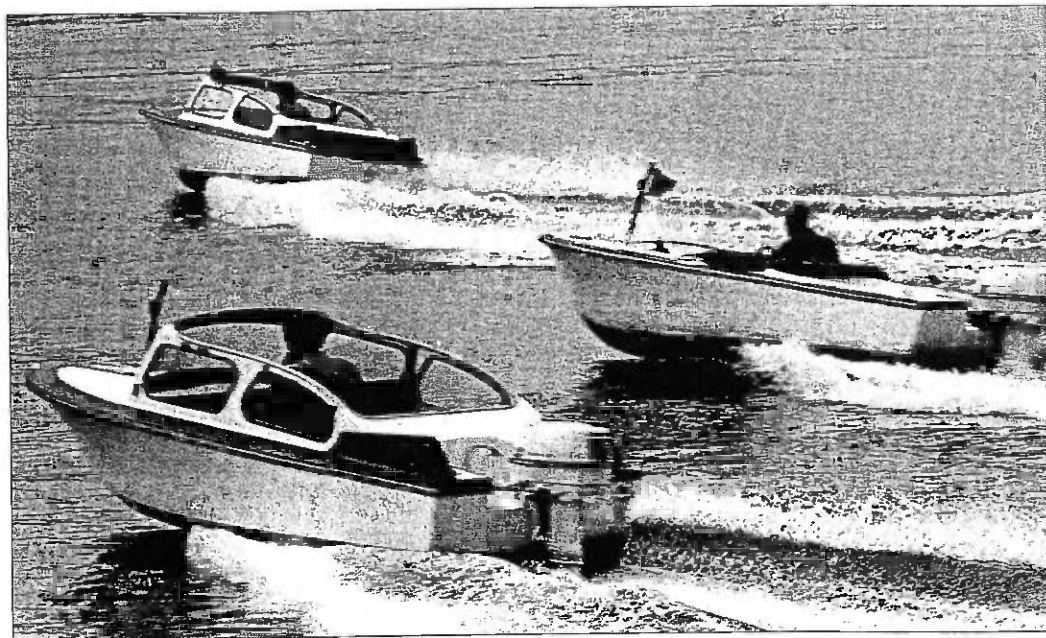
"Samarbetet mellan varven gick fint även den här gången och jag kan påstå att att vi blev mycket goda vänner inom 'minsvepargäng' som man kallade oss. Jag tror också att vi hade stor nytta av samarbetet både tidsmässigt och ekonomiskt."

"Var krigsproduktionen räddningen för varvet?"

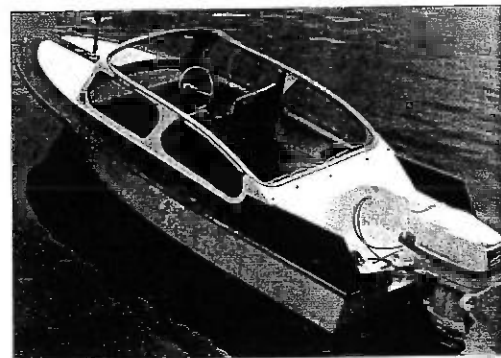
"Självklart betydde det oerhört mycket för oss liksom de andra varven som hade uppdrag för det militära. Att bygga på löpande räkning var tryggt. Vi byggde också motortorpedbåtar. En krigsprototyp om 16 x 3,70 m för två 45 cm torpeder. Båten var försedd med en Isotta-Fraschini på 1 200 hkr som licenstillverkades av Atlas-Diesel. Prototypen blev snabb. Vad tycker du

På Allt för Sjön på Storängsbotten på 60-talet visas Figatto, Firally, Bunn, Ören och Sport- och Ruff-fidra.

