

Historien om Albin Marin (3)

# HÅRDA TIDER

Lagom till Allhelgonahelgen 1980 kastade ägarna till Albin Marin in handduken. Den sedan länge väntade konkursen var ett faktum. Sveriges, ja kanske Europas främsta båtföretag hade på fem år rasat utför hela backen.

Albin Marin hade flyttat in i sina nya, stora lokaler. Man hade bytt VD, marknadschef och ekonomichef och anställt en hel del nya människor i produktionen. Men marknaden började vika och man varslade 150 personer om uppsägning. Ja, så långt hade historien om Albin Marin kommit i förra avsnittet, och året var 1976.

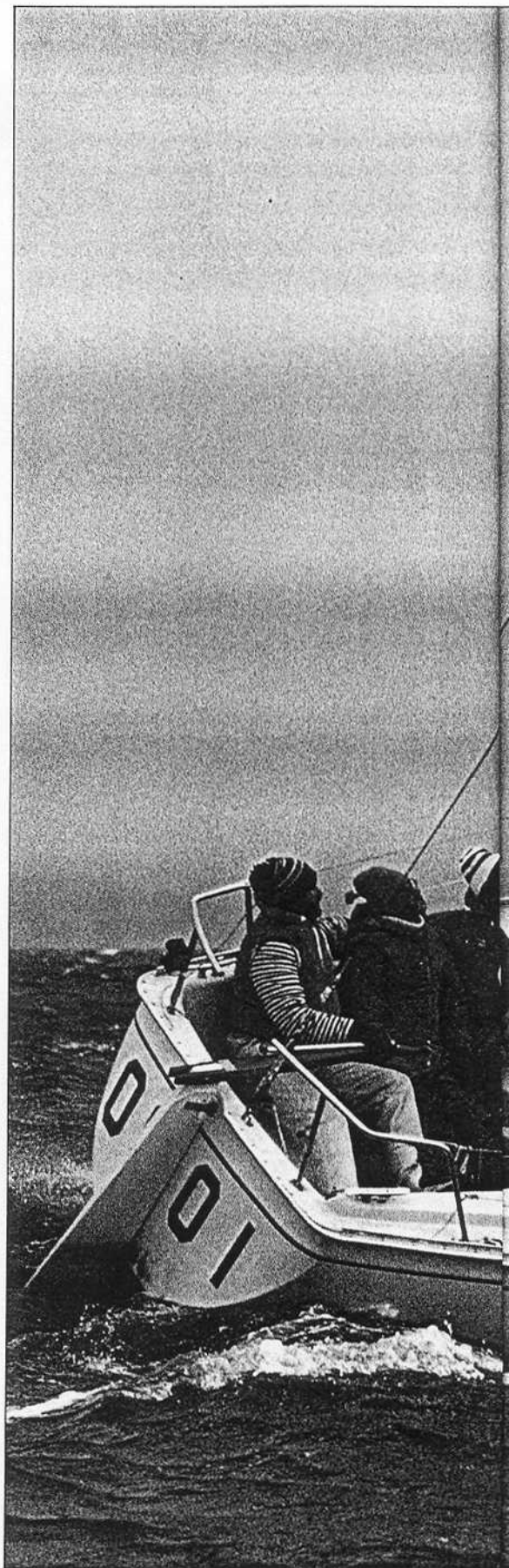
Arbetet med att ta fram en ny organisation för Albin Marin, som startat när varslet lades i december, blev klart i början av februari 1977. Av varslade 150 personer kunde man klara av att behålla nära hälften genom att göra satsningar på utveckling och vissa produktionsökningar. Man satsade också på personalutbildning, främst en plastskola som avsågs kunna ge praktisk och teoretisk utbildning till ett 60-tal personer. Som framgått tidigare var 1976 ett förlustår och betydande förluster täcktes med koncernbidrag. Man beslutade också att öka aktiekapitalet från 5 till 10 milj. kronor.

Den 16 februari blev en märkesdag i Albin Marin. Och många vill säga att det blev en ödesdag som bäddade för företagets fall. På ett styrelsemöte beslutades om fusion mellan Albin Marin, Marieholms

Bruk och Shipman. Förslaget till denna fusion kom ursprungligen från Claes Ake Nygren, VD i Marieholms Bruk. Tanken var att slå ihop Marieholm och Albin men så småningom kom alltså även Shipman med i bilden. Styrelseordföranden Ulf Lindén var positiv till fusionen och de fördelar man avsåg att uppnå var att trygga svensk fritidsbåtindustri, att samordna insatserna inom sortiment och produktutveckling liksom samordning av marknadsföring i Sverige och på export.

## Utredning på utredning

Rent tekniskt skulle fusionen gå till så att Albin Marin skulle köpa de övriga bolagen. Företaget skulle ägas av de samgående företagens ägare och företagsledningen skulle placeras i Kristinehamn. Av styrelsemedlemmarna var det bara Lars Larsson som var kritisk mot den föreslagna fusionen men hans argument blev bemötta och fusionen beslutades. Det tillsattes ett antal projektgrupper för att omedelbart titta på möjliga samarbetsformer.









