

## Världens första eldrivna kyltrailer vintertestades på Åland

s. 3



## Åland har inemot 3 000 företag

s. 14–15



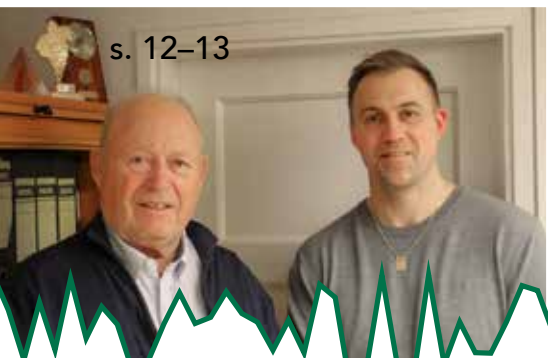
## Korv och kött i 100 år

s. 6–7



## Rundbergs har energi för allt

s. 12–13



# tempen



## I denna tidning:

|                                                   |    |                                              |    |
|---------------------------------------------------|----|----------------------------------------------|----|
| Utmaningar och framsteg – nu och i framtiden..... | 2  | På Åland är företagandet vardag .....        | 14 |
| Lyckade vintertester – Först i Norden .....       | 3  | En pusselbit i det organiserade kaoset ..... | 16 |
| Ny strategi som guide mot fossilfrihet.....       | 4  | Nytt avtal med Fjärdvägen .....              | 16 |
| Fler gasbilar för AX Transport.....               | 5  | Transmar satsar på HCT för Sverige .....     | 17 |
| God mat varje dag.....                            | 6  | Omorganisering av personalen slutförd .....  | 18 |
| Gott mottagande för nya webbsidor .....           | 8  | Vilket är ditt bästa semesterställe? .....   | 18 |
| Transmar förbereder flytt på fastlandet .....     | 9  | Transmar anpassade sig till strejkerna ..... | 18 |
| Ny trafik till skärgården uppskattas .....        | 9  | Förnyade utrymmen hos Budbil .....           | 18 |
| Mer än bara avfall.....                           | 10 | Transmar satsar på öppet hus.....            | 19 |
| Många energiformer i framtiden .....              | 12 | Lemströms kanal .....                        | 20 |



Fler gasbilar för AX Transport  
sid. 5



Mer än bara avfall  
sid. 10



En pusselbit i det organiserade  
kaoset sid. 16-17

## VD:s hörna

# Utmaningar och framsteg – nu och i framtiden

År 2023 var ett år fyllt av utmaningar och framsteg både internt inom Transmar och i omvärlden. Världen ter sig idag alltmer orolig. Både Finland och Sverige är dock nu fullvärdiga medlemmar i Nato. Ekonomin i världen befinner sig däremot mitt i en lågkonjunktur.

Allt detta påverkar vår verksamhet, våra planer och beslut även i Transmar och på Åland, likväl som inom våra verksamhetsområden Sverige och fasta Finland.

För att möta nuvarande och framtida utmaningar har vi inom Transmar sjösat en stor förändringsprocess med visionen att engagera hela vår personal i utvecklingen av vårt bolag. Alla ska känna sig trygga i att säga sin åsikt, i att få vara delaktiga och vara med och påverka sina egna arbeten. Detta är extra viktigt i dagens omvärld, som ter sig alltmer osäker och oförutsägbar.

Inom ett lite mer lokalt omvärdsperspektiv kan vi konstatera att fungerande transporter är en viktig förutsättning för Åland.

Inför 2024 ingick Rederi Ab Fjärdvägen och Transmar ett avtal som säkrar M/S Fjärdvägens fortsatta trafik mellan Långnäs och Nådendal. Färjelinjen säkrar idag över 80% av alla godstransporter till och från Åland samt 100% av alla bränsletransporter.

Hållbarhet blir en allt viktigare del i vår verksamhet. Hållbarhet handlar inte bara om miljön eller elbilar. Det handlar även om schysta arbetsvillkor och ett fungerande samhälle som helhet.

Om detta och mycket annat kan du läsa i vårt andra nummer av kund-, intressegrupps- och personaltidningen Tempen. Vårt första nummer från år 2023 har fått ett bra mottagande av er läsare. Vi hoppas att även via detta nya nummer igen kunna ge er mer information om vår verksamhet, våra kunder och leverantörer samt logistikbranschen i allmänhet.

Trevlig sommar!

Mats Clemes



# Lyckade vintertester – Först i Norden

Vintern 2023/2024 har Transmar deltagit i de första testerna av en eldriven kyltrailer i Norden. Testerna visade var förbättringar behövs och gav Transmar mersmak att arbeta för nya miljövänliga lösningar.



De nordiska vinterförhållandena medför många utmaningar. Det gäller även nya miljövänliga lösningar inom logistiken, vilket var bakgrunden till att trailertillverkaren Schmitz Cargobull inledde ett unikt samarbete med Transmar under vintern. För första gången någonsin testades en helt eldriven kyltrailer i trafik i Norden. Trailern, som Transmar testade dagligen under tre månader på en rutt mellan Mariehamn på Åland och Lundo på fastlandet i Finland, är en av totalt 15 prototyper som Schmitz Cargobull samtidigt testat på olika håll i världen.

– Meningen var att vi skulle finna eventuella problem med batteridrift vintertid. Även färjetrafiken intresserade tillverkaren, säger Hans-Erik Eker, fordonsansvarig hos Transmar.

För Transmar gav testet värdefull erfarenhet när bolaget siktar på att minska hela verksamhetens koldioxidavtryck med hälften till år 2030 och bygga upp en helt fossilfri fordonsflotta till 2035.

– Testerna gick bra. Möjliga problem, såsom laddning ombord på fartyg och kondens då man turvst kör i kyla och kommer in i de varmare fartygen, uppdagades, precis som tänkt, säger Eker.

## Många fördelar

En del utmaningar löstes redan under testerna, men för Transmar kräver en framtida användning av eldrivna kyltrailers en ännu noggrannare ruttplanering då fordonen inte kan laddas varsomhelst. Mycket annat kan tillverkaren redan nu börja åtgärda för att i framtiden kunna serietillverka ekipagen.

– De kommer att komma, men när det sker är förstås ännu oklart. Det här var hursomhelst ett viktigt steg, säger Hans-Erik Eker.

Den eldrivna kyltrailern är både tystare

och utsläppsfri jämfört med traditionella kyltrailers med dieselmotor. Det gynnar trafik särskilt inomhus i lagerhallar och i städer. Ekipagets elmotor kan dessutom laddas både under körning och från externa laddningskällor.

Hos Transmar ser man fram emot dylika tester i framtiden. Tidigare har man testat andra elfordon. Infrastruktur och höga kostnader är ännu ett hinder, men utvecklingen går snabbt framåt.

– Vi vill fortsätta vara i framkant på den här punkten. Då sådana här tester erbjuds hoppar vi gärna på. Det hjälper både oss och våra kunder, säger Eker.



Hans-Erik Eker, Mats Clemes och Robert Nylund från Transmar och Tommy Lindholm från Volvo presenterar den eldrivna kyltrailern som drogs av en lastbil från Volvo.



# Ny strategi som guide mot fossilfrihet

Under 2023 har Transmar arbetat fram en hållbarhetsstrategi som ska säkerställa fortsatt arbetssäkerhet och kompetens inom koncernen, men som också tar sikte på en fossilfri fordonsflotta år 2035.

