

Historien om Albin Marin (2)

# GULDÅREN

Albin Marins första år var de sanna guldåren. Produktionen steg från blygsamma 32 till drygt 1000 båtar 1970.

Och mer än så blev det egentligen inte. Trots investerade 30 milj kr i en ny fabrik, trots att Pribo och senare Beijerinvest övertog ruljansen, trots en rad nya modeller.

Eller, oh hemska tanke, kanske just därför!

I förra avsnittet följde vi hur Larsson Trade från att ha varit ett enbart marknadsförande bolag, år 1966 startade egen produktion och under en femårsperiod växte upp och blev Albin Marin. Första året levererades 32 båtar och fem år senare nåddes rekordsiffran 1024 årsbåtar. En fantastisk utveckling.

Men alla båtar som togs fram blev ju inte succéer. Vi har följt tillblivelsen av de "stora" succébåtarna Vega och Albin 25 och följt de mera måttliga Albin 21 och Singoalla. En båt som dock bara kom till prototypstadiet var Albin 17.

Den skissades av Per Brohäll i maj -69 och ritningarna blev klara i augusti. Båten var 5,18 x 1,88 och försedd med Albin-motorn 0-22. Det intressanta med båten var att motorn försetts med kedjedrift, faktiskt en föregångare till Volvo Pentas segelbåtsdrev. Det var ett motorpaket som bara skulle kunna sättas ner och bultas fast. Lätt att montera. Och lite sneglade man väl på att hitta något som skulle kunna konkurrera med utombordsmotorer. I slutet på november var båten klar och provades i höstens första ny-is. Man fick dock inte upp den



önskade farten på båten så projektet lades ner.

Våren -71 var det dags för ännu en leverans av 1000:e båten, denna gång Albin 25. Mottagare Albin Nederland. Nära 60 % av 25:orna levererades nu på export och 15 länder fanns på exportlistan med Libanon, Grönland och Puerto Rico som intressanta länder.

I en välutrustad Vega, "Sandra II" startade en vacker junikväll Dima Grinups från Degerfors och Leif Leander från Karlskoga något som många drömt om men få förunnats vara med om. En seglats avsedd att gå ett och ett halvt varv runt jorden i segelbåt. Tre år hade anslagits för resan.

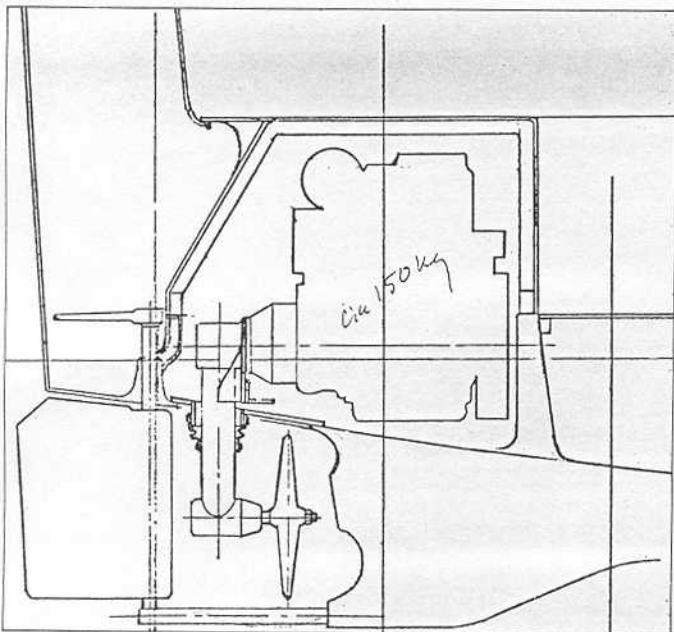
Trenden mot dieselmotorer i båtar blev alltmer märkbar och hösten -71



Överambitiösa prognoser fick detta resultat: En jättelik fabrik med kapacitet för 2500 båtar per år. Trots att man aldrig sålt över 1200.



Albin 17 gick aldrig att få upp i den fart man hade hoppats på. Projektet lades ner.



Principskiss över motormontaget i Albin 17. Samma idé återfanns några år senare i form av Volvo Pentas segelbåtsdrev.