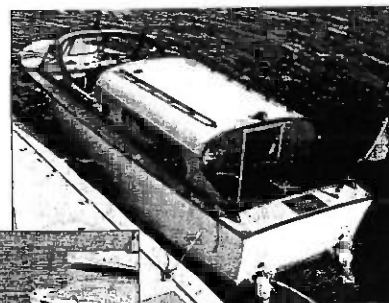
om 16 minuter från Sandhamnshålet tills vi stoppade vid Baggensstaket? Vi byggde också skalenliga modeller av marinens 23 m torpedbåt. Modellen hade en trimmad Ford V8 som drivkälla. Det var en stegbåt och svår att få stabil,



Fidos blev ett mycket populärt skrov som berikades med en mängd olika överbyggnader och inredningar. Fidos Camping för utombordare och Fidos Camping för drev (nedan) och Fidos Sport för utombordare.



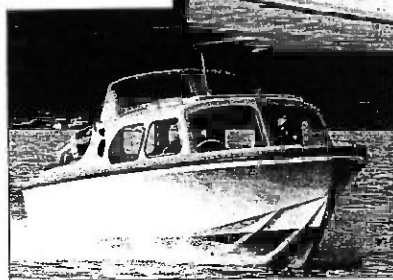
T.v: Fidos Camping var inspirerad av amerikanska bilar med fenor och allt. Framsätenas ryggstöd gick att fälla och bildade då två kojor. Bunn (t.h) och Ören (nedan) hade identiska skrov. Bunn utvecklades för taxitrafik i skärgården. 8,0x2,55 m.



lär som Ostermankabinen och det finns överlevare. Farten något över 20

men genom att bygga om steget på olika sätt fick vi stabilitet."

När Torild Larsson blev inkallad årsskiftet 1941 - 42 blev han placerad i Artillerigårdens västra flygel i Stockholm. Han fick en bunt ritningar att studera. Kanoner. Ointressant för båtbyggaren. Rätt man på rätt plats? I närheten satt en inkallad tekniker, Eric Cederlund och en civilingenjör Bo Nettelblatt. Snart visste de vem Torild var. Nettelblatt arbetade med bro- och överskeppningsmateriel. Torild togs in i gruppen fastän bara värnpliktig tekniker. Det blev början till produktion av stora stapelbara överskeppningsbåtar för upp till 12 personer med utrustning. Senare tillkom en 4, 5 metersbåt, som tillverkades i flera tusental på flera ställen i landet. Båtarna stapla-



des i varandra vid snart sagt varenda vattendrag i Sverige där övergång kunde tänkas behövas. Värnpliktinge Torild som var mer eller mindre idégivare och konstruktör reste runt som kontrollant. Fisksättra tog själva hem en stor kompletterande order på de så kallade Ö-båtarna.

Torild Larsson:

"Onekligen var jag stolt över de stora produktionsserierna och att jag fick vara med om att styra upp produktionen till nära nog löpandebandproduktion."

Familjen Larssons egen Firally "Gulledej". Firally var 6,0 x 2,23 m och gjorde 25 knop med 100 hk Volvo-motor.

När kriget var över började nöjesbåtbranschen att knoppas. Osterman i Stockholm hade satt igång en båtavdelning. Mycket beroende på att de hade fått agenturen för Schripps motorer. Ostermans beställde en kabinbåt på 5,80 m x 1,82 m. Den försågs med en Schripps 60 - 75 hk. En konverterad Hercules jeepmotor. Fisksättra fick en order på 50 båtar! Konstruktör var Torild Larsson och materialet Ljusne-Woxna mahognyfanerad plywood. Båten blev mycket popu-

knop med två ombord.

Parallellt med Ostermankabinen byggde Fisksättra en båt som kallades Buddi, som var något större än Ostermanbåten. För att inte störa byggdes den på mallvinden med ty åtföljande halsbrytande manövrer vid sjösättningarna.