Med grund i FN:s 17 globala mål för hållbar utveckling har Transmar arbetat fram en egen hållbarhetsstrategi. Med sex egna utvalda huvudmål tar Transmar sikte på flera hållbarhetsaspekter.

– Hos Transmar har vi redan länge jobbat för miljön och ständiga, även indirekta, förbättringar görs hela tiden. Det som ändrat under senare år är att vi börjat mäta och följa upp fler miljöaspekter, och nu har vi ställt upp dessa konkreta mål som ett komplement, säger Robert Nylund, chef för Försäljning & Marknad.

Nylund betonar att hållbarhet handlar om mycket mer än miljö, även om miljöaspekter är just det som många företag arbetar extra mycket för och med just nu.

- Ett företag måste vara miljömässigt, ekonomiskt och även socialt hållbart.

För Transmar syns det i att de uppställda målen omfattar arbetssäkerhet och utbildning, men även ekonomisk tillväxt och anständiga arbetsvillkor.

- Hållbarhet är inte längre någon trend, det är en ny norm, säger Nylund.

## Fossilfri flotta

För ett företag inom transportbranschen riktas många blickar ändå mot miljöpåverkan och vad som kan göras där.

- För ett företag i transportbranschen, såsom Transmar, kommer 99 procent av koldioxidbelastningen givetvis från själva

transporterna. Där finns utmaningen, säger Nylund.

För att dra sitt strå till stacken på denna punkt har Transmar ställt upp ett ambitiöst men realistiskt strategiskt mål. År 2035 ska flottan av tunga fordon vara fossilfri.

- Men i den omställningen är tekniken förstås avgörande. Vi har redan testat elfordon och -trailers, men mycket beror på tekniken hos lastbilstillverkarna, kundernas önskan och samhällets infrastruktur, säger Nylund.

I den övriga verksamheten finns redan goda alternativ och Transmar har bland annat installerat solpaneler och bytt till kylmaskiner som återvinner värme.

- Om vi ska vara hållbara måste vi förnya oss. Och gentemot kunderna vill vi visa upp konkreta förbättringar, säger Nylund.



Robert Nylund ansvarar för Transmars nya hållbarhetsstrategi. I strategin ingår även satsningar på solenergi. Exempelvis har solpaneler installerats på terminalen i Mariehamn.



## Fler gasbilar för AX Transport

Investeringarna i en fossilfri fordonsflotta hos Transmars dotterbolag i Stockholm går framåt enligt plan. Fördelarna är många och under 2024 levereras ytterligare åtta biogasdrivna fordon för den tempererade varudistributionen.

Med nya krav på fossilfri varudistribution i Stockholms stadskärna och Transmars ambitioner att nå fossilfrihet år 2035 ligger AX Transports investeringar helt rätt i tiden. Dessutom är fördelarna fler än enbart miljömässiga.

- Fordonen har absolut motsvarat förväntningarna. De är dessutom märkbart tystare jämfört med våra dieseldrivna fordon vilket är ett stort plus när vi levererar i City, säger Henrik Lindahl, vd för AX Transport.

Att Stockholm City troligtvis kommer att fortsätta utvidga de områden där dieselfordon är förbjudna ger distributionsföretag med gas- och elbilar en klar fördel.

## Uppfyller flera mål

Investeringarna följer både AX Transports egna mål att ha en helt gas- och eldriven fordonsflotta år 2030 och hela Transmarkoncernens strategi att nå fossilfrihet för sina tunga fordon år 2035. I skrivande stund, våren 2024, har AX Transport nio gasbilar i trafik, motsvarande ungefär en fjärdedel av fordonsflottan. Under 2024

fortsätter investeringarna.

- Vi har beställt ytterligare åtta biogasdrivna fordon för leverans under 2024 vilket betyder att nästan 50 procent av våra fordon körs fossilfritt före utgången av året. Därmed är vi på god väg att nå vårt mål att vara 100 procent fossilfria före utgången av 2030, säger Lindahl.

## Bättre infrastruktur behövs

De första gasbilarna levererades av tillverkaren Scania sommaren 2023, efter vissa förseningar på grund av globala leveranssvårigheter och komponentbrist. Nu är läget bättre och AX Transport ser fram emot

de fortsatta leveranserna.

- Däremot är utbudet av tankningsställen för gas mer begränsat än vi hade förväntat oss. Det medför vissa logistiska utmaningar, säger Lindahl.

Tankningsmöjligheterna blir ändå hela tiden bättre och Lindahl hoppas att alla parter kan jobba tillsammans för att gynna övergången till fossilfria transporter för framtiden.

För AX Transport är investeringen stor men självklar. AX Transport sköter distributionstrafiken av tempererat gods i Stockholmsregionen för ett flertal åkerier i Sverige. Bolaget har lager och terminal i Tumba utanför Stockholm.



Henrik Lindahl ser fram emot fortsatta satsningar på fossilfria fordon.



# God mat varje dag

**I 100 år har familjeföretaget W.J. Dahlman producerat charkuteriprodukter på Åland. Det senaste decenniet har företaget vuxit rejält och blivit en helhetsleverantör av mat och köksutrustning. I transporterna är punktlighet avgörande.**

År 2024 fyller åländska W.J. Dahlman 100 år. Allt började med ett korvmakeri i en liten, mörk källare år 1924. Därefter tillkom slakteriet och på 1970-talet skaffades större produktionsutrymmen.

– Jag tycker det är imponerande. Ett familjeföretag som verkat i 100 år visar att man har vetat vad man gör. Det har knappast varit lätt. Svängarna har varit många och företaget har utvecklats mycket på vägen.

Det säger vice vd och produktionschef Mats Lindman. I dag är det han och Johannes Dahlman, sonson till grundaren Wilhelm Johannes Dahlman, som driver företaget tillsammans med en kunig personal, där många även blivit verkliga trojänare.

– För en tid sedan slutade en korvmästare som varit här i över 40 år. Dessutom avtackade vi en trojänare på eko-

nomiavdelningen. Hon hade jobbat här i 45 år, säger Lindman.

## "Ta inget för givet"

Trots en lång historia och betydelsefull kontinuitet grundar Dahlmans inte sin framtid på det.

– Det finns en tendens på Åland att ta en del för givet. Men saker måste förändras och kommer att göra det, säger Mats Lindman.

Kort efter att Johannes Dahlman tog över vd-skapet och Mats Lindman började jobba på Dahlmans fattades beslutet att utvidga verksamheten.

– År 2017 förvärvade vi livsmedelsgrossisten Dinera. Det nästan fördubblade vår omsättning och personal, säger Lindman.

Därmed kom Dahlmans in i nästa fas.

– Varje generation har fattat sina strategiska beslut. Det här blev vår grej.

## Landstigning på fastlandet

Dahlmans fortsätter dessutom blicka framåt. De senaste åren har företaget etablerat sig i fasta Finland genom ett företagsköp. Dessutom har man utökat sina tjänster för att betjäna alltifrån privata kaféer till kommunala storkök.

– I dag satsar vi även på köksutrustning. Vi har all behövlig kompetens för att kunna inreda och förse kök med allt de behöver. Vi är en helhetsleverantör och vill betjäna alla: butiker, restauranger, kaféer och andra kök på hela Åland, säger Lindman.