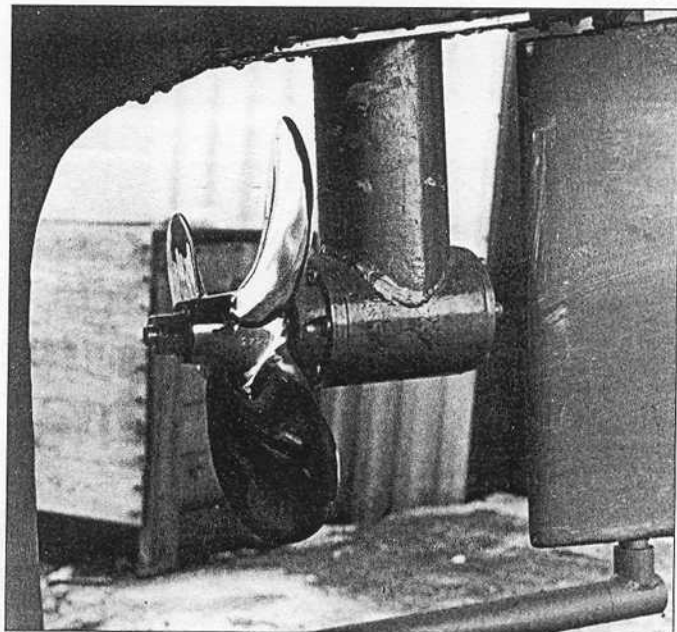
hade den gamla trotjänaren 0-22 gjort sitt i Vega. Utbyttes mot lika stora dieselmotor Volvo Penta MD 6 och övergången klarades därför inom ramen för klassbestämmelserna för Vega som entypsbåt.

## Ännu en årets båt

Inriktningen mot export blev allt klarare och av årets båtar levererades nära 60 % på export (mätt i antal båtar) trots att de minsta båtarna Albin 21 och Viggen huvudsakligen levererades till svenska köpare. Som ett led i exportsträvandena deltog man i ett otal stora båtutställningar världen över — 32 utställningar i 14 länder! Förutom att själva visa upp sina båtar fick man också på det här sättet utsökta tillfällen att hålla sig à jour med båtutvecklingen på olika marknader och följa trenderna.

Tyskland var en marknad som man sålt direkt på från Kristinehamn. Men i september startade man där det tredje utlandsbolaget. Exportchefen Åke Ström flyttade till Tyskland med uppdraget att bilda Albin Marin GmbH. Ett 75-tal båtar om året såldes från Travemünde och de tyska kunderna visade störst intresse för Vega och sedermera Ballad.

Hemma i Sverige fick ännu en Albin-båt titeln Årets Båt. Denna gång en segelbåt, Albin-Viggen. Och på segelbåtsfronten arbetade man med en ny båt och en för Albin ny konstruktör. Rolf Magnusson hade ritat Joker som tillverkats på ett varv i Arvika. Varvet hade gått i konkurs och rättigheterna till båten fanns hos en konkursförvaltare i Karlstad. Magnusson hade tidigare erbjudit sig att rita en båt för Albin och här fanns alltså tillfälle att



Så här såg drevet ut i verkligheten. Det hela var tänkt att kunna konkurrera med utombordsmotorn. Lätt att montera.



komma över en redan etablerad båt. Ett snabbt möte i Kristinehamn mellan Lars Larsson, Uno Eriksson och Rolf Magnusson och man var överens om att denna lite större snabbseglare skulle passa utmärkt i Albin-familjen. Det blev lika snabbt affär med konkursförvaltaren och man köpte rättigheter, formar och material som togs till Kristinehamn där man började anpassa och modifiera båten till Albin-standard.

## Singoalla i malpåse

Det blev Ballad, från början en halvtonnare men snart seglande i egen klass. 9,20x2,96, deplacement 3.300 kg, segelyta 43 m<sup>2</sup>, motor Volvo Penta MD 6. Båten presenterades på en utställning i Köpenhamn i en version med 6 kojor men detta inredningsalternativ blev ganska kritiskt bemött och man tog snabbt fram ett nytt alternativ med fem kojor. Båda såldes samtidigt en tid, men 5 kojersvarianten tog snart överhanden. Trots ett relativt högt introduktionspris på 71.000 inkl moms hade man inom ett år levererat 131 båtar.

En följd av Balladens popularitet och behov av byggkapacitet blev att man beslöt lägga Singoalla i "malpåse" 1973. Tillverknings-takten på Ballad var då uppe i hela 271 årsbåtar och det fanns inte utrymme för att bygga båda båttyperna.

