

TITEL	PAG	T/M	AUTEUR
De Geschiedenis van de Vega	2	3	S. Joosten, importeur NL
Views on the future of the Vega	4		Per Brohäll ontwerper
One of a kind ralley	5	6	Yachting World (verslag)
De ontwerper over het wereldsucces	7	8	Per Brohäll, ontwerper
Het failliet van Albin Marin	9		S. Joosten, importeur NL

## De geschiedenis van de Vega S. Joosten

De Vega..... een razend populair schip, dat in grote aantallen is verkocht in de achter ons liggende "zonnige jaren van de hoogconjunctuur" .

Iedereen weet, dat de Vega een algemene bekendheid geniet. Maar op vragen als:

Hoe oud is de Vega?

Wie heeft haar ontworpen?

Wie is de geestelijke vader?

weet niet iedereen antwoord. Als leverancier van het eerste uur mag ik ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van de "Kring van Vegazeilers" daar iets over vertellen.

Het is in 1965 in Zweden begonnen. Lars Larsson, directeur en eigenaar van Albin Motor, Kristinehamn, Zweden, zag wel iets in de opkomst van polyester schepen, welke in serie op min of meer industriële wijze konden worden vervaardigd. Als fabrikant van bootmotoren gaf hij de bekende Zweedse ontwerper, Per Brohäll (zie het artikel van "Per" zelf elders in dit Bulletin -Red.) opdracht een kajuitzeiljacht te ontwerpen. De voornaamste reden voor die opdracht was de gedachte schepen in serie te vervaardigen; zijn motorenfabriek zou daar wel bij varen.

De droom om de motorenproductie te kunnen opvoeren door schepen te bouwen, waarin zijn eigen motoren zouden kunnen worden ingebouwd, werd werkelijkheid.

De Vega werd in 1966 in productie genomen. Vele typen schepen zouden volgen. Op de HISWA in 1967 werd de eerste Vega in Nederland geïntroduceerd. Met bouw- en zeilnummer 110. Twee jaar later kwam de verkoop in Nederland goed op gang en weer enkele jaren later, om precies te zijn op 14 maart 1972 werd de "Kring van Vegazeilers" opgericht. Wat er daarna is gebeurd, kunt U lezen als U even de bijna duizend bladzijden van de 30 Vega-Bulletins doorneemt.

Tien jaar "Kring van Vegazeilers". Een mijlpaal in de geschiedenis van het Vega-gebeuren in Nederland is bereikt.' Proficiat.'

Dankzij de energieke inzet van enkele eigenaren van dit Zweedse schip is de "Kring" sinds haar oprichting op 14 maart 1972 uitgegroeid tot een unieke club van watersporters met één hechte onderlinge band.....de VEGA. Ik hoop dat Uw kring nog een lang leven beschoren mag zijn.

Aan alle Vega-zeilers,

Mijn commentaar op het bericht over het stilleggen van de productie van de Albin Vega en de mogelijke sluiting van de Albin werf kwam te laat om nog opgenomen te kunnen worden in het mini-bulletin van december j.l. omdat ik op dat moment in Zweden was. Aan het hier volgende commentaar graag even een woord vooraf.

Er zijn drie bedrijven die de handelsnaam ALBIN voeren.

ALBIN MOTOR AB, Kristinehamn, Zweden, fabrikant van o.a. de onderdelen van de Albin-bootmotoren.

ALBIN MARIN AB, Kristinehamn, Zweden, fabrikant van de Albin-jachten en dus ook fabrikant van Uw schip.

ALBIN NEDERLAND BV, Weesp, Holland, naast andere activiteiten importeur van onderdelen van Albin-bootmotoren en importeur van de Albin-jachten.

Albin Marin AB bevindt zich sinds kort in de problemen. Zowel Albin Motor als Albin Nederland staan los van dat gebeuren daar zij geen van beiden financieel bij Albin Marin zijn betrokken. Er is een bewindvoerder aangesteld om Albin Marin uit de problemen te helpen en het ziet er naar uit dat een dezer dagen een beslissing valt te verwachten over een mogelijke voortzetting, zij het dan in beperkte mate, van het bedrijf. In afwachting hiervan loopt de productie tot op heden normaal door. Ook het verkoop apparaat is blijven draaien. De voorraad boten bedraagt ongeveer 600 stuks, hetgeen iets minder is dan de helft van de jaarproductie.