Andra och stora grossister eller köttförelare i Sverige och Finland utgör inget hot.

– Tvärtom så samarbetar vi mer än vad vi konkurrerar. På Åland har vi lokal-kännedomen.

## Transmar levererar

Företaget omsätter i dag närmare 20 miljoner euro. Importen av grönsaker, andra livsmedel och köksutrustning kommer både väster- och österifrån, även om all köttråvara är åländsk. På Åland levererar man överallt, både köttprodukter och annan mat liksom kökstillbehör. En del kött säljs också till fastlandet.

För transporterna har Dahlmans anlitat Transmar så länge man kommer ihåg, troligtvis ända sedan Transmars första steg som företag på 1960-talet.

– Vi har dagliga transporter från fastlandet, varje morgon. Tre gånger i veckan kommer det laster kvällstid från Sverige, säger Mats Lindman.

Punktlighet är det främsta och viktigaste för Dahlmans.

– När råvarorna kommer på morgonen klockan 6.15 lastas de om och komplet-

Förutom slakteri och charkuteriproduktion har W.J. Dahlman också en omfattande grossistverksamhet kring mat.



terar det som packats tidigare. Klockan 7 åker allt ut till kunderna. Det handlar om minuter.

Transmar sköter också Dahlmans frystransporter till fastlandet, liksom avfallstransporter och specialtransporter av djurkroppar från fabriken. För det som åker till eller från Åland gäller alltså Transmar. På Åland distribuerar Dahlmans däremot det mesta på egen hand med egna fordon, men även där är Transmars delägda dotterbolag Budbil en viktig partner.

– Vi har regelbundna möten och samarbetet är bra, men allt kan alltid bli bättre.



Varje morgon levererar Transmar produkter till och från Dahlmans fabrikskomplex i Mariehamn.



Dahlmans specialitet, rökt wienerkorv, kommer ut ur rökugnen.

Allt handlar om personer, vem man har kontakt med, både chaufförer och kontaktpersoner på kontoret. Digitalisering, kontinuitet och kvalitet är sådant vi just nu diskuterar med Transmar, säger Lindman.

## Blicken över havet

Framtiden, både för samarbetet med Transmar och för Dahlmans egen verksamhet, ser ljus ut. Sverige har än så länge inte varit ett område för expansion, men på fastlandet är Dahlmans på god väg.

– Vi kommer inte att konkurrera med pris eller volym där, utan erbjuda mer "svenska" eller internationella produkter jämfört med vad som produceras i fasta Finland, säger Lindman.

Målet för framtiden är klart.

– Även då är vi ett åländskt familjeföretag med primärmarknaden här, men vi kommer också att ha etablerat oss starkare på fastlandet. Dessutom kommer vi att ha tittat västerut.



Hygien och säkerhet är viktiga aspekter av arbetet hos Dahlmans.



Vice vd Mats Lindman är stolt över W.J. Dahlmans långa historia och snabba expansion.





Laura Hietala

**Familj:** Sambo sedan 20 år

**Arbetsplats:** Chef Kundservice, Transmar Ab, Mariehamn

**När började du jobba hos Transmar?** 2011

**Vad uppskattar du mest hos arbetskamraterna?** Deras hjälpsamhet

**Vad gör du på fritiden?** Pysslar i trädgården och renoverar på huset. Samlar även på historisk inredning och design vilket jag gärna lägger tid på om möjligt.

**Favoritmat och -dryck?** Helt beroende på säsong, just nu på våren/försommaren är moules frites tillsammans med ett glas bubbel fantastiskt gott.

**Favoritfilm eller -serie?** Utan tvekan Seinfeld.

**Din drömsemester?** Klyschigt nog, att få bilda genom Canada och USA med min sambo.

**Ett speciellt minne från arbetslivet?** Covid 19, allt ändrades i och med det.

**Din vision för Transmar om 5–10 år?** Att tillsammans växa med våra kunder i gemensam framgång.

# Gott mottagande för nya webbsidor

Hösten 2023 lanserade Transmar-koncernen sina nya webbsidor med mer fakta och information om företaget än tidigare.

Förändringen är både visuell och informationsmässig för att sidorna ska vara mer allmänt inriktade om hela koncernen. Målet att sidorna ska vara mer användarvänliga och informativa har uppfyllts.

Företaget, inklusive dess historia, presenteras nu tydligare och nyheter publiceras mer regelbundet. Dessutom kan man läsa Transmars personal- och kundtidning Tempen som e-tidning.

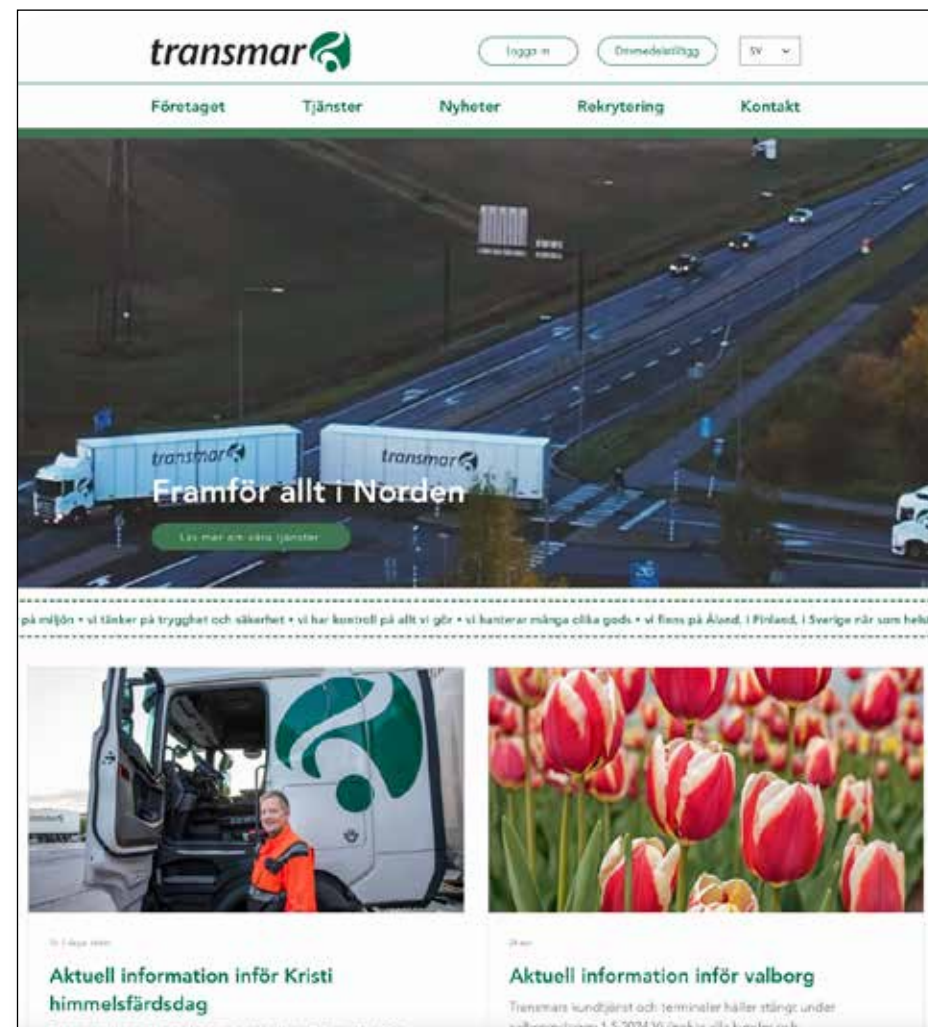
Kundportalen är såsom förr länkad till sidorna, men innehåller även nya verktyg där kunden kan komma åt info om det egna avtalet och de egna transporterna.