Under krigsåren fick det Wallenbergägda företaget Båttjänst i Stockholm en order om 50 trålare för Tyskland. Fisksättra varv fick bygga fyra av dessa tämligen omstridda småfartyg. Ett konstruktionskontor organiserades och Tore Holm, Gamleby blev ledare. Lasse Larsson från Kristinehamn knöts till kontoret liksom Torild Larsson.

"Det var inga krigsfartyg, det enda som kunde tänkas ha krigisk anknytning var att styrhytten stagades upp ordentligt med plåtförstärkningar. Detta möjliggjorde för montage av kulpruta."

Ett mycket märkligt fly-



Ett aplock ur Fisksättras modellprogram:
Uppifrån och ned:
1-2: Primör 18, Nya modellen.
3-4: Primör 23, 7,05x2,55 m
20 knop med 130 hk Volvo
5: Primör 24, en misslyckad
båt med för hög tyngdpunkt.

→ tetyg som tillverkades av Fisksätra varv var mössbåten. Det är lätt att tänka på Kalle Anka på fiskesemester när man ser denna hopfällbara lilla båt. Skillnaden är bara den att mössbåten faktiskt fungerar. I Kalle Ankas fall går det inte bra att hantera hop/uppfallbara båtar. Varför mössbåten?



Torild Larsson:
"Under kriget blev det gummiransonering. Försvaret behövde en ersättning för gummibåtarna. En liten båt för fyra personer över smärre vatten. Att vi tog fram den var ett eget initiativ. Det var i huvudsak Bo Nettelblad som var min vän och militära chef, Eric von Dardel från Marinen samt min far Axel och jag som började pyssla med det här.

Vi möttes en gång i veckan och jobbade under tiden på var sina håll. Efter 3 - 4 månader hade vi en hopfällbar liten båt, som tog fyra man med lätt utrustning och inte vägde mer än 16 kilo. Vi startade ett tjugofemtusen kronorsbolag som vi döpte till Seriebåt och gick in med en patentansökan som omgående beviljades. Materialet var Ljusne-Woxna plywood, fogarna mäsingstråd och smärting."

"Hur mottogs mössbåten av försvaret?"

"Arméns tekniker blev stormförtjusta och kom in med en provbeställning som nästan direkt följdes av flera. Mössbåten tillverkades i tusentals exemplar under åren 1942 - 44. Finns antagligen kvar i militära förråd ännu. Den var en succé!"

"Man kan nästan hävda

att Fisksätra Motorbåtvarv var en utvecklingsavdelning för Marinen och Armén under och delvis efter kriget, eller hur?"

"Visst var det så."

"Hur var det med sekretessen?"

"Vi var hemliga"

"Vad hade ni egentligen för personal? Hur rekryterades den?"

"Alla möjliga. Genomgående bra folk! Finnar, åbolänningar. Efter kriget tyskar och schweizare. Danskar. Och så våra utmärkta svenskar. Walter Adolfs-son till exempel. Sigge Sahlin och många andra underbara hantverkare. Arbete på rekommendationer."

"Vi på Fisksätra byggde aldrig segelbåtar i trä. Det fanns en tyst överenskommen - det där fick Plyms i Neglinge hålla på med och det gjorde man på ett förtjänstfullt sätt. Fisksätra var det renodlade Motorbåtvarvet."

I december 1949 fick Torild Larsson besök av sin vän Eric von Dardel som kom till Fisksätra med ett paket under armen. Han arbetade inom det marina försvaret och hade fått tillgång till en sorts undermaterial från USA.

Eric sa: "Nu ska du få se på fan. Vi skall leka."

Han hade ett paket med sig innehållande något som skulle kunna visa sig vara något för båtbygge. Polyester var det. I Sverige sa man väl plastik då. Materialet var mycket dyrt men man beräknade att priserna skulle falla rätt snabbt.

"Vi studerade bruksanvisningen och satte igång. Någon båtform hade vi naturligtvis inte utan Inga-Lisa fick släppa till en porslinsform som vi bedömde hade bra yta och fin släppning.