Därmed startade ett stort utrednings- och organisationsarbete, och den på Albin nyss beslutade organisationen hann nästan inte börja verka förrän det var dags att bygga upp en ny. Tyvärr hade man från styrelsens sida väldigt liten förstärkelse för vilka möjligheter det fanns för en liten organisation att klara dessa mängder av utredningar som följde. Och att de ledande personerna inom Albin blev utredare istället, främjade ingalunda försäljning och produktion. De resurser som gick åt hade mycket väl behövts för att föra upp företaget ur svackan men satsades nu istället på att göra samordningsplaner. När tre företag skall bli ett blir det också en del folk över och det var därför med blandade känslor man grep sig an samordningen.

Visst kunde fusionen ge en del fördelar för de olika bolagen men grundtanken att slå ihop tre för-lustbolag och tro att det skulle kunna ge ett bra resultat kanske inte var så skarpsinnig.

I slutet av juni, innan några samordningsvinster ännu kunde skönjas, var det så dags för nästa fas. Varsel om uppsägning av ytterligare 97 personer i Kristinehamn, vilket skulle innebära att det blev dryga 230 tjänster kvar där. Trots minskningen skulle Marieholms ekonomifunktion överföras till Kristinehamn.

För Marieholm beslutades om nedläggning av M20-serien där det redan fanns ett stort lager av färdiga båtar. Man avsåg att sänka systerföretagets verksamhet genom naturlig avgång utom för en enhet i Sävsjö som skulle läggas ner omgående. Genom att man på Shipman i Visby ägnat sig mer åt att sälja båtar och inte börjat analysera problemen där, gjordes det i detta läge inga neddragningsåtgärder i Visby.

## Ny generation

Trots all dysterhet var det inte helt stilla på utvecklingssidan vare sig det gällde båtar, marknadsföringsåtgärder eller produktionsmetoder. För att smidigare kunna lösa finansieringsfrågorna vid båtförsäljning i Sverige startade Albin Marin ett eget finansieringsbolag, Albin Finans, som administrerades i samarbete med Volvo Finans.

På båtsidan pågick arbetet på en mindre motorbåt, Albin 23, och Peter Norlin hade fått i uppdrag att rita en 28 fots segelbåt. Samtidigt tittade man på en ny gammal teknik att bygga plast, kallad injiceringsmetoden. Den går ut på att



1977 startade ett märkligt ekipage i Gotland Runt. Bland 60-talet Ballader fanns "Balla Ada", seglad av ett gäng flickor, alla instruktörer vid KSSS juniorläger i Sandhamn.



Brohäll-ritade Albin 23 provkördes som prototyp i september 1977. Den presenterades på Göteborgsmässan 1978 och marknadsfördes med förförisk reklam.

man använder ett styvt, dubbelt verktyg. Armering läggs in, verktyget sluts och plast injiceras med en blandningsmaskin. Om man sedan suger ut luften mellan formhalvorna hjälper atmosfärtrycket till att hålla ihop formhalvorna. Metoden är använd för husvagnar, mindre båtar, windsurfingbrädor m.m. Mest kända produkt som tillverkas är kanske den engelska sportvagnen Lotus Elite som tillverkats i över 2000 ex. Mindre detaljer till båtarna hade Albin redan förut provat med gott resultat och nu var det dags för första båtskrovet, en Albin 57.

## Balla Ada

"Årets största beslag på smuggelbåt i Kivik". Vad har nu detta i en sån här historia att göra? Jo, för att

bevisa att Albin 25 är en rymlig och välplanerad båt. När tullkrim bordat den förmodade smuggelbåten fann man nämligen hela 522 halvflaskor polsk vodka i lasten. Därtill 1.180 cigaretter. Kom sen och säg att inte 25:an är rymlig.

En lustighet av annat slag bjöd Lasse Åberg på i ett TV-program under våren. I farsen "Söndagsseglaren" roade han sig på vanligt, bakvänt sätt och det var en Albin 79 han "seglade".

Lite tuffare segling handlar det om på Gotland Runt. Där startade i årets race bland 60-talet Ballader "Balla Ada", seglad av ett gäng flickor med en gemensam sak — alla hade varit verksamma som instruktörer vid KSSS juniorläger i Sandhamn. Så några duvungar var dom inte.

Albin Vega har i stort sett varit

oförändrad genom åren men hade fått en ansiktslyftning: Höjd sittbrunn, bredare sargar, bättre arbets höjd vid pentry, nytt innertak m.m. Ingen av ändringarna påverkar Vega som entypsbåt utan de över 3000 båtar som levererats seglar alla fortfarande i samma klass.