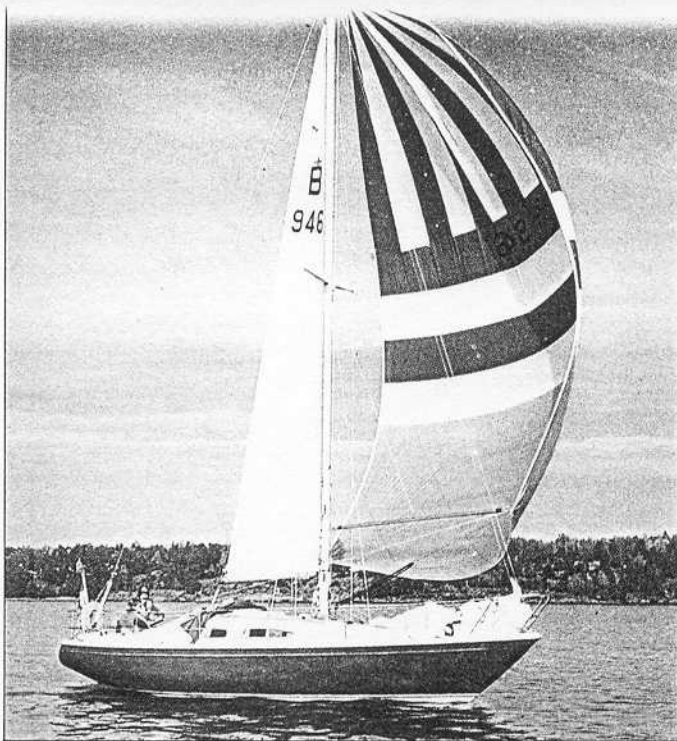
Man hade också funderingar på en större motorbåt. Per Brohäll hade ritat upp linjerna till en 30-fotare och man gjorde under hösten en del modellprov liknande de som gjorts med 25:an. Det dröjde till hösten -72 innan man fick första prototypen klar. Den hade två dieselmotorer, Volvo Penta MD 21 och gjorde 15-16 knop. Sen kom oljekrisen och man funderade på om det över huvud taget skulle byggas motorbåtar av denna storlek. Småningom gjordes det dock en enmotorsvariant med helt ny inredning, Albin 30, men den kom inte i produktion förrän 1976.

Det fjärde utlandsbolaget etablerades — Albin Marin A/S med säte i Oslo. Man hade planer på att etablera sig även i Danmark men representerades där av en mycket alert återförsäljare, Otto Holm med Dansk Baadeservice, och därför blev det ingen verksamhet i egen regi där.

På våren -72 fick också Albin 25 en Volvo-diesel och senare under året modifierades skrovet och man ökade motorstyrkan från 25 till 36 hk genom att förse båten med Volvo-dieseln MD 3B.

## Försäljningskurvan planade ut

Ett "världsrekord" begåvades Ve-



Ballad, en konkursbåt från Arvika som blev en klar succé hos Albin. En av landets allra vanligaste halvtonnare.



Hösten -72 var man färdiga med prototypen till Albin 30. Den var utrustad med dubbla VP MD21. Båten kom inte i produktion förrän 1976, då med en motor.

ga med det här året. 14 dygn och 16 timmar var enligt sekreteraren i Cruising Club of Barbados den bästa tid han noterat från Cap Verde till Barbados. Genomsnittsfart 6,2 knop. Ja, det är naturligtvis fråga om Atlantsegling och de som gjorde det var Pelle Norelius, Åke Mattson, Mats Fagerström och Henri le Pluart. Åke har skrivit en bok om seglingen — Västvarv med passaden — som kan läsas av den som vill veta mer.

De första fem åren (66-70) hade produktionen hela tiden mer än fördubblats från år till år — 32, 91, 208, 483, 1024. Men sen tog det stopp: 1971 1038 båtar och -72 1084. Lars Larsson berättar: "Det finns ju knappast någon bransch som är så kapitalkrävande och

svårfinansierad som båtar genom att den är en säsongsvare och att det är så mycket pengar involverade. Tillverkningarna över vinterperioden var ett finansiellt problem. vi hade ju bra stöd av våra två banker. Svenska Handelsbanken och Wermlandsbanken. Men det är klart att dom också var tveksamma. För man visste ju inte hur länge den här goda köpkraften skulle bestå. Det var problemet. Vi växte ju. På 7 år gick vi från 700.000 till 70 miljoner. Enorma tal. Och det var ju mitt huvudbry som jag var ensam att jobba med, överläggningar med bankerna om hur vi skulle klara det. Vi sålde ju i stort sett våra volymer varje år. Sällan något kvar."

Leveranserna ramlade på och

man var strax före semestern -73 framme vid sin 2000:e Vega. Albin 25 fick en fiskeversion, Albin 25 Fisherman utan akterruff, och man började funderingar kring kvartstonnarklassen. Rolf Magnusson ritade en prototyp som byggdes för deltagande i "Quarter Ton Cup". Nära 200 Viggen, nära 300 av vardera av Vega och Ballad och över 400 Albin 25 var ju enorma tal.

