

Stål.

Tidning från Stena Stål

#4.2019

EXPANSIVT I LIDKÖPING

TUNGA ARTILLERIET MOT TJUVAR

SVETSADE SIN VÄG TILL KONSTEN

MOBILT PANNRUM ÄR MODELLEN

Tävla om
sportbag!

Gröna satsningar – goda affärer

Klimatsmart i flera led hos Thomas Betong

 **STENA STÅL**
Gör mer möjligt.

SAMARBETE ÄR FRAMTIDEN

En sak är rätt uppenbar när det gäller hållbarhet. Ingen klarar det på egen hand.

Mer hållbara alternativ anser många kan kosta lite mer, och ensam är det svårt att komma igenom med förbättringar. Det krävs samarbete för att lyckas, och det behövs lagstiftning, förpliktelser och regler som stödjer.

Bygg- och anläggningssektorn har tagit fram en färdplan för fossilfri konkurrenskraft. Enligt den skall alla bolag inom bygg- och anläggningssektorn fram till 2022 kartlagt sina utsläpp och satt klimatmål. Enligt deras färdplan så står tillverkningen av byggmaterialen för 80 procent av bygg- och anläggningsbranschens klimatpåverkan.

Betongindustrin står för en stor andel, men det är också en industri med stark potential att sänka sin klimatpåverkan. Utsläppen går att få ner med 40 till 70 procent med teknik som finns redan i dag.

Med de olika siffrorna kring bygg- och anläggningsbranschen framför sig kan man även konstatera att det som gör mest nytta för miljön är det som aldrig har producerats.

Ur det perspektivet skulle delningsekonomi och liknande kunna vara ett bra sätt att spara resurser. Men hur går det att hitta en affär i att arbeta för en mer hållbar bransch, där minskad konsumtion är en betydande del av paradigmet? Det är en knäckfråga som ingen klarar att lösa på egen hand.

På sidan tre här i tidningen intervjuar vi forskaren **Anna Pernestål**. Hon lägger fram fyra scenarier för framtidens godstrafik.

Ett av dem är inne på samma linje som jag nämner i inledningen, att det krävs tuff styrning för att klara av miljömålen – ett scenario där det blir dyrt att inte jobba hållbart.

Tidningen har även besökt **Thomas Betong** i Lane Ryr, ett företag som vi har hjälpt med en klimatsmart lösning för transport av armeringsstål, läs mer på sidan 10. Thomas Betong har föresten även varit bra på att minska koldioxidavtrycket från sin tillverkning, och har dessutom en spännande produktutveckling.

Ett annat exempel på en intelligent lösning är företaget **Vänerteknos** affärsidé som vi skriver om på sidan 16. Deras mobila värmepannor för att torra spannmål drivs av pellets istället för fossila bränslen.

Dessutom har Vänertekno skapat en möjlighet för kunden att hyra ut pannan när skördesäsongen är över, delningsekonomi. Smart.

Trevlig läsning,

Henrik Forsmark
Vd, Stena Stål



Följ oss på Facebook, LinkedIn och Instagram

Stål.

En tidning om stål som ges ut av Stena Stål.

Postadress:
Box 4088,
400 40 Göteborg

Besöksadress:
Fiskhamngatan 8,
414 58 Göteborg
Telefon: 010-445 00 00

HENRIK FORSMARK
Ansvarig utgivare

ANN MC MANUS
Redaktör

Vi gillar tips och synpunkter på tidningen. Hör gärna av dig till oss på adress redaktionen@stenastal.se

Besök oss på webben:
www.stenastal.se
www.stenastal.no

Produktion:
Newsroom, Göteborg
www.newsroom.se

Framsidesbilden:
Mikael Hecktor på
Thomas Betong.
Foto: Jeanette Larsson

Tryck:
RisbergsAdbox



STENA STÅL
Gör mer möjligt.



Projektet "Framtidsscenarier för det digitaliserade godstransportlandskapet" pågick under 2019. Förutom forskarna deltog fler än 50 olika bransche experter som kom med input och deltog i olika workshops. Mer information om projektet finns här: www.itrl.kth.se/research/

Fyra vägval för godstrafiken

KTH-forskaren Anna Pernestål och hennes kolleger har i ett projekt försökt lista ut vad syntesen mellan hållbarhetskrav, automatisering och digitalisering kan leda till för framtidens godstrafik.

– Om man drar det till sina extremer ser vi fyra möjliga scenarier, säger hon.

Av THOMAS DRAKENFORS

Det första – **Social Engineering** – visar upp samma affärsstruktur som i dag. Men hållbarhetsmål och skatter är hårt reglerade.