– Vi vill med denna förnyelse ge våra kunder, samarbetspartners, anställda och allmänheten mer omfattande och alltid

tillgänglig fakta och information om företaget. Dessutom vill vi dela med oss av aktuella nyheter och händelser om Transmar-koncernen, säger vd Mats Clemes.

Satsningen ingår i ett projekt för att öka synligheten och marknadsföringen kring Transmar. De nya webbsidorna är också länkade till företagets sidor på sociala medier, där man i framtiden kommer att göra nysatsningar för att öka informationen och företagets tillgänglighet.

De nya webbsidorna har utvecklats i samarbete med mediebolaget Oy Holm-MediaData Ab och den grafiska byrån Oy Hausa Ab.



## Transmar förbereder flytt på fastlandet

I höst lämnar Transmar sina nuvarande utrymmen i Nådendal för en flytt till Åbo och transportbolaget Scandic Trans lokaliteter. På sikt arbetar Transmar för nya egna utrymmen nära hamnen i Nådendal.

Som en följd av bolagets strategiska beslut sedan några år tillbaka och Nådendals stads nya detaljplan för Transmars terminalområde, kommer Transmar i höst att flytta ut ur sin nuvarande terminal på fastlandet.

– Rent strategiskt har vi redan för flera år sedan beslutat att göra oss av med fryslagerverksamheten. Detta görs för att fokusera mer på gummihjulstransporter, terminalverksamhet och lagerverksamhet för andra godstyper, säger Transmars vd Mats Clemes.

Transmar har därför börjat söka nya, mer ändamålsenliga utrymmen i Åbo-regionen. I samband med Nådendal stads

nya planer för området där Transmar hittills verkat blir en tillfällig flytt och ett nytt samarbete nu lämpligt. Transmar flyttar nämligen inledningsvis in i samma utrymmen som företaget Scandic Trans verkar i nära Åbo hamn.

– Det är ett samarbete som vi tror att kan vara intressant och som kan utvecklas, men först måste upplägget förstås utvärderas, säger Clemes.

### Återkomst till Nådendal

Eftersom den nya detaljplanen för området kring Transmars terminal och kontor i Nådendal troligtvis vinner laga kraft i au-

gusti, kommer flytten att ske efter det.

– Men det sker förstas med reservation för eventuella ändringar på grund av Nådendal stads beslutsprocess, säger Clemes.

Transmar fortsätter verka på terminalområdet i Nådendal tills byggnaderna ska rivas och området enligt detaljplanen fylls av butikslokaler.

Transmar blickar ändå redan längre framåt. Planerna för ett eget permanent terminal- och lagerområde börjar ta form.

– Strategiskt skulle vi vilja vara nära hamnen i Nådendal. Det berättar vi mer om så fort som de konkreta planerna tar form, säger Clemes.

## Ny trafik till skärgården uppskattas

Från och med 2024 har Transmar utökat sin linjetrafik på Åland. I fokus står livsmedelstransporter från fasta Åland och Åbo till den åländska norra skärgården.

Den nya transportlinjen skapar möjlighet att få gods transporterat både till och från den norra skärgården Brändö - Kumlinge regelbundet. Linjen går tre dagar i veckan: måndag, onsdag och fredag.

– Linjetrafiken har öppnat upp nya



möjligheter för flera leverantörer att snabbt och smidigt tillsammans med oss nå ut med sina leveranser till den norra skärgården året om, säger Robert Nylund, chef för försäljning och marknad på Transmar.

Huvuduppgiften är att leverera livsmedel, i andra hand transporteras styckegods. Om somrarna intensifieras trans-

porterna med fler fordon. Starten har varit positiv.

– Skärgårdslinjen går bra. Kunderna var lite frågande i början, men nu upplever vi att de är nöjda, säger Niclas Sundberg, transportförmän för Transmar på Åland.

En del varor kommer också till Åland från skärgården och linjen har potential båda vägarna.



# Mer än bara avfall

**Då Ålands Renhållning grundades år 1980 var tankarna om och förutsättningarna för sortering, återvinning och miljöhänsyn helt andra än vad de är i dag. Men bolaget grundades för att tänka nytt, har sedan dess varit en pionjär och är i dag Ålands ledande företag på området.**

Ålands Renhållnings fordon är en bekant syn på gator och gårdar för de flesta ålänningar. År 1991 kom Transmar in i företaget, år 2009 blev det ett helägt dotterbolag och är sedan 2017 fusionerat i koncernen. I dag är verksamheten känd som enbart Renhållningen.

– Mycket har hänt sedan 1980-talet. I dag har Renhållningen en omfattande verksamhet och strävar efter ett komplett och skräddarsytt tjänsteutbud kring avfallsservice på Åland. Vi betjänar företag, kommuner och privatpersoner. I vissa kommuner sköter vi enbart transporter, i andra även materialhanteringen, alltså samlar in, sorterar, återvinner och transporterar, säger Robert Nylund, chef för försäljning och marknad på koncernnivå hos Transmar.

Men ett så komplett tjänsteutbud har Renhållningen – eller branschen överlag – inte alltid haft. Då Ålands Renhållning grundades år 1980 fanns det runt 15 depoinier på Åland. Nästan allt avfall hamnade alltså på soptippen.

## Pionjär på Åland

Redan på 1970-talet hade återvinning blivit en grej. Deponierna fanns trots det

kvar länge men skulle så småningom tvingas börja stänga. I den processen var Ålands Renhållning en samlande kraft.

– Renhållningen var tidigt ute, lite av en pionjär som privat bolag. Kommuner har kommit efter först senare då lagen ålagt dem ett större ansvar. Förändringen har varit stor. Vi har alltid sålt våra tjänster utifrån miljöhänsyn, men kan förstås inte tvinga kunderna att sortera. Det har hänt att kunden bytt till en annan entreprenör som inte ställt samma krav. Men i dag tänker de flesta annorlunda, miljön är viktig, säger Nylund.

I dag har Renhållningen en mängd olika tjänster, från grundläggande återvinning till torrsug och rengöring av oljetankar, samt en egen återvinningsstation.



Där sorteras material för transport till återvinning på det finländska fastlandet eller i Sverige. På stationen jobbar bland annat Leif Ask. Inom Renhållningen har han jobbat hela 36 år.

– Jag började köra komprimator på soptippen på Ödanböle. Sen dess har mycket förändrats.

Tippen på Ödanböle, Svinryggens Deponi, är idag den enda soptippen på Åland. Då Ask jobbade där var tipparna många fler. Nu händer det mesta på Renhållningens sorteringsstation. Olika maskiner lastar om, komprimerar och behandlar avfall på väg för att återvinnas eller bli energibränsle. På stationen är det teamwork som gäller, hierarkier och titlar bryr man sig inte om.

– Nej, det är inte så viktigt. Vi hjälps alla åt så bra vi kan. Alla tar ansvar, säger Ask.