Inom ledningen pågick arbetet med att ta fram en ny personalorganisation. Man diskuterade också tillfälliga produktionsstopp kopplade till utbildningspaket och olika åtgärder för att kunna sälja överlagren av färdiga båtar men mera i termer som "rea på export" än med nya aktiviteter på hemmamarknaden. Förhandlingarna mellan ägarna av de olika bolagen fortsatte mot det definitiva samgåendet den 1 oktober. I dessa tider skulle Albin behövt en administra-

tion och marknadsinriktad VD. Gunnar Welinder var produktionsman och Albin Marins problem fanns på marknaden. I början av september tog Welinder konsekvenserna och sökte sig till ett annat verksamhetsområde. Claes Åke Nygren, förut VD i Marieholms Bruk, förordnades till ny VD.

Samgåendet den 1 oktober föregicks av bokslut den 30 september i de olika bolagen. Inte särskilt vackra siffror i någotdera. Albin hade för höga omkostnader, i Marieholm hade stor avgång bland tjänstemännen skett, de såg en osäker framtid och sökte sig till andra verksamhetsområden, Shipman hade stora prisavvikelser som påverkade resultaten negativt. Lars Bertil Jönsson, som varit ägare till Shipman, sålde sin del i det nya bolaget och ägarförhållandet

blev i stort sett att Beijer och Transatlantic stod för hälften var.

Ett projekt för att kunna utnyttja de stora lokalerna i Kristinehamn aktualiserades. En av de tre produktionshallarna skulle inredas till lackeringsverkstad för Volvo-bilar. Det gällde omlackering av krockskadade bilar liksom av lack-reklamerade bilar. Med rationell uppbyggnad bedömdes man möjligheterna goda att nå lönsamhet för en sådan avdelning samtidigt som sysselsättning skulle kunna beredas åt ganska många. Tyvärr fick man inte detta projekt i hamn. Det visade sig sedan att Volvo istället använde sig av idén inom den egna företagsgruppen.

I november, bara en dryg månad efter samgåendet, konstaterade man att det inte fanns förutsättningar för fortsatt drift i Marieholm. Verksamheten hade gått med miljönförlust redan 1975, förlust som täcktes med koncernbidrag. 1976 var också ett förlustår, dock "bara" dryga halvmiljonen men för 77 var det återigen fråga om flera miljoner. Den arbetsgrupp som utrett förutsättningarna för fortsatt drift fick istället inrikta sig på att finna alternativa sysselsättningar. Naturligtvis kände Marieholms-personalen stor oro för framtiden då man bedömde möjligheterna små att finna alternativ sysselsättning i det lilla samhället och man uppvaktade bla länsmyndigheter och Industridepartementet för ev stöd vid etablering av ersättningsarbete. Ett halv-år senare skulle det visa sig att oron varit ganska ogrundad. Av de 185 anställda var det bara ett 25-tal som då inte hade hittat nytt arbete.

Det var svårt att få upp produktionen på acceptabel nivå i Kristinehamn men störningar genom ändringar i produktionsplaner, svårigheter att hitta lämpligt lönesystem m m satte sina spår. Det var dock inte produktionsproblem som lade hinder i vägen för att nå upp till de i januari budgeterade 1100 båtarna. Man kom inte upp till mer än 708 leveranser, och detta av åtta olika modeller. Vid årsskiftet hade Albin Marin på samtliga verksamhetsställen i Sverige 447 anställda.

I början av 1978 fanns två nya Albinbåtar klara att presenteras. Det skedde på Göteborgs-mässan. Meningen var att det skulle bli tre båtar men Visbyfabriken hann inte få fram 85:an i tid. Men vi måste gå bakåt i tiden några månader. Den nya motorbåten, Albin 23, provkördes i prototyp redan i september. Båten var den minsta i en tänkt motorbåtsserie som också skulle omfatta en 26'-båt, redan existerande Albin 30 och en ännu större båt. Den nya segelbåten, Albin 78, provseglades i början av december i ett redan vinterkallt och blåsigt Marstrand. Den allra första



Lasse Åberg bjöd på lustigheter i farsen "Söndagssegelaren". Det var en Albin 79, Rolf Magnussons kvartstonnare, han seglade.



Strax efter fusionen mellan Albin, Marieholm och Shipman tog Claes Åke Nygren över som VD.



När fritidsbåtsbranschen visade tendenser att stagnera försökte man på Albin att hitta andra ben att stå på. Albin Fisherman 32 köptes skrofvärdig från England och utrustades i Kristinehamn.

provturen blev inte så lång. Det var fabriktionsfel på prototypmasten så i den friska vinden råkade man ut för mastbrott, och så var den dan förstörd.