– Hållbara material och fossilfria bränslen gäller, och det

blir dyrt att göra på andra sätt, säger Anna Pernestål.

I scenario två, **Green Circle**, måste företag vara helt transparenta med alla data kring sin miljöpåverkan. Lagstiftningen är annars inte så tongivande.

– Istället får konsumenterna makt och aktörerna blir tvungna att tävla om vem som är bäst på hållbarhet.

I scenario tre, **Partnership Society** är logistikföretag helt beroende av bra partners som delar med sig av data som hjälper dem att ta rätt beslut.

– Det finns ingen riktig överenskommelse om vilka regler kring hållbarhet som gäller, det kan variera mycket efter vilken



ANNA PERNESTÅL

Ålder: 41 år.
Yrke: Doktor i systemvetenskap, föreståndare för Integrated Transport Research Lab på KTH.
Bor: Uppsala.
Intressen: Löpträning och textiltillverkning.
Lyssnar på: Folk- och världsmusik.
Kör: Cyklar och åker kollektivt.

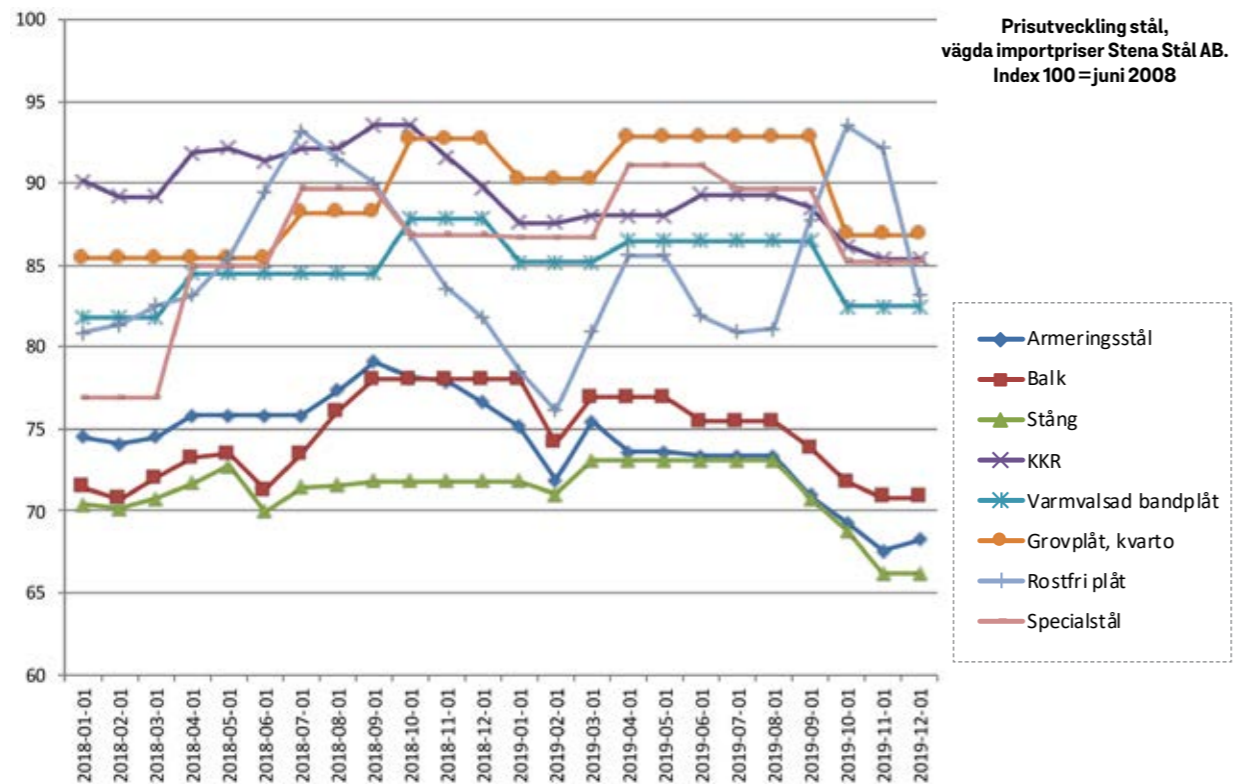
politik som styr för tillfället, säger Anna Pernestål

I det fjärde scenariot, **Bathing in Data**, har delningsekonomin exploderat. Logistikbranschen är helt kommersiellt driven och huvudaktörerna är inte vare sig tillverkare eller transportör, inte eller köpare av transporttjänster.