Men Lars Larsson brottades med de finansiella problemen. Han berättar vidare: "Därför sa jag tidigt till Handelsbanken att om dom har någon bra spekulant så är min målsättning att sälja, när nu företaget är bra upparbetat och lönsamheten börjat komma. Men utan att jag gjorde några ansträngningar hade jag dessutom tre stora amerikanska konglomerat som var här och ville köpa. Vi var ju då utan vidare största båtillverkaren i Europa — på 6-7 år! Men så kom då Handelsbanken och anvisade Pribo samtidigt som det dök upp en del andra svenska storföretag som skulle, som det så vackert heter, diversifiera sin verksamhet. För

många av de här stora koncernerna stod vid den tidpunkten just fritidsartiklar i fokus.

## Verklig vi-känsla

Dels söktes jag alltså upp av amerikanska och dels hade jag till bankerna anmält min målsättning att sälja företaget, därför att jag inte tror att man som privatman kan driva och finansiera en så stor, kapitalkrävande verksamhet, just genom säsongsväxningarna. Handelsbanken anvisade i början på september -73 Pribo och jag gjorde upp inom fyra veckor med Priboledningen. Och dom tillträdde 1 november. Där blev det punkt för min del kan man säga."

Punkt som ägare blev det för



Lars Larsson men inte punkt inom Albin Marin. Larsson engagerades i den nya styrelsen för Albin Marin och var verksam där ytterligare fem år.

Genom Lars Larssons starka engagemang i företaget hade han också skapat en stark sammanhållning och en verklig vi-känsla inom hela personalstyrkan. Man kunde därför tro att de anställda skulle se negativt på affären men Larssons förklaring att de ekonomiska problemen blev honom övermäktiga och han nu såg det som en trygghetsförsäkring för företaget att hamna inom en storkoncern bidrog till att reaktionerna blev positiva. Drygt 250 personer fanns nu inom företaget och årsleveranserna uppgick till 1200 båtar vilket gav en omsättning på över 60 miljoner med ca 65 % export. Albin 25 hade tagit ny fart och 410 båtar levererades. Notabelt var också att Ballad kom nära nog upp i Vegans leveranssiffror, 271 mot 298 för Vega.

Rolf Magnusson seglade sin standard-Ballad i Half Ton Cup i Danmark till en total 12:e plats bland alla raciga specialbyggen. Det var främst insatserna i den långa havsseglingen där Rolf körde in på en fjärdeplats som bäddade för slutplaceringen. DN skrev "När det äntligen blev ordentliga vindar visade det sig alltså att familjekrysaren Ballad hänger med de mera raciga halvtonnarna synnerligen väl".

En annan tävling i mycket mindre skala avgjordes i slutet av oktober. Man hade diskuterat en kvartstonnare för att komplettera sortimentet och både Rolf Magnusson och Per Brohäll hade kommit fram med varsin förslag. Det ordnades med en liten informell tvekamp där Magnusson avgick med segern och det var hans förslag som så blev Albin 79.

## Bombattentat

På styrelsenivå formerade sig de nya ägarna och det blev Anders Risholm som tog hand om ordförandeposten. Inom företaget skedde inga ändringar i ledningen utan Uno Eriksson kvarstod som VD. Man formulerade inte heller några nya strategier för företaget utan de av Lars Larsson skisserade idéerna vidareutvecklades. Det var naturligtvis främst den enorma kontantkassan inom Pribo som gjorde att man inte behövde ifrågasätta så mycket; man hade ett oerhört mycket större säkerhetsnät.

Verksamheterna på olika mark-



Little My var en av många Vegor som seglades över Atlanten. Båten ägs idag av Vi Båtägares radioman Nisse Falk.



Fisherman blev till tillnamnet på Albin 25:an utan akterruff.



Rolf Magnusson, en metodisk kappseglare med sinne för praktiska detaljer.

nader fortsatte oförminskat, bli med deltagande i de stora båtutställningarna. I London höll det dock på att gå illa. Där har ju i många år bombattentat varit ett plågoris. På utställningen 1974 placerades en kraftig sprängladdning i en stor motorbåt i 400.000 kr klassen. Båten splittrades och Balladen som stod nästintill fick svåra skador. Genom att man kommit överens om ett larmsystem vid varning-

ar av detta slag kunde hallarna snabbt utrymmas och det blev inga personskador vid detta attentat.