## Inga vanliga dagar

Arbetet är mycket varierande. Kollegan Tom Jansson flyttar byggavfall för vidare transport en bit bort. Han har jobbat med det mesta hos Transmar och är även delägare i bolaget. Han håller med Ask, arbetet görs tillsammans och alla på stationen gör mer eller mindre allt.

– Här finns inga vanliga dagar, det är det intressanta. En del av insamlingen sker förstås regelbundet, men däremellan kommer specialjobb såsom oljerengöring och torrsug.

Både Jansson och Ask gillar specialjobben.

– Vi kommer hit på morgonen och så tar vi itu med allt som behöver göras. Vi

kan det här, men det roligaste är ju utmaningarna, säger Ask.

## Lätt att ta för givet

Att ett privat bolag tog det tidiga, och stora, ansvaret för avfallsservicen på Åland är ganska unikt. Detsamma gäller ännu i dag, även om kommunerna nu utför en större del av arbetet och tar in olika entreprenörer till hjälp, bland dem Renhållningen.

– Varken då eller nu har Renhållningen haft en skyldighet att göra detta. Bolaget har tagit ett stort samhällsansvar. Risken är att det tas för givet. Om inte vi skulle ha den här verksamheten skulle kommuner och företag själva tvingas ordna servicen eller köpa in den utifrån Åland, säger Robert Nylund.

Renhållningen inledde exempelvis transporter av brännbart avfall till Uppsala i Sverige på 1990-talet samt egen kompostverksamhet under tidigt 2000-



Tom Jansson och Leif Ask gillar teamarbetet på Renhållningens återvinningsstation.



Susanne Smeds har ett brett kundnätverk att betjäna.

tal, tillsammans med slakteriet och livsmedelstillverkaren Dahlmans och en entreprenör. Innan det hade allt hamnat på soptippen.

– Verksamheten har ju utan tvekan varit bra för Åland, säger Nylund.

## Från 45 till 3 procent

Genom åren har allt fler direktiv ökat kraven på sortering och återvinning. Renhållningen har utvecklats i takt med dem, men ibland också varit en föregångare.

– Utmaningen är förstås att upprätthålla kompetensen, särskilt på specialjobb. På den punkten är Ålands små volymer en utmaning. Man kan inte alltid investera i specialutrustning, men för det har vi också samarbetspartners på fastlandet, säger Nylund.

I dag hamnar enbart 3 procent av det avfall som Renhållningen hanterar på deponi. Ännu för 20 år sedan var siffran 45 procent.



De senaste åren har en lagändring medfört att kommunerna tar mer av det direkta ansvaret, men Renhållningen anlitas i sin tur av kommunen till en stor del av arbetet. Totalt samlas avfall in från tusentals kunder: företag, kommuner, husbolag och privathus.

– Genom uppkomsten av Kommunalförbundet för Ålands Miljöservice, MISE, gick vårt kundantal från 5 000 till 1 500, men vi servar ändå nästan lika många som förr, säger Nylund.

## Frågor från himmel till jord

Kundkontakterna är hursomhelst många. Dem ansvarar bland annat Susanne Smeds för.

– Jag tar bland annat emot bokningar av avfallsflak och önskemål om tömning eller ändrade tömningsintervall för sopkärl. Det blir många olika frågor då kundnätet är så brett.

Smeds uppskattar både variationen och problemlösningen, även om arbetet kan vara hektiskt. Under de 15 år hon jobbat på Renhållningen har mycket skett.

– Frågorna vi får av kunderna är helt andra i dag. Och alla dem försöker vi förstås lösa.

Avfallsservice är ofta något som glöms bort eller tas för givet i samhället, men på Renhållningen är det huvudfokus, varje dag.



# Många energiformer i framtiden

**Företaget Rundbergs Bil och Service har sitt namn till trots service för mycket mer än bilar. Under tiotals år har bränslen av olika slag ändå stått i fokus. I dag är RBS ett energibolag redo för framtiden.**

Mitt emot varandra vid bordet sitter far och son Rundberg. De representerar två generationer i familjeföretaget som bär deras efternamn, båda med olika erfarenheter men trots det båda med ett framtidsblickande tänkande i en länge relativt konservativ bransch.

– Innan vi vet vilka energiformer som blir här för att stanna har vi ganska lång väg att vandra, men intressant är det, säger Roger Rundberg, vd för RBS.

Hans son Daniel, operativ chef, instämmer.

– Ganska länge kommer vi säkert att ha en kombination av gas, el, biodrivmedel och traditionella bränslen.



*Roger Rundberg har drivit familjeföretaget sedan ung ålder.*

Båda intygar att elens frammarsch som energikälla för olika slags fordon är intressant, men att effektivt kunna ladda exempelvis en fordonspark av lastbilar är allt annat än enkelt.

## Långa anor med Transmar

Förutom att ha egna fordon för bränsledistribution på Åland, Rundbergs främsta verksamhet, har far och son insyn i last-



bilsbranschen även som leverantörer av bränslet till Transmars fordon. Rogers far var dessutom med om att grunda Transmar. Redan i ett tidigt skede tog dagens RBS över bränsledistributionen till Transmars fordonspark. I dag fungerar kundförhållandet åt båda hållen.

– Samarbetet med Transmar är otroligt viktigt för oss. Transmar är en stor kund för oss, och vi också för dem, säger Roger Rundberg.

RBS driver den kallmack som Transmar tankar sina fordon vid, mitt emot Transmars terminal i Mariehamn. Bränslet levereras RBS via bränsleföretaget St1.

– Transmar sköter å sin sida vår import av en del produkter från Sverige och hjälper till att dra de släp som vi importerar bränslen med, säger Daniel Rundberg.

## Expansion genom åren

Familjen Rundberg har redan länge varit entreprenörer. Roger Rundbergs farfar

drev en trävaruhandel, och via Rogers föräldrars företag kom man in på oljedistribution, trots att de hade en bakgrund som jordbrukare. Oljedistributionen startade med en lastbil för bränslevarumärket Esso under sent 1950-tal.

– Mina föräldrar dog dock när jag var ganska ung. Därefter tog jag över företaget. Då hade vi åkeri och en bensinstation, säger Roger.

Under 1980- och 1990-talen utvidgade man till att sköta en allt större del av oljedistributionen på Åland. Efter att Essos oljelager i Västra hamnen stängdes och revs byggde RBS ett nytt oljelager i Långnäs, investerade i släp och började importera olja. I dag kör RBS all olja för ABC, Shell och St1 på Åland.

– Men eftersom oljan hela tiden minskar som bränsle har vi redan länge satsat även på annat. I dag är vi framför allt ett energibolag, säger Daniel Rundberg.

Exempelvis har pelletsuppvärmning med egna värmeverk kommit in på 2000-

talet. Kommunala byggnader och industrin hör till kunderna.

– Det börjar med mopeder, säger Roger skämtsamt och syftar på att RBS kunder i dag består av allt från privatbilsister till storindustrin.

Rundbergs driver också ett större antal bränslestationer och kallmackar på Åland, äger ett lagerhotell med solpaneler på taket och har under 2023 också inves-

terat i elbilsladdning. Moder- och dotterbolagen har även bland annat biluthyrning och verkstad liksom båtservice. Omsättningen ligger på runt 40 miljoner euro.