Hiermede is wel zowat alles gezegd wat er te zeggen valt rondom de problemen bij Albin Marin en ik wil het daarbij voorlopig laten. Ik hoop U in de nabije toekomst meer nieuws te kunnen mededelen en zal zeker niet nalaten U in een volgend bulletin van het verdere verloop op de hoogte te stellen.

En nu het antwoord op een veel gehoorde vraag.

Wat gebeurt er met de onderdelenvoorziening van een schip dat niet meer wordt gebouwd?

Het antwoord is vrij simpel.' Vergelijk eens een schip met een auto. Anders dan bij een auto is een schip opgebouwd uit delen die in negen van de tien gevallen door de werf elders worden betrokken. 'Neem bijvoorbeeld de mast, de motor, de zeilen, de matrassen, de gordijnen, het toilet, de verwarming of de navigatie apparatuur. Alles wordt zo uit de handel betrokken of bij een gespecialiseerde leverancier besteld. Zolang de leveranciers van al deze delen blijven produceren is er niets aan de hand. Stopt de productie of schakelt de werf om op een andere leverancier (zoals bij de mast van de Albin Vega is gebeurd) dan kan dat problemen opleveren. Maar ook die problemen zijn niet onoplosbaar. Wij van Albin Nederland zullen U blijven helpen indien er zich problemen met de onderdelenvoorziening voordoen. Wij zien daar geen problemen in omdat wij de weg kennen naar vele leveranciers.

Met vriendelijke groeten,

S. Joosten jr ALBIN NEDERLAND B.V.

We asked Per Brohäll, the famous Swedish designer of the VEGA to give us his ideas of future developments and he gave us the following answer:

The future

Depends mostly upon the owners. The boats produced will live a long time and will remain a large class if the VEGA-owners keep the VEGA-clubs and associations (and the VODA) going as they have up till now, have meetings for mutual information, organize races and family cruises, cooperate in buying material and look into the availability of spare parts.

Also in the future, active VEGA-clubs, will help to keep the VEGA second hand value high. Today the relative second hand value of VEGA is higher than for most other types.

New Production

I don't believe that the VEGA will be produced any more. It may be possible that the existing moulds can be used for limited "self-building". At present they are owned by the successors of ALBIN MARINE - KRISTINEHAMNS MARININDUSTRI AB, but it is very uncertain how long this company will remain in the boating business. I still have the copyright for the VEGA and because of that I have a possibility to influence a sale of the moulds. At present we discuss possible ways to use them, for instance to transfer the ownership to me. At least I want to ensure that the moulds will not be scrapped without my consent.

Modifications of the VEGA

In the improbable case of a new production I would not suggest any alterations which could affect the one-type idea or result in expensive alterations of the moulds.

A completely new design to replace the VEGA is quite another case. I would like to make some alterations of the appearance (fashions change) and also modify the keel and rudder, but keep the accomodation as it is.

The number of VEGA's

In all 3386 VEGA's have been produced, no other yacht with inboard engine has been built in such a large number and it is likely that this Worl Record will be unbeaten for a long time. VEGA is also the first class approved for off-shore racing as an one-type class.

## ONE-OF-A-KIND RALLY 1969

Het Engelse watersportblad "Yachting World" organiseert jaarlijks een praktische vergelijkende studie van een aantal kajuitzeiljachten in de 26-30 voetcategorie. Een aantal erkende experts geeft een oordeel over de schepen op grond van vormgeving, interieur uitrusting, vaareigenschappen etc. In 1969 werden in Torquay (Engelse Zuidkust) liefst 21 jachten qua ontwerp afkomstig uit 7 landen, aan een beoordeling onderworpen. De jury verklaarde, dat in tegenstelling tot vorige jaren er in feite geen "twijfelachtige" schepen bij waren. Als gevolg daarvan was het moeilijk om tot een afgewogen rapportering te komen. De schrijver van het rapport relativeerde zijn conclusies dan ook door op te merken, dat het om de inzichten van vijf verschillend gearde mensen ging en dat in sommige opzichten er van een uitgesproken verschil van opvatting sprake was.