## Broschyrer/ Sagoböcker

Presentationsmaterialet för båtarna är värt ett eget kapitel. En känd reklambyrå hade fått uppdraget. Rekommenderade att ta ner tre bät-

tar till Medelhavet för att få fina miljöbilder. Gjorde så och presenterade tre broschyrer (eller skall vi kalla dem sagoböcker) och tre annonser. Kostnad över 1.000.000:—. På en stilla fråga om man funderat på hur stor årets reklambudget var blev svaret ett stort frågetecken. Likaså när frågan om målsättningen med denna punktinsats togs upp — hur många båtar skall säljas? Inte så underligt att reklambranschen ibland anses pyssla med verklighetsflykt. Dyrbar sådan. Och nog borde väl den nytillträdde marknadschefen Lars Nylander ha räknat ut hur många båtar som måste säljas för att ta hem frukterna av en sådan insats. Med tanke

på de ekonomiska svårigheter företaget brottades med som bla resulterat i stora personalinskränkningar var det nog en hel del Albinmän som tyckte att de nu hamnat i rena lekstugan. Styrelsen föll också för den "fräcka" presentationen och gav en komplimang till säljledningen. Frågan är om de fått klart för sig hur mycket pengar som gått åt. Nåväl, i Göteborg visades två av båtarna, den av Per Brohäll ritade Albin 23, som mätte 7x2,70, deplacement 1600 kg,

motor Volvo Penta MD17C på 35 hk, pris 75.300:—. Och Norlinkonstruktionen Albin 78, 7,80x2,76, deplacement 2.350 kg, storsegel 14,5 m<sup>2</sup>, genua II 13,7 m<sup>2</sup>, motor Volvo Penta MD5A/110 S på 7,5 hk. Pris 84.500:—, 84.500:—.

Arbetet med att samordna funktioner från de olika bolagen till en fungerande enhet intensifierades. Ledningsgruppen kom att bestå av Claes Åke Nygren VD, från Marieholm, marknadschef Sverige Lars Nylander och produktionschef Visby Tom Sifvert, båda från Shipman, marknadschef export Gunnar Backlund, ekonomichef Birger Brodahl och produktionschef Kristinehamn Jan Stridh, alla från Albin. Det skulle dröja en tid innan denna organisation arbetat sig samman. I många stycken hade ju de tre företagen arbetat efter helt olika filosofier.

Ett förhållande som man inte tillräckligt observerade och som senare skulle visa sig ödesdigert var det skick och de stora saldon de olika företagens kundskontroll visade när de skulle sammanföras i det nya bolaget. Marieholm hade en hel del kommissionsbåtar hos svenska och utländska återförsäljare, där det speciellt på exportsidan hade varit mycket bristfällig kontroll och där många av båtarna sålts utan att redovisning lämnats. På Shipmansidan fanns en anseelig mängd kundfordringar direkt på båt kunder, en reskontra som det så småningom visade sig ha varit misskött redan tidigare. Albin hade genom Albin Finans kontroll över fordringarna på direkta båt kunder men liksom Marieholm dålig kontroll över kommissionsbåtar.

## Nålstick

Våren -78 presenterade man så ytterligare en ny segelbåt, den av Peter Norlin ritade Albin 85. Med måtten 8,56x2,83, deplacement 3.200 kg, segelyta IOR 40,5 m<sup>2</sup>, dieselmotor på 12 hk kostade hon 129.500 och var naturligtvis en stor konkurrent även till båtar inom den egna flottan såsom Vega, Ballad och Scampi.

Fabriken i Kristinehamn var ju vid det här laget inte speciellt överbefolkad med sina 140 man och i Visby arbetade 85 man. Utöver det gamla programmet åstadkom man 46 st 23:or och 73 st 78:or i Kristinehamn och 11 st 85:or i Visby att levereras före semestern.

Avvecklingen av Marieholmsfabriken visade sig bli betydligt kostsammare än de budgeterade 2 mkr man avsett. Utom kostnader för avvikelser i försäljningsvolym och priser blev kostnaderna nära 5 mkr.

För att stimulera till ökad försäljning av tillbehör gjorde man försök





att lansera en ny kontokortskredit, Marinkonto, där ägare av Albinbåtar kunde på ett enklare sätt skaffa sig nödvändig utrustning.

Att man inte på så kort tid som trots allt gått lyckats frigöra sig från tidigare företagstillhörighet visade sig i en del detaljer. Den Shipmaninfluerade produktionsledningen anmärkte på att Kristinehamnsfabriken till semestern låg väsentligt efter produktionsplanerna med 10 båtar av 23:an och 15 st 78:or. Man diskuterade åtgärder för att komma ikapp. Att man i Visby låg 14 båtar efter med 85:an av planerade 25 båtar kom aldrig upp till diskussionen. Såna där små nålstick satte sina spår.

För att hitta "andra ben att stå på" när fritidsbåtsbranschen visade så klara tendenser att droppa av gjorde man försök att komma in på bruksbåtar. Ett par *fiskebåtar* bedömdes lämpliga och skroven skulle köpas från England och utrustas i Kristinehamn. Man gjorde också en del försök att komma in på området industriplast och hitta lämpliga objekt som skulle kunna passa produktionsapparaten i Kristinehamn.