Redan före Pribo's övertagande av Albin Marin hade man haft ganska långtgående planer på en utbyggnad. Man hade haft konflikter med skrovleverantören och för att säkra tillverkningen arbetat med att etablera egen plasttillverkning. Larssons förslag hade varit att bygga en mycket rationell robotiserad plastfabrik i anslutning till monteringsfabriken och han hade haft förhandlingar med kommunen om alternativa byggplatser och finansieringsformer. Pribo's köp innebar att byggplanerna påskyndades. Möjnlighet hade själva gått in i båtbranschen och det ansågs ohållbart att leverantören av skrov samtidigt konkurrerade som tillverkare av egna båtar.

Naturligtvis kom byggplanerna också att påverkas av skillnaden i grundsyn, baserat på tillgång till kapital. Larsson hade för sin planering baserat sina åtgärder på för-

siktiga prognoser gjorda efter det marknads-kunnande man hade inom företaget. Direktförsäljning genom egna säljled både i Sverige och på export med kontinuerliga säljträffar för att stämma av läget på de olika säljmarknaderna gav ju en mycket god bild av marknaden.

## Jättefabrik

Dessa planer reviderades dock grundligt av Pribo-folket. Den måttliga ökningstakt man beräknat var inte nog utan förbättrades på. Efterhand som planeringen fortskred kom man fram till att det skulle finnas fördelar med att bygga en helt ny fabrik, alltså inte bara en plastfabrik. Och man fann ett lämpligt område, beläget vid vattnet, och inom rimligt avstånd från centralorten. Dimensioneringen av den nya fabriken byggde på överambitiösa prognoser men man gav en femårsperiod för uppbyggnaden. I juni -74 samlades hela Pribo-styrelsen i Kristinehamn och det beslutades om byggstart enligt alternativet helt ny fabrik. Dryga 30 milj. kronor var man beredda att satsa, byggstart skulle ske redan i juli och inflyttningen planerades kunna ske hösten -75.

På konstruktionssidan arbetade man vidare med Albin 79. Den raciga prototypen blev klar och seglades till en andraplats av Rolf Magnusson i Quarter Ton Cup i Malmö, knappt utslagen av Peter Norlin. Med framskjutna placeringar i Baltic Race, Skaw Race och Vener Race hade Rolf en lyckad säsong i sin "Kakadu" som prototypen döpts till. I standardversionen visades 79:an upp på ett antal båtutställningar under året. Hon mätte 7,90 x 2,66, deplacement 1900 kg, segelyta 30,8 m<sup>2</sup>, motor Volvo Penta MD 5A på 7,5 hk. 62.500 kostade hon inkl moms. Som jämförelse kanske skall nämnas att Albin 25 då kostade 59.500, Vega 65.800 och Ballad 94.500.

Inredningen i 79:an var okonventionell med en U-soffa som gav stort sittutrymme runt ett på maststötten monterat bord. Huvudskottet var så utformat att man fått en stor öppning mellan salong och skans.

Såpass stora motorbåtar som Albin 25 brukade vanligtvis inte komma upp i så stora leveransserier men nu var det dags igen för något man betecknade som "världsklassrekord" (utan att bli motsagda), den 2000:e 25:an levererades i september.

## 2 500 båtar om året

Även på Vegasidan var det full aktivitet. Man seglade Vegamärskskap både i Sverige och Danmark, dessutom deltog man i alla de stora



seglingarna. Det blev populärt att segla entyp och startfälten var stora. T ex Lidingö Runt startade hela 65 Vega! Entusiasterna gick ibland ännu längre. Eller vad sägs om Peter och Birgitta i Danmark som använde sin Vega nr 2386 för att åka från kyrkan efter vigseln. På danska heter det Brudekaret. Efter turen i sin uppmärksammade bröllopsvagn gjorde de en mer konventionell treveckors segeltur som bröllopsresa.

För att komma igång med skrovtillverkning så snart den nya fabriken blivit inflyttningsklar gjorde man en hel del undersökningar om olika produktionsmetoder. Av stort intresse var en ny metodik som provats bl a av ett engelskt företag. Man var inom ledningen inte främmande för kostnaderna för utveckling av nya metoder, men tveksamma till att bygga upp verksamheten kring något ganska oprövat. Därför startade man upp en försökstillverkning på konventionellt sätt i en förhyrd lokal och man åstadkom fem skrov till den nya kvartstonnaren före semestern.

Planeringen av fabriksbygget pågick för fullt. Anläggningen dimensionerades för 2500 båtar trots att man förut "bara" sålt mellan 1000 och 1200 båtar per år. Fabriken skulle också vara ett attraktivt försäljningscentrum och ha bra utrymmen för visning av båtarna mm.