In de test werden de volgende schepen (alfabetisch geordend) bekeken:

Arpège	Folkboat	Kingfisher 30	Spinner
Bowman	Great Dane 28	Nicholson 26	Trapper
Contessa	Halcyon 27	Ocean Bird	Trintella
Contest 30	Intern. Folkboat	Sabre	Vega
Cruising Folkboat	Kingfisher26	Sea Rover	West.Tiger
Cutlass			

Een imposante reeks. Geen enkel van deze schepen kreeg een, als totaal gezien, negatieve beoordeling, iets wat nog niet eerder voorgekomen was. Uiteindelijk besloot men de One-of-a-Kind-Trophy toe te kennen aan de Deense Great Dane 28 en de rest van de top-tien uit de serie als volgt samen te stellen (alfabetisch):

Arpège	Ocean Bird	Trintella
Contessa	Spinner	Vega
Cutlass	Trapper	Westerly Tiger

Het scheelde echter een haar of de Vega had de Trophy gewonnen. Want de jury kwam ten aanzien van de Vega tot de volgende samenvatting:

"Wellicht een van de eenvoudigste methoden om de indruk van efficiency ten aanzien van de Vega weer te geven, is de constatering, dat er inmiddels 600 zijn gebouwd (in 1969, red.) en dat zij momenteel de Zweedse bouwers verlaten in een tempo van twee per dag! De Vega is een uitmuntende boot. Zij is de runner-up ten opzichte van de Trophy-winnaar en we hebben een uur lang erover gediscussieerd of zij dan wel de Great Dane 28 de prijs zou krijgen. Een van de vele hooggeprezen pluspunten was het ventilatiesysteem, dat een klasse apart vormde en veruit het beste van alle beoordeelde schepen was. Vele goede details. Doelmatige conische scepters, correct gemonteerd. Zelflozende lijsten om de kuipkistdeksels - ook al zijn de afvoerpipen wat kwetsbaar. Goede elektrische uitrusting, goede plaatsing, hoewel twee juryleden de schakelaars in de kuip wat weinig beschermd vonden. De kuip was prettig en de polyester vormdelen waren redelijk, maar een van de juryleden oefende kritiek op de mate van beweging (waardoor gekraak wordt veroorzaakt) tussen het kajuitschot en de scheepswand in zware zeegang. Toch kan dit moeilijk als een ernstige kritiek worden beschouwd, omdat het bijna onmogelijk is zich voor te stellen dat er een structurele zwakte zou kunnen zijn, wetend dat alleen al 22 Vega's dit jaar deelnamen aan de Round Gotland Race".

Op het toilet werd kritiek geïoefend, omdat het in gedeeltelijk open verbinding staat met de voorkajuit. Een ander detail, waarover verschillend werd gedacht was de watertank. Deze heeft een armgat van redelijke omvang voor het schoonmaken,

maar de tank is geheel vóór in het schip geplaatst. De Vega is een boot met een zeer geringe diepgang - een punt in haar voordeel in combinatie met haar uitmuntende prestaties - doch een van de gevolgen is, dat zij praktisch geen ruimte onder de buikdenning heeft, waarin watervoorraad kan worden opgeslagen. De lichten waren goed. Een handige tafel in de kajuit kan naar één zijde worden gezwaaid, zodat iemand er langs kan lopen. Stahoogte was voldoende, hangkasten doelmatig en de algemene aankleding voorbeeldig. Wellicht kan het oordeel over de Vega worden samengevat in de opmerking van een jurylid, dat zei: een in hoge mate professioneel product met een goede prestatie. “Zoals van een Scandinavisch ontwerp verwacht kon worden, zijn sommige delen van het beslag wat aan de zwakke kant; de boeg-klampen bijvoorbeeld werden door een lid van de jury als te klein beschouwd en het voorstevensbeslag was niet doelmatig. “Niettemin blijft het echter een feit, dat het een machtig mooi schip is met een goede motorinstallatie, een goede elektrische uitrusting en met een bevredigende snelheid op de motor. Tussen twee haakjes, de ontwerper is de man, die de Peoples Boat van Yachting World heeft ontworpen, een van de eerste en een van de meest succesvolle kleine kruisertjes in de gehele doe-het-zelf sector”.