– Men de har databaserade tjänster som listar ut ungefär vad som kommer att beställas och var, kunskap som de tar betalt för. Andra aktörer får sköta blixtnas snabba leveranser med fordon som i princip är rullande lager.

Om vi prioriterar hållbarheten, vilket scenario ska vi hoppas på?

– Något av två första. De andra är mer kommersiellt inriktade.



ANALYS HAR DET BOTTNAT?



HANS SVENSSON

MARKNADSCHEF, STENA STÅL

Det senaste halvåret har priserna på Stål gått ned i takt med den försämrade efterfrågan. Vi ser sättningar på alla produkter. Priserna på rostfritt material har under samma period både stigit kraftigt för att sedan falla tillbaka. Orsaken till detta är spekulationer kring tillgången av nickel på världsmarknaden.

Är vi i en lågkonjunktur? Nej knappast enligt min bedömning. Vi har en minskad tillväxt och utmaningar på efterfrågan

inom flera sektorer. Den tyngre industrin i Sverige är de som tidigast har känt av försvagningen och det pratas allmänt om prognossänkningar på mellan 20 och 30 procent. För lättare industriprodukter är nedgången mindre och inom bygg så känns det som att den nedgång i efterfrågan som har varit det senaste året börjar plana ut och behoven är stabila på den här nivån, men kommer från andra segment är tidigare.

Efterfrågan på stål påverkas tidigt vid en konjunkturförändring. Vad som har hänt i den här och i tidigare nedgångar är att de lägre prognoserna skapar lagerneddragningar i flera led. Lagren på råvaror till stålproducenterna, verkslager, grossistlager och slutförbrukarnas lager

minskas. Detta ger en större påverkan i producentledet än minskningen av den verkliga förbrukningen och påverkar prisbilden. Jag tror att vi är igenom den fasen nu vilket höjer efterfrågan hos stålverken och priserna kommer att stabiliseras. Det börjar rulla igen.

Kanske har det bromsats för hårt. Vi ser redan nu i december att priset på järn-skrot har gått upp och att vi har prishöjningar på skrotbaserade produkter som kunde varit större om inte kronan stärkts de sista veckorna. I början av ett nytt år har vi ofta sett att lager börjas fyllas på ute i Europa, bättre efterfrågan skapar utrymme för prishöjningar i de korta cyklerna som stålet lever i. Kanske står prishöjningar för dörren när vi går in i 2020.

Jag önskar er alla en god jul och gott nytt år och kom ihåg att oavsett konjunktur är det alltid roligt att jobba med stål!



KAN SJÄLV

HANDLINGSKRAFT Ett elfordon anpassat efter egna standarder, det stod högt upp på DHL Deutsche Posts önskelista för några år sedan. De kontaktade några av de klassiska tyska biltillverkarna för hjälp. Men intresset var mer eller mindre obefintligt. Då tog DHL saken i egna händer. 2010 grundades företaget Streetscooter och fem år senare var serieproduktionen i gång.

I dag har 7 000 hemgjorda paketbilar ersatt en mängd av den tidigare husmodellen Volkswagen Caddy.

– Oerhört irriterande, tyckte Volkswagens tidigare vd, Mattias Müller, när han kommenterade saken för några år sedan.

Men för DHL blev det en lyckad satsning, som skulle visa sig bli ännu bättre. För den robusta och funktionella elbilen blev inte bara en bra lösning för landets postchaufförer, den började även efterfrågas av andra företag. På bilden rullar modellen Work Cool med kylaggregat i skåpet, nischad för livsmedelsleveranser.

Firar tio år av **tillväxt**

Här har stålleveranserna mer än tiodubblats

Stena Stål startade sin filial i Lidköping 2009 och firar därmed tio år i höst. Verksamheten har växt stadigt både när det gäller personalstyrkan, mängden stål som levereras och hur stort område man distribuerar till.

Av ERICA HOLM

En som varit med sedan starten är Johannes Ahlstedt, filialchef.

– När vi började var vi två säljare och en på lagret. Nu har vi dubblat vår styrka till fyra på kontoret och två på lagret och så har vi även en egen chaufför, säger Johannes Ahlstedt.

Lokalerna var från början ganska spartanska men 2011

byggdes en ny fräsch kontorsdel och nytt personalrum med kök.

– Vi har även utökat vårt säljområde. Från början levererade vi mest till Lidköping, Vara och Mariestad men i dag distribuerar vi till hela Skaraborg och norra Bohuslän med kunder i till exempel Strömstad och Karlsborg i norr och ner till Vårgårda i söder så det är ett stort område.