Ett dittills utforskat område var ventilation av produktionslokaler. Myndigheterna hade angivit vissa mått för t ex syrehalt, men man hade inte några direktiv om hur man skulle nå dessa tal. Man fick ett forskningsanslag för att lösa problematiken mot att anläggningen sedan skulle kunna användas som referens. När verksamheten senare startades upp visade det sig att resultatet blev så bra att man drastiskt kunde sänka gränsvärdena. Underligt nog finns det dock fortfarande tillverkare som via dispens bedriver verksamhet i undermåliga lokaler där man inte bekymrar sig så mycket om personalens hälsa.

## Pribo-Bejerinvest

Lars Larsson var dock tveksam inför kostnaderna för nybygget. För storslaget och för påkostat. Och det var en tveksamhet som fanns även på marknadssidan där man funderade på hur det skulle gå att klara de stora volymökningar som skulle till för att få verksamheten att gå runt.

1974 stannade leveranserna vid 1085 båtar fördelade på 164 Vigen, 340 Vega, 287 Ballad och 294 Albin 25.

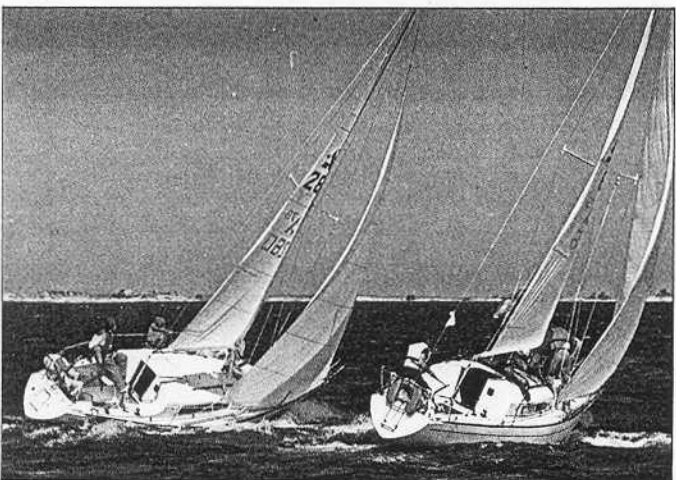
1975 inleddes med att Albin Ma-



Det här är Per Brohälls förslag till Albin Marins kvartstonnare. I en intern "tvekamp" fick båten stryka på foten mot...



.....Rolf Magnussons konstruktion. Under namnet "Kakadu" seglades prototypen till en andraplats i Quarter Ton Cup, slagen endast av en Peter Norlin-konstruktion som sedermera skulle återfinnas i Albin-programmet under namnet Accent. "Kakadu" i sin tur fick.....



.....namnet Albin 79. Okonventionell inredning med U-soffa, pris 62.500 kr.

rin gick in kraftigare på USA-marknaden genom att köpa upp dåvarande återförsäljarens firma.

Albin Marine Inc. fick från början två divisioner placerade i Cos Cob och Los Angeles. Man satsade också på att kring företaget bygga upp ett återförsäljarnät och dessutom göra Albin-namnet känd genom att delta i alla de stora båtutställningarna.

I Sverige förstärktes organisationen genom att man köpte upp en hamnanläggning med plats för över 200 båtar. Dåvarande säljkontoret i Göteborg fanns i Västra Frölunda och man hade problem med att visa båtarna. Ett önskemål hade länge varit att komma till vatten och det kunde man uppfylla nu. Man startade snabbt upp med att bygga en marina med visningshall, tillbehörsbutik och reparationsverkstad.


Samtidigt pågick en storaffär inom svenskt näringsliv som skulle få stor inverkan för Albin Marin, samgåendet mellan Pribo och Beijerinvest. "...förutsättningar föreligger för att skapa en handels- och industrikoncern med stora utvecklingsmöjligheter och med betryggande kapitalresurser som grund = Tryggad sysselsättning för de anställda." Skrev man i personalmeddelandet efter samgåendet.

Till en början märktes inga förändringar. Nybygget vid Gustafsvik fortskred och på våren kunde den nya plathallen tas i bruk. Man flyttade från de provisoriska lokalerna för att ta Sveriges, ja kanske Europas modernaste plastfabrik i besittning.

Albin Marin A/S som haft sitt säljkontor inne i Oslo flyttade till Kongen Båtcener, verkligen nära vatten, man fick ta en gå ut till det pålåde huset via en brygga. Ett verkligt förnämligt läge för båtförsäljning.