## DE ONTWERPER OVER HET VEGA WERELDSUCCES - Per Brohäll

De redacteur van het Vega-Bulletin heeft mij gevraagd enige regels te wijden aan het dubbele jubileum van het tiende Nederlandse Vega-Bulletin en de tiende verjaardag van de Vega. (Het basisontwerp werd in 1964 gemaakt, het houten prototype werd gebouwd en getest in 1965 en de eerste productie-Vega's kwamen in 1966 op het water.) Meer dan 2500 Vega's zijn al afgeleverd en als er niets bijzonders gebeurt is er een goede kans, dat no. 3000 in 1976 wordt verkocht. Deze aantallen moeten een wereldrecord zijn voor een boot van deze afmeting.

Toen ik de redacteur vroeg waarover ik zou moeten schrijven, legde hij mij o.a. de volgende vraag voor: "Wat is er, vanuit Uw gezichtspunt als ontwerper, de grondoorzaak van, dat een meer dan tien jaar oud ontwerp nog steeds in productie is, nog steeds volop in de belangstelling staat in allerlei landen, nog steeds in staat is wedstrijden te winnen (als er geen IOR-rule aan te pas komt) en zo "vriendelijk" voor haar eigenaars is, dat een aantal van hen een nieuwe Vega koopt (in Holland al 5 of 6)? Waarom is de Vega zo'n wereldsucces?"

De vraag is niet gemakkelijk te beantwoorden, maar ik zal het proberen. Ten eerste: ledere schakel van de ketting moet uitstekend zijn. Ontwerp, productie, verkoop, service en niet in de laatste plaats de prijs. Ten tweede: De Vega schijnt de juiste boot op het juiste tijdstip geweest te zijn, toen er nog maar heel weinig goede toerschepen in polyester werden geproduceerd. Het zal erg moeilijk zijn om dit succes heden ten dage te herhalen, nu grote ondernemingen in vele landen zich er op toeleggen om dezelfde goocheltoer te verrichten.

Om tot de eerste reden terug te keren: ik heb in een aantal andere gevallen de ervaring opgedaan, dat alleen indien de fabrikant een duidelijke zakenfilosofie heeft, er van een werkelijk succes sprake zal zijn. En die opvatting moet zijn: zoveel mogelijk, dat wil zeggen een goed product, geven voor de laagst mogelijke prijs. Dat betekent strikte doelmatigheid: alles wat nodig is van de juiste kwaliteit (wat niet de beste kwaliteit behoeft te zijn, dat kan tèveel kosten) en alle niet noodzakelijke dingen uitsluiten.

Ten aanzien van het ontwerpen van jachten zeg ik gewoonlijk tot de jongeren, die mij advies vragen omtrent het leren ontwerpen van jachten, dat ervaring in zeilen en het leven aan boord veel noodzakelijker is dan een heleboel theoretische kennis. Toen ik de Vega ontwierp had ik in allerlei motorboten, zeiljachten en schepen gedurende meer dan dertig jaar gewoond en gezeild. Daarnaast had ik heel wat kleine jachtjes voor zelfbouw ontworpen en gebouwd, zoals de prijswinnende Yachting World's People's Boat in 1950. Ik had dus een zeer gespecialiseerde kennis omtrent het ontwerpen van een gemakkelijk te bouwen, goedkoop toerschip. En ik kreeg carte blanche om de Vega volgens mijn eigen ideeën, die toen een beetje kettters waren, te ontwerpen.

Toen het eerste houten prototype was gebouwd en getest, bleek dat er niets behoefde te worden veranderd in het lijnenplan van de romp, noch in de tuigage of het zeiloppervlak. Wel stelden wij vast, dat de oorspronkelijke 5 pk motor te licht was, zodat een 10 pk Albin motor werd ingebouwd. Ik geloof dat dit adequate motorvermogen een van de redenen is, waarom de Vega zo populair is geworden.

Bij de start van de polyester-productie was er een nauwe samenwerking tussen de bouwer en mij. Dit resulteerde in zeer efficiënte productiemethoden en een

fabrieksoutillage, die nadien maar heel weinig is gewijzigd. De Vega was het eerste jacht, dat door Larsson Trade AB (later Albin Marin AB) werd geproduceerd. De verkoopprijs was uitzonderlijk laag als gevolg van de efficiënte productie en strikte standaardisatie van alle onderdelen. De klant moest de boot zeilklaar kopen, zonder enige wijziging of keuzemogelijkheid, een marketing concept, dat destijds volkomen nieuw was in de jachtbouwindustrie, maar tegenwoordig heel gewoon.