Det är kunderna som gör jobbet så roligt

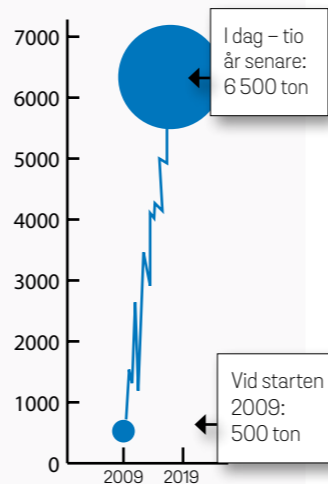
Mängden stål som distribueras har ökat från 500 till 6 500 ton.

– Nu är vi väl etablerade och jobbar nära våra kunder. Skaraborg är industritätt och vi jobbar mer och mer med kundspecifika material som är unikt för oss och som vi kan lagerhålla åt våra kunder så vi har hittat vår nisch. Senaste tillskottet är SSAB 355 Betad & Anoljad plåt.

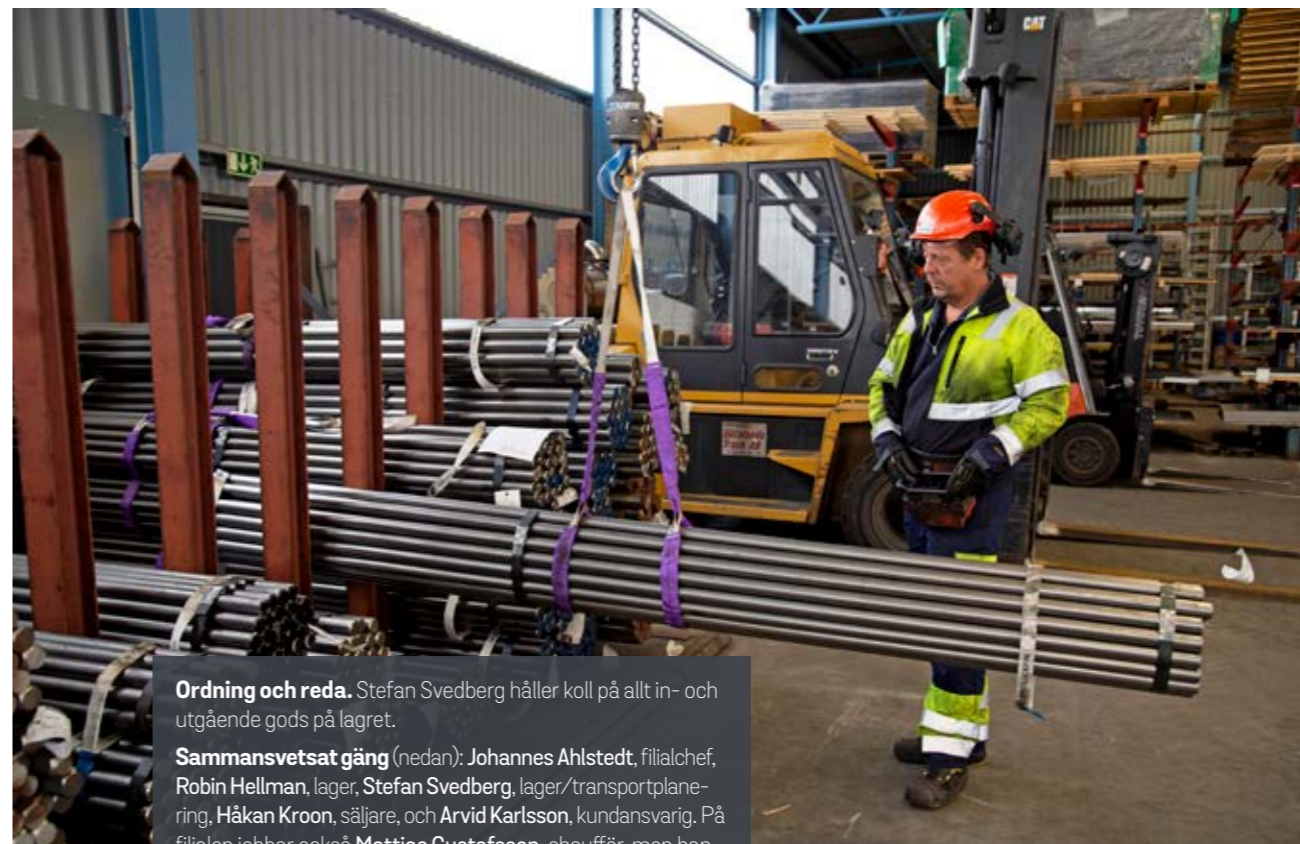
De personliga relationerna med kunderna är enligt Johannes Ahlstedt det bästa med jobbet.