## Redo för förändring

RBS verkar på Åland men är förstås beroende av import. Förutom olja från fastlandet måste RBS importera pellets från



*Pelletsen som importeras från Sverige lagras i Långnäs för vidare transport till värmeverk på olika håll på Åland.*



*I Långnäs har Rundbergs Bil och Service både bränsletankar och pelletshantering. Operativ chef Daniel Rundberg visar upp bränslelagret som finns inomhus.*

Sverige. Det kräver anpassning, precis som samtliga förändringar inom energibranschen.

– Vi försöker hänga med i utvecklingen men det finns många frågetecken och utmaningar, säger Daniel Rundberg.

På frågan var RBS står om fem år svarar han att företaget hela tiden blickar framåt.

– Förhoppningsvis har vi lyckats förutspå förändringarna i branschen, anpassat oss till dem och kunnat växa.



# På Åland är företagandet vardag

**Sedan drygt tio år tillbaka har Åland en heltäckande företagarorganisation som arbetar för de lokala företagens bästa. Regionen är liten men kunskapen stor, och eftersom nästan var tionde ålänning är företagare har Ålands näringsliv ett viktigt uppdrag.**

– Det är väldigt företagartätt på Åland. Med hela 2 900 företag är vi den företagartätaste regionen i hela Finland. Det ger oss på Ålands näringsliv ett viktigt uppdrag.

Det säger Susanne Olofsson, vd på företagarorganisationen Ålands näringsliv. Olofsson har själv en bakgrund som företagare, men har sedan 2016 jobbat på Ålands näringsliv, sedan 2023 som vd.

– Det ger en styrka, trovärdighet och framför allt praktisk erfarenhet att själv ha varit företagare. Min passion är entreprenörskap, att bidra till att utveckla Ålands dragningskraft, att skapa ännu bättre förutsättningar för företagare.

Trots att Åland redan har flest företag per capita i Finland menar Olofsson att det finns plats för fler.

– Om vi ser på hela Åland behöver vi flera. På Ålands näringsliv arbetar vi hårt för att locka nya talanger till ön. Hur man befrämjar det är det mest intressanta i vårt jobb.



På Åland verkar såväl småföretag som storföretag, såsom Orkla på bilden.

## Stor bredd

För att samhället ska fungera behövs alla: olika yrkes- och åldersgrupper, företagare och arbetstagare. På Åland står det ändå klart att de små företagen har en nyckelposition.

– Både små och stora företag, kommuner och olika organisationer är medlemmar i Ålands näringsliv, men 50–60 procent av dem är företag med en till två anställda.

Det totala medlemsantalet uppgår till närmare 500, vilka representerar runt 80 procent av de privata arbetstillfällena på Åland. Ålands näringsliv har verkat sedan 2011 då Ålands handelskammare, Ålands arbetsgivareförening och Ålands köpmannaförening slogs ihop. Enskilt bidrog de med erfarenhet och historia. I dag som sammanslagna har de större muskler. Verksamheten omfattar ett flertal anställda, arbete i olika specialutskott och en bred styrelse från åländskt näringsliv.

– En utmaning för oss är ändå att med relativt små resurser kunna möta olika behov och ha expertis inom många områden. Olika företag kan ha helt olika behov och åsikter, säger Olofsson.

## Bättre förutsättningar

Ålands näringslivs huvuduppgifter är intressebevakning och företagsrådgivning. Dessutom bedriver organisationen kursverksamhet och arbetar för att bevara och stärka utbildningssektorns tillgodoseende av arbetskraft.

– Det handlar om ett aktivt samarbete, med företagen, med landskapsregeringen, andra handelskammare och organisationer. Dessutom driver vi flera EU-projekt som har bidragit till att vi kan bredda våra tjänster. Vi ska samverka men också utmana för att förbättra, säger Olofsson.

En sådan aspekt är den så kallade skattegränsen, som medför betungande byråkrati särskilt för småföretag, då all import och export ska beskattas via tullförfaranden. Just nu bedriver Ålands näringsliv ett treårigt projekt med målet att förenkla det arbetet.

– Tack vare skattegränskontoret, som projektet heter, kan Ålands näringsliv jobba med skattegränsfrågan både långsiktigt och ge rådgivning här och nu, kring hur man rent praktiskt gör en förtullning, säger Olofsson.

I och med de senaste årens turbulens, särskilt under coronapandemin, har Ålands näringsliv snabbt tvingats anpassa sig till medlemmarnas förändrade behov.

– Under pandemin gick in för att hjälpa med kostnadsstöd, mer praktiskt arbete.

Därefter startade vi ett projekt med fokus på affärsutveckling, för att hjälpa företagen veta vad man kan behöva utveckla, eller avveckla.

## Hållbarhet lönar sig

Ålands näringsliv arbetar också alltmer med hållbarhet. Nya lagkrav kommer regelbundet, särskilt för de större företagen, men inom kort även för mellanstora.

– Vi försöker på förhand informera och berätta vad det lönar sig att titta på. Då vi ger rådgivning till nya företag för vi fram att det lönar sig att utveckla produkter och tjänster som håller på sikt, att man inte måste tänka om inom något år, säger Olofsson.

På Ålands näringsliv talar man framför allt om hållbar tillväxt, vilket handlar om mer än enbart miljöfrågor.

– Det handlar om att bygga upp förutsättningar för att kunna verka på lång sikt. Och vi behöver tillväxt på Åland, både inflyttning och att företag vågar satsa och växa, att de börjar titta på marknader utanför Åland. Åland räcker inte.

## Fördelar och nackdelar

Ålands litenhet är något som Susanne Olofsson ser som både en svaghet och en styrka.

– Det finns många fördelar med ett litet samhälle, du kan fatta snabba beslut och det är lätt att nå beslutsfattare och rätt personer. Dessutom är Åland väldigt diversifierat för att vara en liten region, och vi har en stark företagaranda.

Olofsson påpekar ändå att samma

aspekter kan ha en baksida.

– Det kan vara svårt att komma hit som ny företagare, att komma in i kretsarna, få tillgång till finansiering och så vidare.

Om man ser på etablerade företag kan många ha samma ledning under många år. Det kan vara en fördel, men nya idéer behövs också och bland en liten befolkning kan möjligheterna vara begränsade.

– Vi ser ibland att folk flyttar härifrån eftersom de tycker att Ålands storlek är hämmande, men det vill vi på Ålands näringsliv förbättra.

Skattegränsen är en annan aspekt. Den medför utmaningar, trots att till exempel transportruterna är effektiva både väster- och österut.

## Mer samverkan

Ålands näringsliv har alltså mycket att arbeta med och för, men Susanne Olofsson är glad för att man i dag har en stark och kunnig organisation.

– I framtiden vill jag att vi fortsätter vara en relevant organisation, att de åländska företagen vill vara våra medlemmar och att de har de bästa förutsättningarna att må bra och utvecklas.

Åländska företag har i långa tider haft stora framgångar. Åland har ett flertal stora företag som också lyckats nå utanför ön.

– Om jag visionerar hoppas jag att Åland skulle samverka ännu mer, gå samman som region. Bilden utåt borde också förbättras, för att locka kompetent arbetskraft och visa vilka möjligheter som finns här. Vi gör mycket, men kan göra mer, näringslivet och offentligheten tillsammans.

Susanne Olofsson, vd för Ålands näringsliv, hoppas på mer samverkan företagen och samhället emellan.