## Moder med fyra döttrar

Efter att ha varit ägare till företaget i 17 år och därefter verksam i styrelsen i fem, lämnade Lars Larsson i juni sitt styrelseuppdrag. Han behövde därför inte delta i de bekymmersamma diskussioner om framtiden som startade hösten 1978. Man gjorde en hel del utredningar om olika alternativa lösningar med kraftig neddragning i Kristinehamn, alternativt total nedläggning där och utökning av Visbyanläggningen.

Utredningarna fortsatte och fram på höstkanten hade man kommit fram till att bolaget återigen skulle organiseras om. Det nu aktuella förslaget gick ut på att göra ett moderbolag med fyra döttrar; ett produktionsbolag, två säljbolag och ett bolag för industriplast. Riktigt vad den nedbrytningen skulle tjäna till blev väl aldrig riktigt klarlagt. Man talade i termer som snabbare lönsamhet, renodlade arbetsuppgifter, differentierat säljarbete och fler människor involverade i beslutsprocessen.

Det var väl ingen som var så där våldsamt entusiastisk inför den nya ändringen men det utnämndes i alla fall ett antal nya direktörer!



Albin Express gjorde ett idiotsnabbt genombrott på den svenska marknaden. Pris 3/4-fabrikat när den presenterades på Göteborgs-mässan 1979, 49 900 kr.



Albin 27 -wynne, ritad av den berömde amerikanske konstruktören Jim Wynne, hade för en Albinbåt helt nya drag. Amerikanska båtlinjer hade tidigare bara funnits i den importerade Camper 22.

Och så var det åter dags att flytta iväg kundreskontran som ju sannerligen inte kommit i bättre skick sedan fusionen. Detta därför att det nya säljbolaget etablerade sitt högkvarter i företagets marina i Täby. Till Täbykontoret flyttade också chefen för produktionsbolaget Tom Sifvert. Produktionsfolket i Kristinehamn och Visby frågade sig hur Sifvert skulle kunna hålla den riktiga närtakten och få överblick över vardagsproblemen.

Inte heller 1978 blev det så många båtar levererade: 747 båtar av 10 olika modeller från Kristinehamn, 393 båtar av 4 modeller från Visby och 38 båtar från Marieholm.

1979 inleddes i nya företagsfor-

mer och Claes-Åke Nygren hade gjort ett bra jobb med att organisera upp det hela. Produktions- och marknadsfolk stod plötsligt i lite motsatsförhållande till varandra men det var ju meningen att skapa en produktiv konkurrens mellan bolagen och stimulera till personligt engagemang.

Redan 1978 hade de sista båtarna av Viggen och Albin 79 levererats och det fanns bara ett fåtal Albin 25 och Albin 30 kvar. En del båtar lades ner av produktionstekniska skäl och andra för att man kanske inte riktigt förstod att de fortfarande hade sin publik. Det har också visat sig genom att de uppstått igen, Ballad tex som ju trots allt hängde med till 1980 har börjat tillverkas igen i Danmark,



Våren 1978 presenterades Peter Norlin-ritade Albin 85, Cumulus. Hon kostade 129 500 kr och var naturligtvis en konkurrent till egna flottans Vega, Ballad och Scampi.

motorbåtarna Albin 30 kommer i lätt modifierad form att fabriceras på ett västkustvarv och Albin 25 är snart klar för presentation i en version med omdesignad överbyggnad. Det Kristinehamnsföretag som tagit upp tillverkningen hoppas kunna ta fram ett 50-tal båtar per år.

## J24-kopia

I slutet av mars kunde man ta i bruk en *provbassäng för båtar* i Kristinehamnsfabriken (i Visby fanns redan en sådan). Premiärbåten var nya Albin Express som skulle bli klar för presentation lite senare på våren.

1978 års bokslut visade sämre siffror än både budget och prognos och ägarna fick ånyo göra mycket stora aktieägartillskott. Vidare såldes marinorna i Stockholm och Göteborg till ett fastighetsbolag i Beijerggruppen.

Våren visade dock upp en ljusning i marknadsläget både i Sverige och på export. Och man rapporterade positiva prisavvikelser i båda marknadsbolagen. Produktionen började flyta, Kristinehamn låg 10 båtar över plan, Visby 10 efter. Men produktionsbolaget hade ett problem, de ständigt stigande materialpriserna.

Idésprutan Lars Nylinder hade kommit upp med tanken att göra en liten, snabbgående segelbåt. Han hade observerat J24:ans snabba segertåg. Peter Norlin fick uppdraget att ta fram en båt. I Kristinehamnsfabriken där Rune Andersson nu basade, satte man till alla klutar och på rekordtid togs

båten fram. Det blev *Albin Express* som sen gjorde ett snabbt genombrott på den svenska marknaden. Båten mätte 7,77 x 2,49, deplacement 1,800 kg, stor 17,5 m<sup>2</sup>, fock 14,5 m<sup>2</sup>. Idén att ta fram en bra men samtidigt billig båt resulterade i att man till att börja med endast levererade båten i 3/4-fabrikat. Och priset blev 49.900:—. 3/4-fabrikat var ju något som bla Shipmanfabriken sysslat med tidigare och som visat sig vara ett utmärkt komplement för att kunna hålla höstförsäljningen igång.