Vi lade upp ett ungefär 4 mm tjockt grönfärgat



laminat i skålen enligt anvisningarna. Efter en 20 minuter härdade helt plötsligt laminatet och vi fick en fin skål, en avgjutning inuti formen. Det första laminatet på Fisksätra var rena miraklet. Många som såg på trodde inte sina ögon. Efter att på olika sätt ha misshandlat skålen beslöt vi att gå vidare med det här mirakelmaterialet men i långsam, eftertänksam takt. Skålen var en klenod och fanns kvar i varvets arkiv då vi sålde 1976. Senare när jag forskade efter den var den försvunnen."

"Vi hade nu ett bra bordläggningmaterial men det krävdes förstärkningar invändigt i botten av något slag. Och vi började med plywood som plastades in men vi fann att den bröts ned. Rutnade heit enkelt. Vi experimenterade vidare och fastnade för invändig basinredning i båtens laminat, som monterades och

plastades fast medan skrovet fortfarande låg kvar i skrovformen.

På Allt för Sjön 1952 visade vi en jolle av plast. Den väckte uppmärksamhet men togs inte riktigt på allvar. På mässor visas så mycket nymodigheter och mycket är bara dagsläddor."

Gösta Holmström i Svensk Motor Tidning, signaturen "Clipper", var mycket intresserad av Larssons förehavanden på varvet i Fisksätra. Han kom ofta ut till experimentverkstaden och han rapporterade i några artiklar om vad som pågick därute i skymsundan eller i lagom hemlighet. Torild Larsson säger att de skämdes litet över vad de höll på med. Gösta Holmström skrev strax före båtutställningen 1954 att de "klistrade" båtar i glasfiber och plast i hemlighet på varvets mallvind. Och ryktena gick.

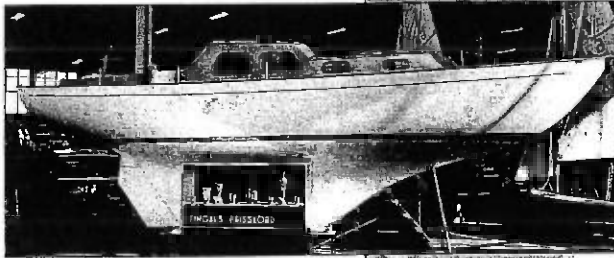


Torild Larsson:

"Vi hade det litet primitivt på mallvinden men hade den viktiga fördelen att det var en bra temperatur däruppe så att vi kunde vara säkra på att laminatet härdade på rätt sätt."

"Skämdes ni verkligen över vad ni jobbade med?"

"Naturligtvis fanns det ett mått av osäkerhet. Var det här rätt? Var vi kloka egentligen? Visst skämdes vi ... men på Allt för Sjön 1954 presenterade vi motorbåten Svalan, 6,00 x 2,00 m, utrustad med en 4-cylindrig vinkelväxlad Pentamotor. Båten var snabb, gjorde närmare 20 knop, och blev en knallsensation, den sa-



Fingal, ritad av Knud H Reimers, slogs med Vegan på havskappseglingsbanorna på 60-talet.

ken är klar, säger Torild och är uppenbart glad och stolt över minnet."

"Hur mottogs Svalan?"

"Positivt, men med miss-tänksamhet. Men Svalan vann. Man gick hårt åt båten. Med hammare, kniv och stämjärn försökte man få hål på den. Ingenting bet allvarligt. Plasten stod emot på ett utmärkt sätt.

Rätt snart blev vi kända för att åstadkomma bra laminat. Vi kom tidigt underfund med att förutom riktig blandning måste man ha rätt armering samt att man gjorde en noggrann bearbetning så att all luft i laminatet arbetades bort. Till det sistnämnda krävdes specialverktyg som vi tog fram själva."

"Vad använde ni för glasfiber?"