## Kort om ...



### Kalle Ekström

**Familj:** Frun Sanna, barnen Livia (4 år), Linus (2 år) och Freya (10 mån)

**Arbetsplats och arbetsuppgifter:** Operativ chef i Nådendal

**När började du jobba hos Transmar?** Juni 2011

**Vad uppskattar du mest hos arbetskamraterna?** Öppenheten, att man ger feedback och saklig kritik. Kollegorna ställer oftast upp och hjälper.

**Vad gör du på fritiden?** En stor del av fritiden går åt till familjen och i skrivande stund husbygge. I övrigt gäller utevistelse med familjen och de två hundar vi har.

**Favoritmat och -dryck?** Pasta och vatten

**Favoritfilm eller -serie?** Filmserien Taken

**Din drömsemester?** En "roadtrip" i mellersta Europa med bra väder och god mat.

**Ett speciellt minne från arbetslivet?** Det finns många bra minnen, men ett är när jag år 2011 nyligen hade börjat på Transmar (på kontoret), och en del av inlärningsperioden gick ut på att åka med i en lastbil som hjälpkarl, ut till kunderna och vara med och lasta.

**Din vision för Transmar om 5–10 år?** Att vi nått en stabil tillväxt för bolaget. Att kundnöjdheten är hög och att alla anställda trivs ännu bättre på arbetet.





# En pusselbit i det organiserade kaoset

**"Om någon kan backa en HCT-kombination så är det Daniel". Så lyder kollegornas bedömning på terminalen i Mariehamn. Med 21 års erfarenhet som yrkeschaufför kan Daniel Åberg det mesta om att köra stora fordon på de åländska vägarna.**

Att bli yrkeschaufför var alltid en självklarhet för Daniel Åberg. Sommaren 2024 har han jobbat 21 år som chaufför hos Transmar.

– Jag började här direkt då jag var färdigt utbildad. Det var nog en självklarhet. Dessutom jobbade min pappa hos Transmar, säger Åberg.

Lastbilar fanns alltså i livet från ung ålder. Om somrarna åkte Åberg med när pappa rattade lastbilar på Ålands landsvägar.

– Stora bilar har väl alltid intresserat.

## Organiserat kaos

Åberg jobbar måndag till fredag och kör allt från vvs-produkter till potatiships.

Arbetsdagen börjar klockan 5 med hämtning av släp från fartygslinjen Fjärdvägen mellan Nådendal och Långnäs.

– Arbetsdagen går vanligtvis till att hämta leveranser som kommer från fastlandet, omlastningar och sedan körningar av varor som ska tillbaka till fastlandet.

Omlastningen på Transmars terminal tidigt på morgonen är en av de mest hektiska tiderna under arbetsdagen, men därför också intressant.

– Det är mycket som ska lastas om, som distributionen ska köra ut och som lagret ska sortera vidare.

Åberg sköter själv den egna omlastningen och har ansvar för att allt är rätt och säkert lastat. Det ingår i chaufförens arbetsuppgifter.

– Jag är förstås inte ensam om att ha ett sådant här schema, det är samma svängar som många andra chaufförer har. Men det är det intressanta, att passa in i det organiserade kaoset på terminalen. Om man bara stannar upp för en stund är det riktigt kul att se hur allt går till, även om man ibland också blir irriterad då alla är i vägen, säger Åberg med ett skratt.

## Kundkontakterna roligast

Daniel Åbergs favoritaspekt av arbetet är ändå kontakten till kunderna. Genom åren har kontaktnätet blivit stort och en hel del av Åland är välbekant.

– Då man jobbat så länge som jag går



Att köra och särskilt backa med en HCT-kombination på över 30 meter kräver precision i alla situationer, vet chauffören Daniel Åberg.



mycket på rutin, men att komma ut till kunder är ändå alltid lika roligt.

Åberg uppskattar också att få besöka olika platser. Trots rutinen i arbetsuppgifterna bjuder jobbet på variation.

– Jag har ju inte en och samma arbetsplats. Min arbetsplats finns överallt, över hela Åland.

Den mest krävande delen av jobbet följer enligt Åberg med vädret.

– Det är ju vintertiden, föret är dåligt och jobbet tyngre. Bitvis känns det som om allt är emot en. Man ska hålla samma tidtabeller men vädret och andra trafikantter är inte alltid på ens sida.

## "Bäst på HCT"

Sammantaget trivs Åberg mycket bra på Transmar.

– Enligt mig är sammanhållningen mellan chaufförerna mycket bra, och arbetet är varierande.

Medan Åberg står vid sitt ekipage ute på gården vid terminalen diskuterar hans kollegor en bit bort. Det skämtas en del om branschen, men då Åberg kommer på tal är de uppriktiga: "Han är helt säkert bäst på att backa med en HCT här. Om någon kan backa en HCT-kombination så är det Daniel".

Åberg gillar att köra de stora HCT-ekipagen (High Capacity Transport) på över 30 meter.

– Visst måste man fundera på en hel del då man kör dem. De kräver förstås mer utrymme, men är förvånansvärt smidiga.

Även här spelar förstås erfarenheten in för Åberg, och anspråkslös verkar han vara oberoende av hur mycket beröm han får.

– Haha, säger de så? Det finns nog både fördelar och nackdelar med hur länge man kört. En del går på rutin, men visst har man ju lärt sig en del också.

## Nytt avtal med Fjärdvägen



Inför 2024 har Transmar-koncernen och Rederi Ab Fjärdvägen ingått ett nytt avtal som säkrar m/s Fjärdvägens fortsatta trafik mellan Långnäs och Nådendal. Transmar använder samtliga fem rederier och linjer som trafikerar Åland och transporterar trailers och lastbilar, men enbart på Fjärdvägen transporteras runt 20 trailers tur och retur dagligen. Fjärdvägen är därmed betydande för Transmar och hela Ålands godstrafik. Färjelinjen säkrar i dag över 80 procent av alla godstransporter till och från Åland samt 100 procent av alla bränsletransporter.

## Transmar satsar på HCT för Sverige

Från och med 2024 kommer samtliga nya HCT-ekipage hos Transmar vara anpassade för svenska mått och bestämmelser. I vintras beställdes fyra nya enheter för leverans sommaren 2024.

– Vi vill satsa mer på Sverige och möjliggöra miljövänligare transporter även på de svenska vägarna, säger Hans-Erik Eker, fordonsansvarig hos Transmar.

De nya enheterna är samtliga dragvagnar, de som kopplas direkt efter den

dragande lastbilsenheten. För dem finns det nämligen olika bestämmelser om axelmåtten i Sverige respektive Finland. Övriga HCT-trailers hos Transmar, de som placeras längst bak i kombinationen, är sedan tidigare anpassade även enligt svenska mått.

– Genom att följa de svenska riktlinjerna kommer alla våra enheter i framtiden kunna dras i båda länderna, säger Eker.







## Förnyade utrymmen hos Budbil

Ålands budbilsservice, mer känt som Budbil, har de senaste åren inlett nya samarbeten med ett flertal inhemska och internationella logistikföretag. Det av Transmar delägda bolaget har redan länge varit Ålands största lokala transportör av smågods. Med de nya samarbetena med aktörer som UPS och Matkahuolto samt med möbeljätten Ikea breddar Budbil tjänsterna.