På utvecklingssidan var en ny motorbåt, Albin 26, klar för presentation medan Norlinbåten *Stratus* låg en bit efter planen. *Albin 26* ritades av Per Brohäll och tanken var att ersätta 25:an som ansågs både omodern och dessutom svår att bygga. Båten mätte 7,95 x 2,88, deplacement 2.500 kg, motor Volvo Penta PRO-40 på 124 hk. Pris 139.600:—.

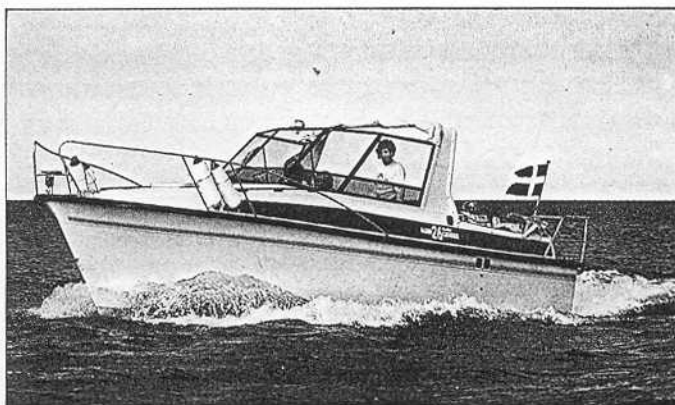
## Miljonförlust i USA

Man diskuterade problembarnet Albin Marine Inc, företagets amerikanska dotterbolag som under en längre tid bara ökat på sin skuld till moderbolaget. Styrelseordföranden *Ulf Lindén* hade i ett tidigare skede sett till att ett stort antal Ballader sålts till USA, det ansågs att lagret av färdiga båtar var för stort. Lindén ansåg att det var bättre att sälja båtarna till USA även om det blev för ett lägre pris. I USA såldes båtarna och USA-bolaget köpte in trälare från Korea för den amerikanska marknaden. Detta höll fart på bolaget men det ledde också till att det blev stora oreglerade mellanhavanden med moderbolaget och det visade sig så småningom också leda till en förlust på ett tiotal miljoner kronor. Produktionsutfallet visade att man till semestern 1979 låg 47 båtar över de uppsatta målen i Kristinehamn medan man släpade efter 53 båtar i Visby, där man fått problem med stor personalomsättning. Industriplastbolaget införlivades med produktionsbolaget eftersom den huvudsakliga sysselsättningen blivit att montera fiskebåtar.

Gunnar Backlund som varit VD för exportbolaget slutade på Albin för att gå tillbaka till databranschen och Claes-Åke Nygren lämnade sin tjänst som VD för att övergå till konsultverksamhet i egen regi. Ekonomichefen *Birger Brodahl* utsågs till ny VD för moderbolaget.

## Beg båt försäljning

I september kunde man för första gången på länge rapportera ett kvartal med plusresultat. Försälj-



Albin 26 var tänkt att ersätta trotjänaren Albin 25, som ansågs omodern och svår att bygga. Albin 26 ritades av Per Brohäll och kostade vid premiären 139 600 kr med Volvos nya PRO 40:a.



Albin 23 blev aldrig någon succé. Man gav den delvis nya linjer med en ny överbyggnad och flyttade motorn och kallade den för Albin 232, men det hjälpte inte.

ningsökning och framför allt minskade omkostnader bidrog till det positiva resultatet. En av anledningarna till att man kunnat öka försäljningen var idén om att förmedla försäljning av kundens gamla båt. Genom att denna skulle bli momsbelagd vid återförsäljning via företaget gick det inte att göra ett regelrätt inbyte men Albin kunde söka in köpare och förmedla affären. Denna verksamhet bedrevs huvudsakligen från en speciell avdelning i Södertälje, Albin-Hallen.

*Stratus* presenterades i prototyp redan på Gotland Runt 1978 men nu var det dags för den färdiga båten. 10,72 x 3,30, deplacement 5.200 kg, segelyta IOR 59 m<sup>2</sup>, 22 hk dieselmotor och ett pris på 290.000:—. Båten lanserades i första hand i 3/4-fabrikat för 219.000:—. På Europamarknaden var det inte lika populärt med "hembyggen" och mest för den marknaden och för USA beställdes 30 *Stratus* i helfabrikat i Korea. Även andra legoproduktioner planerades. USA-bolaget skulle i egen regi börja göra Albin 85 och det fanns även idéer på tillverkning av *Stratus* och någon motorbåt.

Albin Express blev redan från

början storsuccé. Det bildades Expressklubbar och båten klassades snabbt. I september var det dags för första riksmästerskapet och inte oväntat blev Peter Sundelin vinnare trots att det fanns ett helt koppel namnkunniga seglare i konkurrentbåtarna.