## Ny generation motorbåtar

På båtsidan hände att alla Albinbåtar utrustades som standard med en bad- och räddningsstege. Ett viktigt led i säkerhetstänkandet (det vet den som försökt ta sig upp i en modern båt utan detta hjälpmedel). Det var också dags att presentera en ny båt, den av Per Brohäll ritade motorsegelaren Albin 82 MS. 8,20 x 2,84, displacement 3400 kg, segelyta 35 kvm, motor Volvo Penta MD 17C på 35 hk. Fart ca 7,5 knop. Pris 115.000:—. Man hade inte kommit igång tillräckligt i plathallen utan skroven köptes från Nimo Marin i Falun.

Efter en lång utvecklingstid via 3-4 prototyper med olika överbyggnad och inredning hade äntligen Albin 30 fått sin form. 



9,20 x 3,18, deplacement 3800 kg, Perkins 6-cyl dieselmotor på 115 hk, fart ca 14 knop och pris 167.000:— . Konstruktören Per Brohäll hade åter visat hur man kan skapa praktiska inredningslösningar och ta tillvara utrymmet på bästa sätt. På utvecklingsstadiet hade man dessutom tre nya båtar, en mindre segelbåt som skulle bli Albin 57 och två motorbåtar, Albin 23 och Albin 26. Segelbåten var en komplettering av båtprogrammet medan motorbåtarna var tänkta som ersättare till den populära 25:an om och när den skulle börja droppa.

Anders Risholm som varit ordförande i styrelsen sedan Pribos övertagandet avgick som ordförande i juni men medverkade fortfarande i styrelsen. Ny ordförande blev Olle Bergström.

Inför flyttningen till den nya fabriken hade man stora problem med personalrekrytering. I början av 1975 fanns ca 375 anställda inom hela företaget (varav 280 i produktionen) och man räknade med att behöva ytterligare nära 200 personer före mars månads utgång 1976. Det var till och med svårigheter att skaffa fram bostäder åt sökande som inte redan bodde på orten.

I slutet av september lämnade Anders Risholm även sin plats i styrelsen då han skulle tillträda en



Per Brohäll ritade motorsegelaren Albin 82 MS. De första skroven köptes från Nimo Marin i Falun.



Brohäll ritade också Albin 30 som man till slut fick stil på via flera prototyper. Perkins diesel-sexa på 115 hk gav en fart på 14 knop.

FN-befattning utomlands. Under sin tid som koncernchef i Pribos hade Risholm visat stort intresse för Albin Marin och gjort stora insatser för bolagets utveckling. Chefen för den nya storkoncernen, Anders Wall, gjorde ett besök på Albin-fabriken. Wall hade redan tidigare Beijer-män i styrelsen och på den följande bolagsstämman i december försvann övriga Pribos-män och Ulf Lindén från Beijergruppen valdes till ordförande.

## 1 + 1 = 0,8

1975 kan summeras som det bästa leveransåret och hela 1430 båtar levererades, 369 Vega, 363 Albin 25, 289 Vigen, 266 Ballad, 142 Albin 79 och 1 Albin 30.

I december var så nybygget klart och man gjorde en väl förberedd flyttning ut till Gustafsvik, till "Sveriges modernaste båtfabrik". Invigningen hölls fredagen den 23 januari med en stor festlighet i en av produktionshallarna. Landshövding Rolf Edberg invigde till kanonskott. Lördag—söndag var det öppet hus för allmänheten och nära 20.000 besökare räknades in på de båda dagarna.

Det visade sig dock svårt att få riktig snurr på den nya fabriken. Med en hel del nyanställd personal blev inläringstiden längre än beräknad. En plastskola drogs igång och man försökte få tag i vana träarbetare för inredningssnickeri. 410 personer var anställda i produktionen i april och man beräknade ett anställningsbehov av ytterligare ett hundratal om året. Det fanns kritik inom företaget mot de stora och snabba nyrekryteringarna. Tom myntades formeln  $1 + 1 = 0,8$ , vilket uttyddes att en van båtbyggare som fick en "lärling" på halsen producerade mindre tillsammans med denne än ensam.

Ballad hade nått sitt första tusental, det var till Danmark och den kände seglaren Axel Holm som Ballad nr 1000 levererades i februari. Några månader senare gick Vega nr 3000 till en båtfamilj i Solna som därmed var inne på sin andra Vega. Ägarna av Albinbåtar nöjde sig dock inte med att söndagssegla. Det var stora startfält i "Albin-klasserna" på kappseglingar också. Ett exempel: Sjælland Runt med 1300 båtar anmälda hade sin största klass i Ballad med 93 startande båtar! Vega International Friendship Regatta har seglats sedan 1974. Den samlade måttliga 20-talet båtar i Köpenhamn, året därpå i Malmö var det 26 båtar, och detta år 1976 i Holland, fanns 70-talet båtar på plats.