"Alltid långfibrig. Matta eller väv. Jag har aldrig förstått metoden att tugga sönder de långa fibrerna till korta stumpar. Man kan få tillräcklig hållfasthet även med sönderklippt armering men när plastbåten blir äldre har det visat sig att plasten med sönderklippt armering är mycket sprödare än den handupplagda plasten med långfibrig armering."

"Hur såg er personal på plasten som material?"

"De var naturligtvis skeptiska till att börja med och vi upptäckte snart att här gällde att se upp. När vi startade var vi i frontlinjen,



Debutant sjösattes i mitten av 70-talet när bränslepriserna raket i höjden och alla skulle segla. Avsedd för nybörjare, osänkbar.

våra anställda hårt. Vi måste ge mycket noggranna instruktioner över vilka ingredienser som skulle användas och i vilka proportioner de skulle ingå. Då det gällde hårdmedel var det fråga om mycket små mängder och det var brevväg som gällde för att komma rätt. Och vi tog fram ett kompendium som varje arbetare strikt måste följa.



Motorseglaren Parant sjösattes 1974.

T h: Havsfidra, en nätt långfärdssegelare från 1967.

pionjärer. Bygga båtar i trä bygger på lång hantverks-tradition. Man behöver inte säga så mycket till sina duktiga arbetare. De begriper. När vi gled in i plastepoken så gjorde vi erfarenheter dag för dag.

Då vi kommit igång med plasten på allvar prövade vi litet olika metoder vid tillverkningen och konstaterade snabbt att vi måste styra





Torild och Inga-Lisa Larsson drev Fisksätra tillsammans i många år med stor framgång inom många områden.

→ Inga avvikelser fick göras och tveksamheter måste ovillkorligen tas upp med varvsledningen.”

Under hela 1950-talet tillverkade Fisksätra ett stort antal jollar och roddbåtar. I flera hundra exemplar tillverkades exempelvis Figoletto. I slutet av 1950-talet hade Fisksätra producerat flera hundra plastbåtar. Från jollar till Sveriges största. Varvet hade spännvidd och en utmärkt duktig arbetsstyrka.

1960 blev ett ödesår för Fisksätra Varv. Plastbåttillverkningen hade nått sådan omfattning att det var tvunget att bygga ut. 1948 hade Nacka kommun köpt in Fisksätra gård och därmed var det byggnadsförbud och detta gällde även varvsområdet.

Ingenting fick göras. Inga tillbyggnader eller ombyggnader på befintliga byggnader tilläts. Trots att allt var Larssons.

”Hade det med plasten att göra?”

”Jo, plasten luktade förvisso och man ville inte ha någon illaluktande verksamhet där. Men vi tyckte att vi som i alltsedan 1919 byggt båtar i Fisksätra och tillhandahållit många arbetstillfällen och i övrigt alltid skött oss borde ha vissa möjligheter att få vara

kvar. Men det var inte förhandlingsbart.”

Varvet satt i saxen och sökte sig till Småland. I Hövik nära Gränna köptes en nerlagd snickerifabrik och där byggdes Fimo-verken upp. Fimoverken selsatte 20 personer när fabriken var utbyggd till 1400 kvm.

”Vi konstaterade rätt snart att smålänningarna är flitiga och duktiga och det blev ett mycket fint arbetsgång därnere. När Gränna, Husqvarna och Jönköping blev storkommun började man knorra över plastens hälsovådighet även där och vi fick etablera oss i Västervik.”

”Nämn några motorbåtar ur plastepoken som du har ett särskilt gott öga till!”