Windsurfingbrädror blev allt populärare. Man tog upp en tillverkning i egen regi men så småningom beställdes ett parti från Hongkong. Leveranserna från Hongkong sköttes inte utan det blev stora förseningar och en massa bekymmer.

Trots att det nu levererades båtar i betydligt högre takt än de närmaste föregående åren stod det fram på höstkanten klart att produktionsbolaget p.g.a stora mate-



Ulf Lindén, styrelseordförande ansåg att det var bättre att sälja billigt än inget alls.



Birger Brodahl utsågs till VD efter Claes-Åke Nygren som övergick till konsultverksamhet.

rialprishöjningar inte kunde hålla kostnaderna under kontroll. Prognosen pekade mot ett avsevärt minusresultat, förluster i storleksordningen 8–9 mkr förutsågs. Det var pessimistiska tongångar även på marknadsbolagen. Lars Nylander pekade på att den svenska marknaden gått ner 15 % per år de senaste åren och det fanns inget som tydde på att den trenden skulle brytas. Tack vare de nya båtarna hade året klarats ganska bra men 1980 ansågs ändå osäkert.

## Ägarbyte

Det arbetades med budget för 1980. Över 1500 båtar och en omsättning på över 180 mkr diskuterades. Men tendenserna hos marknaden gjorde att det behövdes ökade säkerhetsmarginaler.

Leveranserna under 1979 blev i alla fall högre än de båda tidigare åren och 1.010 båtar, dock av 10 olika modeller, levererades från Kristinehamn, från Visby 442 båtar av 5 modeller, däribland de sista exemplaren av *Shipman 28*.

Ägarna ansåg nu att företaget efter alla förlustår ej kunde drivas vidare, åtminstone inte i den form





det hade. Nedläggning av den ena produktionsenheten kunde vara ett alternativ. VD-gruppen fick i uppdrag att arbeta fram förslag till hur företagets problem skulle lösas. Efter hand formades tanken hos gruppen att ta över företaget. Det ansågs att de tre privatpersonerna skulle på ett effektivare sätt kunna bringa ner företaget till en marknadsanpassad nivå. En hel del förhandlingar med banker och ägare följde och slutgiltigt blev affären inte klar förrän en bit in på året. Ägarbytet gällde dock retroaktivt från 1 januari. Att kapitalstarka företag som Beijer och Transatlantic på ett sådant sätt överläter ett företag är naturligtvis ägnat att förvåna och utgör en grogrund för diverse spekulationer.

Vilka överlevnadsmöjligheter hade då företaget med den nya ägarsatsen? De som tog över var moderbolagets VD Birger Brodahl och cheferna för marknadsbolag och produktionsbolag Lars Nylander respektive Tom Sifvert. De gamla ägarna hade rensat balansräkningen och kvarstod dessutom med ekonomiska garantier. Överlåtelsen skedde visserligen till ett symboliskt belopp men den slutliga köpeskillingen var avhängig av en eventuell vinst. Kundfordringarna har tidigare berörts men för den osäkerhet man kände hade ett betydande belopp reserverats. Men de långdragna förhandlingarna gjorde att några viktiga försäljningsmånader förlorades. Först i början av mars beaktades affären och företaget kunde börja arbeta i sin nya form.

Då hade man redan presenterat en ny motorbåt, *Albin 27 Wynne*, 8,12 x 3,07, deplacement 2.900 kg, Volvo Penta marindiesel MD40A på 85 hk alternativt TMD40A på 124 hk. Pris alternativt 184.000 och 192.950.—. Båten var ritad av amerikanen Jim Wynne och hade onekligen för en Albinbåt helt nya linjer. Amerikanska motorbåtslinjer hade man redan tidigare fört in genom att i liten skala importera en daycruiser som också ritats av Jim Wynne, Camper 22.

Nya linjer gav man också Albin 23 genom delvis ny överbyggnad och en ändrad motorplacering. Båten fick i den nya versionen beteckningen *Albin 232*. En motorsegelare fanns också på programmet, *Albin Minerva*, ritad av Håkan Södergren. Båten mätte 9,55 x 3,21, deplacement 4.400 kg, storsegel 22 m<sup>2</sup>, självskotande fock 21,2 m<sup>2</sup> och 35 hk dieselmotor. Man hann



Stratus presenterades i prototyp redan på Gotland Runt 1978. När den året senare presenterades kostade den 290 000 kr, i 3/4-fabrikat 219 000 kr.

dock bara få fram en första prototyp av den.

## Farligt nära

Kundreskontran hade det gjorts många fåfänga försök att bringa reda på. När sen förmedlingsbåtarna började komma och inbetalningar från köpare av dessa båtar skulle tillgodogöras köpare av nybåtar blev det en ännu värre soppa. För sent gick det upp för Brodahl att försäljningsbolaget i Täby tappat allt grepp över kundfordringarna och att den flermiljoninvestering som gjorts vid övertagandet inte alls räckte till. De många flyttingarna och omorganisationerna av ekonomifunktionerna spelade naturligtvis en stor roll men det torde också vara klart att ledningen för marknadsbolaget inte haft tillräckliga ekonomiska insikter för att klara av denna viktiga del.