– Det är kunderna som gör jobbet så roligt och vi firar vårt 10-årsjubileum tillsammans med dem, säger han.

Leveransökningen i siffror



Växande verksamhet. Håkan Kroon, Arvid Karlsson och Johannes Ahlstedt på Stena Stål i Lidköping drar upp riktlinjerna för filialens fortsatta expansion. Foto: Jeanette Larsson



Ordning och reda. Stefan Svedberg håller koll på allt in- och utgående gods på lagret.

Sammansvetsat gäng (nedan): Johannes Ahlstedt, filialchef, Robin Hellman, lager, Stefan Svedberg, lager/transportplanering, Håkan Kroon, säljare, och Arvid Karlsson, kundansvarig. På filialen jobbar också Mattias Gustafsson, chaufför, men han var ute med leveranser vid fototillfället.





Tunga grejer. I Thomas betongs fabrik i Lane Ryr arbetar sammanlagt 40 personer i tvåskift med att bygga armeringskonstruktioner och att gjuta.
– Det är en hel del att göra, vi märker inte av någon tillbakagång i konjunkturen, säger produktionsplaneraren Mikael Hecktor (lilla bilden t h).
Foto: Jeanette Larsson

MIKAEL HECKTOR

Ålder: 37 år.
Bor: Brälända.
Familj: Sambo.
Intressen: Är mekaniker i ett rallyteam.
Håller på: Frölunda Hockey.
Kör: Volvo V70.



Coils från eget lager i hamnen

Smart lösning ger Thomas Betong ständig tillgång till armering

När Thomas Betongs produktionsanläggning i Lane Ryr beställer armering på coil körs det med tåg hela vägen från Tyskland till ett lager i Uddevalla hamn. En både klimatsmart och praktisk lösning.
– Det underlättar väldigt mycket, säger produktionsplaneraren Mikael Hecktor.

Av THOMAS DRAKENFORS

Thomas Betongs anläggning i Lane Ryr ligger väl dold ute i den Bohuslänska

skogen. För en besökare syns först ingenting annat än täta barrträd. Sedan passerar man en dunge och där är de: en handfull byggnader på en



Det är ett pussel för arkitekterna att få till dagens stora öppna planlösningar utan att tappa bärkraft

stor öppen plats mellan träden.

På utsidan av betongfabriken ligger ett par rejäla högar med sand och singel – ballast som tillsammans med armering av högsta kvalitet ska bli bärmaterial i stabila konstruktioner.

En annan av byggnaderna är robohall. Där tillverkar de armeringsnät och -stegar i en mer eller mindre helt automatiserad

process. Det slamrar och låter en del när maskinerna jobbar under överinseende av en handfull personer. Näten och stegarna används sedan i fabriken tillverkning av balkonger och plattbärlag till stora bostadsbyggen.

Plattbärlagen skiftar en hel del i storlek.
– Från en halv till tolv meter långa, säger Mikael Hecktor. Variationen beror på att det är



Först i Sverige med klimatsmart betong

MILJÖ/ Sedan 2012 erbjuder företaget betong med 30–50 procent lägre koldioxidavtryck. Det åstadkommer de genom att ersätta en del av cementen med granulerad masugnsslagg.

– Egenskaperna försämrars inte, men i vilken utsträckning den går att användas styrs av hållfasthetsklasser och exponeringsklasser, säger Mats Karlsson, produktchef på Thomas Betong.

Metoden är i dag ganska allmänt förekommande hos de stora betongtillverkarna.

– Men vi var först med den i Sverige, säger Mats Karlsson.

» ett pussel för arkitekterna att få till dagens stora öppna planlösningar utan att tappa bärkraft i konstruktionerna. Småbitarna behövs bland annat för att bygga trapphus och liknande.

Många av oss har bilden av en rätt smutsig industri, med arbetare som kommer hem med näsan full av grått damm. Men dagens betongtillverkning ser lite annorlunda ut jämfört med förr.

– Visst, du blir fortfarande lite skiten, men det har blivit mycket renare. Och på de ställen där det kan finnas betongdamm måste du ha mask nu för tiden, säger Mikael Hecktor.

De har mycket att göra, jobbet pågår i en jämnhöj belastning och några dippar i produktionen när de kan rulla tummarna ser de inte mycket av.

– Nej, det är alltid ett tjugotal projekt igång samtidigt.