– De nya samarbetena har börjat bra, kunderna verkar nöjda. Leveranser från Ikea är exempelvis en helt ny tjänst på

Åland, säger Budbils vd Tommy Eriksson.

I samband med de nya samarbetena har Budbil också satsat på en ny och förstorad servicepunkt för sina paketleveranser från samarbetsföretagen.

– Det har vi gjort för att göra utrymmena trevligare för kunderna, men även göra arbetet smidigare för oss. Nu har vi exempelvis en bättre tillgång till lagret, säger Eriksson.

Även den nya utrymmena har mottagits väl av kunderna. Budbil fortsätter förbättra sina tjänster.



## Omorganisering av personalen slutförd

Hösten 2023 inledde Transmar omställningsförhandlingar för att uppdatera såväl organisationen som produktions-sätten. Målet var bland annat omorganisering av de administrativa tjänsterna, transportledningsfunktionen samt ledningspositionerna. Därtill uppdaterades produktionssätten genom justeringar och effektiviseringar av transportrutter, chaufförsscheman och terminalfunktioner. Tack vare en konstruktiv dialog och frivilliga lösningar och överenskommelser stannade behovet av uppsägningar på maximalt 15 tjänster, 4 av dem tjänstemannabefattningar och 11 chaufförstjänster, samtliga fördelade på Mariehamn och Nådendal. I och med omplaceringsmöjligheter och frivilliga lösningar blev det slutliga behovet av uppsägningar 13 till antalet.

## Transmar anpassade sig till strejkerna

Under vintern och våren påverkades en stor del av Finlands logistik och handel av två kortare och en längre strejk. Strejken inom processindustrin och hamnarna i mars och början av april påverkade även Transmar, men på det stora hela förlöpte transporterna som normalt. Eftersom passagerartrafiken mellan fastlandet, Åland och Sverige, liksom Transmar, inte var uttagna i strejk handlade störningarna mest om förskjutningar i tidtabeller och om terminaler och lager som kunde tvingas hålla stängt eller operera med mindre bemanning. Det kunde påverka lossning- ar och lastningar även för Transmar.

I dylika situationer, likaså i framtiden,

arbetar Transmar hela tiden med kunden i fokus.

– I sådana här situationer gör vi vårt yttersta för att säkerställa att stridsåtgärder som fackförbunden genomför har så lite kundpåverkan som möjligt. Kunder som kan drabbas av eventuella transport- avvikelser kontaktas alltid, säger Kalle Ekström, chef för operativa funktioner i Nådendal.

Ännu under slutet av april kunde strejkerna ha viss inverkan på Transmars verksamhet. Förskjutningarna på grund av strejken förstärkte nämligen vårsäsongens volymtopp ytterligare, med viss kapacitetsbrist som risk.

## Transmar satsar på öppet hus



Som en del av Transmars förnyade strategiska tänkande har koncernen de senaste åren satsat på en större kommunikation och öppenhet gentemot samhället, men också mer information om verksamheten till kunder och andra intressegrupper. Under 2024 har Transmar valt att utöka detta ytterligare, genom att ordna öppet hus för allmänhet-

en och ett vårevenemang för kunder och personal.

Datumen för evenemanget 2024 har slagits fast till 23.5-25.5. Under dagarna bjuds kunder, allmänheten respektive personal in till var sitt evenemang. På programmet står bland annat hälsningstal, fordonsutställning, guidning, servering och musikunderhållning.

## Vilket är ditt bästa semesterställe?



**Dan Lindholm**, transportledare Mariehamn

Jag måste väl säga sommarstugan på Ekerö, det är bästa stället för att bara koppla av. Där fiskar jag lite och är ut på sjön. Dit åker vi så länge vi bara kan på hösten.



**Monica Sundberg**, förtullning Mariehamn

Mitt bästa semesterställe ligger i Houtskär, där kan jag koppla av i naturen och plocka bär och svamp. Jag åker dit ganska ofta på både semestern och en del helger.



**Kent Yltin**, chaufför på AX Transport, Stockholm

Mitt favoritställe är svärföräldrarnas lantställe/boende i Björbo i Dalarna. Jag har varit på Transmar (tidigare Axelsson) i 26 år så jag kan firman utan och innan, precis som mitt eget hem, men en paus behövs ändå då och då.



**Jouni Revo**, trafikledare Nådendal

Semesterbyn, restaurangen och gästhamnen Vuosnaisten Meriasema i Gustavs är en jättefin och havsnära plats. Dessutom är maten riktigt god.



**Ove Hamnström**, chaufför, Mariehamn

Det finns många bra semesterorter, men jag har en farbror som har en stuga i Knåpnäs i Österbotten. Dit är det alltid trevligt att åka. Men det finns många fina platser här på Åland också. Det får gärna finnas något intressant att se eller greja med.



**Nils-Erik Persson**, försäljningsdirektör Nådendal

Som Åbobo ligger Åbolands skärgård förstås nära hjärtat. Vi brukar ta oss ut till skärgården med vår båt så ofta vi kan, med min fru och våra barn med barnbarn. Tyvärr är sommaren alltför kort i vårt kära land, men man tar vad man får.



# Lemströms kanal



Under andra hälften av 1800-talet började behovet av en kanal på Åland påtalas. Den ryska förvaltningen i storfurstendömet Finland var inte nöjd med att den nya staden Mariehamn, grundad 1861, idkade mer handel med Sverige än med det finländska fastlandet. Lösningen skulle bli en ordentlig kanal till det åländska innanhavet Lumparn från havsviken Slemmern utanför östra Mariehamn.

År 1865 berättade bland annat *Åbo Underrättelser* om Mariehamns tillväxt, på bekostnad av Eckerös. Postkontoret och tullkammaren på Eckerö betraktades redan som överflödiga då Mariehamn, trots ett visst motstånd och dåliga kommunikationer, växte och fick samma institutioner. Den åländska handelsflottan,

som också hela tiden växte, hade redan till stor del flyttats till Mariehamn, där även handelsmännen bosatt sig. För stadens fortsatta tillväxt behövdes dock en ordentlig kanal till Lumparn.

Lemströms kanal skulle ändå diskuteras under flera decennier innan bygget blev verklighet. Kostnaden på 180 000 mark ansågs av vissa tidningar för stor "för att gräva en liten genväg öfver ett näs". Samtidigt förstod många behovet för ålänningarna, som redan hade "en seglationstid vida längre än andra sjöstäder i Finland."

År 1880 blev det äntligen byggstart. På senatens bekostnad förstörades och stenlades kanalen med röd granit. Bygget genomfördes av fångar från fängelser i

Finland, vilket ledde till en del oro. År 1881 fylldes kanalen med vatten och sommaren 1882 blev det högtidlig invigning, med cirka 1 000 personer på plats och en tur med ångaren Åland genom kanalen till tonerna av "Vårt land". Bron stod då ännu inte färdig, men kanalen kunde börja användas.

Redan 1883 passerade 555 farkoster, varav 408 ångbåtar, genom kanalen. Året därpå skrev tidningarna om hur en stor säl tagit sig genom kanalen, men påskjutits av den "påpassliga kanalvakten".

I dag är den 350 meter långa kanalen med sin svängbro fortsättningsvis viktig för mindre och större båtar, och ett populärt utflyktsmål för ålänningar och turister under sommarmånaderna.