”Naturligtvis Svalan, 5,95 x 1,85 m, som var Sveriges första större plastbåt. Vi premiärvisade den på Allt för Sjön i april 1954. Svalan gjorde 20 knop. När Volvo 1959 presenterade sin Aquamatic hängde vi på direkt. Det kunde väl alla begripa att detta var framtiden. Inte sant? Vi projekte-

rade omedelbart en båt för Aquamatic och det blev Figatto 60 med måtten 6,40 m x 2,20 m. Det blev succé direkt och redan på hösten hade vi 25 båtar i order för leverans våren 1960. Figatto som var en utveckling av Svalan började tillverkas 1957 och fanns i flera versioner. Firally, 6 x 2,20 m, som tillverkades åren 1962 - 70 var en stor framgång förstås. 205 båtar byggde vi! Firally byggdes även som sjömätare med en mindre kabin. Firally har rötter i ett race som gick från Oslo till Finland där båten gjorde gott ifrån sig och kom tvåa. 1968 kostade den 33 000 spänn med en Volvo Penta 150/200. Fart 29 knop. Det är en fin båt än idag. Kanske rentav en klassiker? Bunn byggdes i Gränna och döptes efter sjön Bunn. Båten visade vi första gången på utställningen 1962 försedd med två 80 hk Volvo Penta Aquamatic, sex kojor, pentry, toa, och kylskåp. Trots att båten var oprovad såldes tre direkt. Bunn hade V-botten med skrov i plast och däck i mahognyplywood. Löa 8,20 m, bredd 2,55 m. Displacement skrov 600 kg. Det var en exklusiv modern variant på en salongsbåt. Den blev vanlig som taxibåt i skärgården och finns kvar än. Vi byggde 14 sjöbussar och två salongsbåtar under åren 1962 - 64.

Ett projekt som vi också tog itu med var en efterföljare till den på 30- och 40-talen så populära campingbåten. Liten båt med fördäck och övernattningsmöjligheter. Fisksättras version blev Fidos Camping som tillverkades i sammanlagt 180 exemplar i olika versioner mellan 1961 - 70. Bland annat fanns en med Aqua. Primör 18, 5,40 x 2,20 m blev också en stor framgång för oss och vi producerade nästan 200 båtar varav tre tävlingsbåtar. Primör 23, 7,05 x 2,55 m som byggdes åren 1964 - 70 var också en fin båt och en framgång försälj-

ningsmässigt. Vi byggde väl 80 båtar.”

”I övrigt i plaståldern?”

”Bortsett från att vi var pionjärer också när det gäller serietillverkade segelbåtar, Havsfidra, Storfidra, Fingal, S 30, Swede 55 och andra så byggde vi en svävare åt Saab. Det var ett litet helvete kan jag tala om för herrn. Turbiner och skovelhjul och vad det var. Där sattes vi på prov ordentligt men det gick bra till slut.”

”Ni har ett par anskrämliga passagerarbåtar på samvetet.”

”Prinsen var naturligtvis en händelse. Var väl antagligen en av världens största plastbåtar på sin tid. Nästan 25 m lång och 5 m bred. Sjösettes 1962. Stort och starkt och den finns ännu i skärgårdstrafiken.”

När det gäller Fisksätra utomordentliga renommé som ett varv som endast lämnat i från sig kvalitetsbåtar säger Torild bestämt:

”Vi gjorde aldrig avkall på kvalitet. Ett handuppbyggt skrov med rowing och matta är bäst. När det gäller metoden med matta och sprutning kan det gå bra, det kan gå mycket bra men möjligheterna till missar är stor. Vi levde hela tiden efter marinens normer och då fanns bara ett sätt. Handuppbyggnad.”

Torild har kommit fram till att Fisksätra tillverkat cirka 8 600 flytetyg. Detta inkluderar allt från jollar till motorkryssare och diverse landstigningsfarkoster och annat flytande för försvaret och privata beställare.

Fisksätra varv och Fimoverken i Gränna och Fisksätra produkter i Västervik såldes till Gylling-koncernen 1976. En smärtssam tid. Inga-Lisa och Torild Larsson var utschassade. Det var bäst som det gick säger de idag i Västervik med skärgårdsstället på Lisö inte alltför långt ifrån.