Lösningen med att kunna frakta lasterna med armeringsstål i järnvägsvagnar som rullar hela vägen till Uddevalla gör att Thomas Betong kan ta emot stora volymer i stöten. Och för att göra det ännu enklare har Stena Stål satt upp ett lokalt lager i samarbete med Uddevalla hamn*. Från hamnen fraktas rullarna med armering de 14 kilometerna till betongfabriken i takt med att materialet går åt: cirka 70 ton i veckan.

En mycket bra lösning tycker Mikael Hecktor.

– Jag behöver aldrig fundera på om vi har materialet till hands, säger han.



Check. Mikael Hecktor och svetsaren Ove Bergman tar en närmare titt på en ritning ihop (ovan).

Stabilt att stå på. Nygjutna balkonger, snart färdiga för transport ut till ett större bygge (t h).

Foto: Jeanette Larsson



Jag behöver aldrig fundera på om vi har materialet till hands

THOMAS BETONG

Företaget grundades under namnet AB Färdig Betong på 1955 av ingenjören Martin Thomas. Första fabriken etablerades i Karlstad men efter bara några år flyttade bolaget sitt huvudkontor till Göteborg. 2015 bytte de till Thomas Betong. I dag har Thomas Betong 2 100 anställda i 163 fabriker placerade i länder som USA, Tyskland, Sverige, Polen och Norge.

De producerar 5,3 miljoner kubikmeter betong vare år och omsätter närmare 7 miljarder. Sedan 2012 erbjuder företaget betong med 30–50 procent lägre koldioxidavtryck. I fabriken i Lane Ryr tillverkas 60–70 kubikmeter betong varje dag. Fabriken i Lane Ryr hette tidigare Lane Ryrs cement och förvärvades av Färdig Betong 1990.



Leveranserna från Tyskland kommer i snitt en gång i veckan och tåget stannar precis utanför det magasin där vi har deras gods



Fem frågor:

... till Jenny Bjärefors, speditör på Uddevalla hamn. Hur länge har samarbetet med Stena Stål pågått?

– Det börjar närma sig tre år nu, vi startade i januari 2017. Volymer har faktiskt ökat lite på sistone och just nu förvarar vi 600 ton för deras räkning. Leveranserna från Tyskland kommer i snitt en gång i veckan och tåget stannar precis utanför det magasin där vi har deras gods. Det brukar vara 65 ton varje gång

och vi lyfter in det direkt från vagnen med en klämtruck. Det är jättesmidigt.

Behöver ni mycket personal för Stena Ståls lagerhållning?

– Nej, det är bara två personer, och de jobbar inte enbart med Stena Stål. Det är bara en del av deras tjänst.

Hur fungerar det när Thomas Betong behöver leverans?

– Stena Stål gör ett avrop och en av våra killar åker bort till magasinet och märker ut lasten. Sedan bokar

vi en lokal åkare som kör ut det.

Allt som allt ... hur mycket gods hanterar Uddevalla hamn på ett år?

– En miljon ton.

Det är förresten tal om att flytta hela hamnen?

– Staden växer åt det här hållet och från 2022 får vi tillgång till ett nytt område som heter Fröland, det ligger några kilometer västerut. Men själva flytten kommer att ske successivt under många år.

* Läs mer om Stena Ståls samarbete med Uddevalla hamn på nästa sida. »

Dubbla skalskydd stoppar verktygstjuven

Stölder av verktyg och material är ett vanligt problem på byggarbetsplatser och något som drabbar de flesta. Men nu finns ett sätt att stoppa tjuvarna.

– Safe Tool Storage är en förrådscontainer med ett fullgott skalskydd och dubbla säkerhetsdörrar som kompletterad med larm gör det extremt svårt att lyckas med inbrott, säger Ulf Fredriksson på tillverkaren Töreboda Svets.

Av ERICA HOLM

Safe Tool Storage är en produkt som stoppar stölder av verktyg och material på byggarbetsplatser.

– Stölder inom entreprenad för bygg och anläggning är oerhört vanligt. Det stjäls verktyg och liknande för över 2 miljarder kronor om året. Stölderna sker ofta på platser nära Europavägarna och stöldgodset är snabbt ute ur landet och säljs vidare nere på kontinenten, säger Michael Andersson på Right and Bright AB som arbetar med införsäljning av Safe Tool Storage.

Containern kommer som modul i två storlekar och tillverkas av Töreboda Svets, ett familjeföretag som startade 1983 och har lång erfarenhet av att bygga tankar och cisterner. I dag ägs det till lika delar av grundarens söner Ulf Fredriksson, Dan Fredriksson och Jörgen Frisk.