I anslutning till regattan hölls årsmöte i VODA (Vega One Design Association) så nog är Vega-seglarna ett aktivt släkte. Det har smittat av sig på Balladseglarna som nu bildat BODA med repre-



sentanter från Sverige, Danmark, Norge, Tyskland och England som deltagare i startmötet som hölls i Danmark.

## Kraven hårdare

I augusti -76 blev det byte på VD-posten i Albin Marin. Uno Eriksson som varit VD sedan starten flyttade över till en befattning som utvecklingschef och efterträddes av Gunnar Welinder, en industriman som närmast kom från Atlas Copco. En del andra personaländringar följde; Marknadschefen Gunnar Ahlebro som varit med sedan företaget grundades 1956 slutade liksom ekonomichefen Åke Fredriksson. I stort sett var därmed hela den ledningsgrupp som arbetat på Lars Larssons tid borta.

Genom Beijers inträde kom en ny generation in i bilden. Någon har sagt att "de unga lejonerna", anställda i storkoncernen, kom in och härjade som en elefant i en glasbutik. Den av Pribo skisserade lönsamhetsresipiten med en uppbyggnadstid på fem år vann heller inget gehör hos den nya styrelsen. Kraven hårdnade och man ville se resultat på kort sikt. Inriktningen mot produktionsteknik, ekonomi etc på bekostnad av båt-kunskande och känsla för den båt-köpande all-



Gunnar Welinder efterträdde Uno Eriksson som suttit på VD-stolen sedan starten.

mänhetens reaktioner var nog inte den allra bästa drivkraften för företaget. Det visade sig så småningom i leveranssiffrorna som år 1976 verkligen var i botten, endast 705 båtar fördelade på åtta båt-typer! Det var halvering av alla de gamla storsäljarna och de nya typerna kom inte upp i några stora tal.

En båt man trodde på kom i produktion på höstkanten. Det var Albin 57, 5,74 x 2,41, displacement 800 kg, segelyta 15,5 kvm. Den hade ritats av Rolf Magnusson och det nya med den båten var att den utrustats med fällbar köl. Bra om man vill gå in i grunda vikar (djupändet minskade från 1,30 till 0,60) men framför allt gick båten lätt att transportera på trailer. Man



Albin 57 fick en trög start trots att idén var god. Med upphissad sänkköl kom man in i grunda vikar, samtidigt som båten också var trailerbar.



Celebert besök i Kristinehamn: Fr v fackordföranden Mikael Bitch, Anders Wall, Nils Holgersson, Anders Risholm och Ulf Lindén.

tog också fram en skräddarsydd trailer för båten. Och nog var det ett överkomligt pris på båten, 29.500 för komplett båt. Genom svårigheterna i produktionen lades tillverkningen ut och 57-an tillverkades i Danmark. Tydligt fick inte danskarna heller någon fart på sig för man levererade inte mer än 25 båtar första halvåret och de fint upplagda introduktionsprogrammen blev nästan ett slag i luften.

Det kärvade till på marknaden, både i Sverige och på export och förlusterna började bli närmast katastrofala. Ett första led var att man beslutade att varsla 150 personer om uppsägning! Och det var mer tal om att "kostymen var för stor" än att försöka få fram offensiv-

va planer på en ökad försäljning. Visst var det kris. Alldeles för stor fabrik, för många anställda med för kort anställningstid och för liten erfarenhet, katastrofalt dålig lönsamhet. Ett båtprogram där de tidigare storsäljarna gått ner i volym och de nya båtarna inte nått tillräckliga antal. Man gjorde förhållandevis stora prishöjningar för att öka på lönsamheten men tog i för mycket så det istället blev en ytterligare broms på försäljningen.

I december blev den nya anläggningen i Fiskebäck utanför Göteborg klar. En mönsteranläggning med utställningshall, tillbehörsbutik och reparationsverkstad. Och, inte minst, direkt vid vatten med bryggplatser, sjösättningsmöjlig-

heter och vinterförvaringsplatser.

1976, första året i den nya fabriken blev ändå ingalunda avslutat i dur. Det tillsattes arbetsgrupper för att se över organisationen och minska personalstyrkan. Det blev den första omdisponeringen av företagets resurser och den skulle följas av flera som man knappast hann se resultatet av förrän det var dags för nästa.

I nästa nummer kommer det sista avsnittet i historien om Albin Marin. Historien om elefanterna som härjade i glasbutiken...