De Vega was het eerste jacht, dat geleverd werd met een uitvoerig handboek (er zijn heden ten dage nog maar weinig schepen, die zoiets hebben). Het was ook het eerste zeezeiljacht, waarvoor een klasse-organisatie werd opgericht en dat toestemming kreeg om als one-design-class aan zeezeilwedstrijden deel te nemen.

De Vega was vanaf het begin een uitvoerig getest en functioneel verantwoord jacht. Ik ontmoette een ervaren zeiler, die het eerste seizoen in 1966 in een Vega had gezeild en zei: "Dit is de eerste nieuwe boot, waarin ik heb gezeild, waar alle beslagen op de goede plaats zitten. Ik heb geprobeerd fouten te vinden, maar het is me niet gelukt."

Ik geloof dat de bovenstaande overwegingen de belangrijkste zijn, maar ook vele andere punten kunnen er toe hebben bijgedragen, dat de Vega zo'n populaire klasse werd, die heden ten dage nog even goed als in het begin wordt verkocht.

Wat nogal verbazingwekkend is, als je bedenkt, dat de Vega wellicht het oudste ontwerp ter wereld is, dat nog steeds op grote schaal geproduceerd wordt.

31 maart 1975.

Aan alle Vega-zeilers,

Mijn commentaar op het bericht over het stilleggen van de productie van de Albin Vega en de mogelijke sluiting van de Albin werf kwam te laat om nog opgenomen te kunnen worden in het mini-bulletin van december j.l. omdat ik op dat moment in Zweden was. Aan het hier volgende commentaar graag even een woord vooraf.

Er zijn drie bedrijven die de handelsnaam ALBIN voeren.

ALBIN MOTOR AB, Kristinehamn, Zweden, fabrikant van o.a. de onderdelen van de Albin-bootmotoren.

ALBIN MARIN AB, Kristinehamn, Zweden, fabrikant van de Albin-jachten en dus ook fabrikant van Uw schip.

ALBIN NEDERLAND BV, Weesp, Holland, naast andere activiteiten importeur van onderdelen van Albin-bootmotoren en importeur van de Albin-jachten.

Albin Marin AB bevindt zich sinds kort in de problemen. Zowel Albin Motor als Albin Nederland staan los van dat gebeuren daar zij geen van beiden financieel bij Albin Marin zijn betrokken. Er is een bewindvoerder aangesteld om Albin Marin uit de problemen te helpen en het ziet er naar uit dat een dezer dagen een beslissing valt te verwachten over een mogelijke voortzetting, zij het dan in beperkte mate, van het bedrijf. In afwachting hiervan loopt de productie tot op heden normaal door. Ook het verkoop apparaat is blijven draaien. De voorraad boten bedraagt ongeveer 600 stuks, hetgeen iets minder is dan de helft van de jaarproductie.

Hiermede is wel zowat alles gezegd wat er te zeggen valt rondom de problemen bij Albin Marin en ik wil het daarbij voorlopig laten. Ik hoop U in de nabije toekomst meer nieuws te kunnen mededelen en zal zeker niet nalaten U in een volgend bulletin van het verdere verloop op de hoogte te stellen.

En nu het antwoord op een veel gehoorde vraag.

Wat gebeurt er met de onderdelenvoorziening van een schip dat niet meer wordt gebouwd?

Het antwoord is vrij simpel.' Vergelijk eens een schip met een auto. Anders dan bij een auto is een schip opgebouwd uit delen die in negen van de tien gevallen door de werf elders worden betrokken. 'Neem bijvoorbeeld de mast, de motor, de zeilen, de matrassen, de gordijnen, het toilet, de verwarming of de navigatie apparatuur. Alles wordt zo uit de handel betrokken of bij een gespecialiseerde leverancier besteld. Zolang de leveranciers van al deze delen blijven produceren is er niets aan de hand. Stopt de productie of schakelt de werf om op een andere leverancier (zoals bij de mast van de Albin Vega is gebeurd) dan kan dat problemen opleveren. Maar ook die problemen zijn niet onoplosbaar. Wij van Albin Nederland zullen U blijven helpen indien er zich problemen met de onderdelenvoorziening voordoen. Wij zien daar geen problemen in omdat wij de weg kennen naar vele leveranciers.

Met vriendelijke groeten,

S. Joosten jr ALBIN NEDERLAND B.V.