– Till skillnad från vanliga för-

rådscontainers har vi en egentillverkad produkt med tjockare plåt. Golvet är fem millimeter och väg-garnas ytterplåt är fyra millimeter och råmaterialet kommer från Stena Stål, säger Michael Andersson.

Modulerna är inbrottstestade enligt EN 1143-1 Grade II, (standard för test av strongroom och valves). Testet prövar produktens motstånd mot brytande men framförallt skärande, borrarande och roterande verktyg.

– Safe Tool Storage har dubbla skalskydd så det blir i princip blir



Överens.

Michael Andersson på Right and Bright AB och Ulf Fredriksson på Töreboda Svets tror att inbrottssäker förvaring ligger i tiden.

omöjligt att ta sig igenom innan vaktbolag eller polis är på plats eftersom larm med vibrationsdetektor går direkt, säger Ulf Fredriksson.

Huvudlåset på den yttre dörren kan användas med kodlåsning för passage dagtid.

– Den lilla modulen väger 2,5 ton och den stora 5. Båda har avtagbara lyftöron, vilket gör att stöld genom att flytta hela modulen i princip är uteslutet. Det har gjort att vi fått produkten självrisikbefriad av Länsförsäkringar i Skaraborg.

Man kan också komplettera med fastsättning i fundament eller körplåt för extra säkerhet.

Safe Tools Storage är relativt ny på marknaden och har precis börjat marknadsföras gentemot uthyrningsföretag inom byggentreprenad som i sin tur ska kunna hyra ut produkten, berättar Michael Andersson.

Förhoppningen är att i framtiden kunna lansera produkten i hela Europa.

– Problemen med stölder finns överallt och behovet är lika stort över hela världen. Det finns också andra användningsområden som till exempel förvaring av båt-motorer eller till sadelkammare, säger Michael Andersson.



Smidig lösning. Michael Andersson visar hur Safe Tool Storage huvudlåset på ytterdörren kan användas med kodlås för passage dagtid. Eluttag och mekaniska lås är standard, medan isolering, belysning, elcentral, värmare med mera är tillval. Att det handlar om rejäla doningar framgår av bilden nere t h.

Foto: Jeanette Larsson

Lanserar anläggning för drivmedel med samma säkerhetsnivå

SKALSKYDD/ Behovet av mer flexibla drivmedelsanläggningar ökar. Därför har Töreboda Svets också utvecklat en mobil och säker drivmedelsanläggning i samma typ av modulsystem som Safe Tool Storage.

– Anläggningen är uppbyggd i moduler, med tankar i flera storlekar som kan kopplas ihop. Man kan ha tankar för bensen, diesel och andra drivmedel, allt efter kundens önskemål. Det finns också möjlighet att ta med tankar för exempelvis spolarvätska och vatten, säger Michael Andersson.

En speciell takkonstruktion skyddar anläggningen och håller för rejäla snö-



mängder. Den är byggd i bärande stål vilket förhindrar skadegörelse och Töreboda Svets är först på marknaden med att ha fått en sån här drivmedelsanläggning inbrottsklassad.



FRÅN GROVJÖBB TILL GALLERIET

JONAS OLSSON

Ålder: 32 år.
Yrke: Metallkonstnär med masterexamen i Metal Art.
Bor: Ljungskile.
Familj: Sambo.
Lyssnar på: R L Burnside.
Läser: Eyes of the Skin: Architecture and the Senses av Juhani Pallasmaa.
Kör: Buss till jobbet, annars en BMW 520, 2000.



En svetsfog kan vara mer än något som får broar och skeppskrov att hänga ihop på ett säkert sätt. För den som har rätt blick för saken kan den även rymma ett mått av estetik, som för Jonas Olsson. Han svetsade sig ut från fabriken och hela vägen in på konsthögskolan.

Av THOMAS DRAKENFORS

Konst kan vara svår att förklara. Det blir lätt pretentiöst och en smula obegripligt. Men skulptören Jonas Olsson menar att det inte är nödvändigt att krångla till det, om man inte vill. Gillar man något är det bra, det räcker så.

– Och blir du provocerad är det också okej, då har det i alla fall skapat en känsla, säger han.

Sina egna skulpturer i metall beskriver han som lite "köttiga".

– Även om de är abstrakta så har de mänskliga former.

Jonas Olsson började sin bana som svetsare. Han jobbade på ett verkstads-



TÄVLA OM ... EN STENA STÅL-BAG!

Perfekt att bära träningskläderna i – eller varför inte julklapparna? Bagen är gjord av reflextyg och har stängningsbara fack och rejäla bärremmar som tål tuffa tag. Det enda du behöver göra för att ha en chans att vinna är att svara rätt på följande fråga:



En av gaserna nedan är inte en ädelgas, vilken?