Första halvåret gick dock ganska bra med ett nära nog 0-resultat. Ändå bättre kunde det gått. Det fanns ett ganska stort lager osålda båtar vid halvårsskiftet och frågan är om man inte inom säljledningen varit för optimistisk i tron på att reserverade båtar skulle leda till kontrakt. En intensivare säljspurt i den vikande marknaden hade behövts.

I slutet av juni blev husvagnsdirektören Tore Nilsson på förslag av Investeringsbanken erbjuden att gå in som ordförande i styrelsen. Nilsson kom dock inte att närvara vid något mer styrelsemöte än det som ägde rum 30 oktober.

Tredje kvartalet gick inte lika bra. Det såldes bara 190 båtar.

Trögheten i säljarbetet förklarades med osäkerhet hos köparna inför den pågående kärnkraftsdebatten och en arbetsmarknadskonflikt under bästa säljsäsong. Det blev också märkbart att folk börjat dra sig för större skuldsättning trots att lånemöjligheter fanns.

På traditionellt goda exportmarknader som tex Danmark hade nedgången varit enorm. Danskarna hade ju om möjligt ännu värre ekonomiska problem än Sverige och båtmarknaden där hade helt följdriktigt fallit ur. Däremot hade bearbetningen av andra exportmarknader varit mycket dålig och resultatet blev därefter.

Så åter till styrelsemötet den 30 oktober. Efter genomgång av säljbolag och produktionsbolag med förlustsiffror i båda rapporterade VD att förlusterna nu var i farlig närhet av 2/3 av aktiekapitalet. Lagen föreskriver att man då är skyldig att begära sig i konkurs. Kontakt hade tagits med banker och de tidigare ägarna men man fann inga tänkbara åtgärder för att rädda företaget. Styrelsen kunde endast konstatera att spelet var slut och konkursen ett faktum.

För fullständighetens skull skall också rapporteras antalet sålda och levererade båtar t o m 30 oktober. Från Kristinehamn blev det 773 båtar och från Visby 281 st.

## 3 ggr för stor kostym

Konkursförvaltaren Leif Naucér konstaterar bla i sin förvaltningsberättelse att lokalerna i Kristine-

hamn torde varit i det närmaste tre gånger för stora för den produktion som var rimlig ur marknadsynpunkt. Försäljningsorganisationen hade placerats i Täby. Från denna avdelning sköttes allt försäljningsarbete jämte kundreskontran. Det kan redan nu sägas att det förhållande att kundreskontran, genom att den sköttes illa, säkerligen i avsevärd mån varit en bidragande orsak till koncernens fallisemang.

Naucér pekar också på att marknaden varit av avgörande betydelse för konkursen. Albin var inte den enda båttillverkare som kom på obestånd 1980. Den mycket höga räntan i kombination med oron för marginalskattebegränsningar kan vara en orsak till varför marknaden gått ner på det sätt som skett.

Albin Marin hade uppenbart misslyckats med att dra ner personalkostnaderna i takt med den minskade försäljningen. Sannolikt hade bolaget också haft för diger modellflora. Produktutvecklingen hade i många fall blivit alltför kostsam, och Albin Marins tidigare goda namn och rykte hade kommit att i avsevärd mån försämrats genom kvalitetsbrister. Albin Marin hade vidare dragit på sig betydande kundfordringar gentemot in- och utländska återförsäljare. Det torde inte vara någon överdrift att påstå att dessa engagemang missköts.

Förvaltningsberättelsen är lång och här har bara dragits några axelplock. I korthet kan man väl efteråt konstatera att ett av de stora felstegen i Albin Marins historia var att bygga den stora och dyra produktionsanläggningen i Kristinehamn. Fusionen mellan Albin, Marieholm och Shipman var kanske nästa stora felsteg. Att man sen inte i tid fattade marknadsutvecklingen, utan åtgärdade för sent och i för små steg, var också bidragande orsaker. Men nu är det gjort, konkursen ett faktum och ett kapitel i fritidsbåtsbyggandets historia slut.

På våren 1982 bildades Nya Albin Marin. De tre ägarna, Bengt Möller, Jan-Erik Fredung och Åke Eriksson byggde upp det nya företaget kring fabriken i Visby och Albinprogrammets segelbåtar. 1982 byggdes ca 300 båtar.

*Text och bild Eric Carlstedt som varit anställd inom Albin-gruppen sedan Albin Marins start. Före fusionen arbetade han med reklamfrågor, därefter hade han huvudsakligen administrativa uppgifter. I de fall de skildrade händelserna inte funnits klart dokumenterade avspeglar artikeln Carlstedts egen syn på skeendet.*