1. Argon.
- X. Acetylen.
2. Helium.

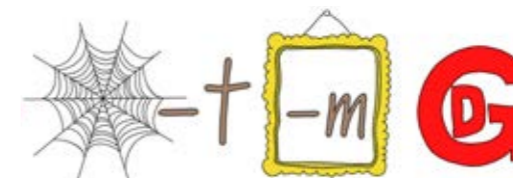
Om du vill delta behöver vi ha ditt svar senast **10 januari 2020**. Grattis säger vi till **Kristina Hultberg** i Göteborg som vann tävlingen i förra numret. Rätt svar då var **1. Aron Winter**.

Skicka ditt svar till oss på redaktionen@stenastal.se så att vi har det senast

10/1

JULREBUS

Lösningen hittar du som vanligt på www.stenastal.se/kundservice/losningar



företag i Uddevalla där han fogade ihop allt från trappor till rejäla traverser. Men efter ett tag började han intressera sig mer för den estetiska sidan av att sätta ihop metallbitar med svetsfogar. Han sökte in till Stenebyskolan i Dals Långed och gick sedan vidare till Konsthögskolan i Oslo, där han i dag jobbar deltid som tekniker och lärare. Bland annat undervisar han blivande konstnärer i att svetsa. – Det ska vara riktiga, fina fogar. Inget slarv, det vill jag inte se, säger han.

Att hanka sig fram som konstnär är ingen söndagspromenad, många sliter i decennier utan att få upp lönen i nivå med en genomsnittlig låginkomsttagare. Men Jonas Olsson är nöjd med sina val i livet. Han går inte runt och ångrar sig och längtar tillbaka till verkstadsjobben.

– Nej, men jag gillade det också. Det var en skön känsla att komma hem från arbetet och ha uträttat något konkret.

Är du fortfarande vass med svets-elektroder och acetylgas?

– Absolut, även om jag inte har alla certifieringar som krävs i dag.

RETURADRESS:

Stena Stål AB, Box 4088
400 40 Göteborg, Sverige

Heta affärer på landet

Mobilt pannrum spar pengar för bönderna

Vänertekno tillverkar Vänerpannan, en pelletseldad varmluftspanna byggd i container, som ger miljövänlig uppvärmning och låg driftskostnad.

– Mest är det bönder som använder den för spannmålstorkning. Övrig tid finns andra behov som byggarbetsplatser under vintern, säger vd David Andrae.

Av ERICA HOLM

Sedan David Andrae köpte Vänertekno 2005 har han utvecklat verksamheten. En sak han funderade över var de dyra uppvärmningskostnaderna med direktverkande el.

– Jag letade efter en varmluftspanna men hittade inget som fungerade. Då tyckte pappa att jag skulle rita en själv eftersom jag är konstruktör i grunden, .

En månad senare hade han svetsat ihop en pelletspanna som kunde värma hela lokalen med varmluft.

2008 ringde en kund som ville ha ett platsbyggt pannrum men David tyckte det låg utanför hans område och tackade nej.

– Några veckor senare körde jag förbi en lastbil med containrar och tänkte att där har jag ju pannrummet. Jag ringde upp kunden som gav klartecken och sedan satte vi igång.

Resultatet blev ett mobilt pannrum som fungerade så bra att David började



Familjeverksamhet. David Andrae driver Vänertekno tillsammans med frun Catherine Andrae Reuterskiöld som sköter ekonomi och inköp. Vid sidan om Vänerpannan är en annan av företagets framgångsrika produkter en plattlyft som används för att plocka upp stenplattor.

Foto: Jeanette Larsson

fundera på andra användningsområden.

– Jag kontaktade lantbrukare som torkar spannmål med varmluft och det fanns helt klart ett intresse för en pelletsdriven varmluftspanna.

Så föddes Vänerpannan. I nuläget säljs cirka 15 pannor per år. Alla i container men i olika dimensioner – från 25 till 450 kw och som värmer från 300 till 50 000m².

– Det är samtidigt en lönande investering för bönderna eftersom som vi åtar oss att hyra ut pannan när den inte används. Därför betalar den sig relativt

snabbt, säger David Andrae.

I dag har de cirka 40 pannor ute hos olika kunder. Det kan vara byggarbetsplatser, idrottshallar, garage och kyrkor med mera som behöver snabb tillfällig uppvärmning.

– Vi köper nästan allt material från Stena Stål. Vi har ett bra samarbete och behöver inte granska priser vid varje beställning.



Vi åtar oss att hyra ut pannan när den inte används