

Lagerbladet

Ö S T H A M M A R

En tidning till alla hushåll i Östhammars kommun från Svensk Kärnbränslehantering AB

Nr 1 • 2012



Malin har flyttat hem

Sid 4–5

Ett skeppsbygge vid namn Sigrid

Sid 9–13

Mänskligt eller tekniskt strul?

Sid 14–17

Sigrid är på gång



Foto Lasse Modin

I Sverige finns 13 038 sådana som heter som jag – Moa. Och som tilltalas så. Ungefär lika många heter Sigrid, men bara drygt 5 300 av dem tilltalas så. Men hon är på gång, Sigrid. 2011 gavs 147 flickor namnet Sigrid mot bara 30 tolv år tidigare. Sigrid har till och med kommit upp på 100-listan över populära namn – det var tre generationer sedan sist.

En annan Sigrid är också på gång. SKB:s nya fartyg som just nu byggs i Rumänien och som sjösätts under 2013. Hon blir blå mot röda Sigyn som nu tjänar som SKB:s transportfartyg.

Lagerbladet ägnar några sidor åt Sigrid – från fartyget till namnet. Vi skriver också om människa och teknik i (o)ljud förening. Otaliga är de gånger jag fallit offer för tekniskt strul. En gång i Frankrike tog jag för snabbt ut betalkortet på ett apotek. Jag kan inte franska men att jag fick en utskällning råder det inga tvivel om. Det var bra för mitt blodtryck att jag inte förstod ett ord. Men avsikten förstod jag: Jag hade gjort bort mig.

Jag lärde mig köra bil när jag var 18 men jag har aldrig behövt kunna tekniken i motorn. Jag är van att hantera min dator som ett verktyg. Värre är att

jag förutsätts vara fullt införstådd med hur tekniken i den fungerar. Ve den som inte vet vad Intel® Core™ i5-2300 /8 GB DDR3 RAM/1000 GB hårddisk/NVIDIA GTX550Ti 1GB/Gigabit-ethernet står för. Sånt ska man veta om man ska köpa en dator ...

Det kanske är läge att göra som Jan Guillou och plocka fram ”handjagaren”, skrivmaskinen Adler inköpt 1967, fullt fungerande. Den går utan elektricitet, för att inte säga utan adsl, och kraschar inte så länge inte jag själv gör det. Den har inte ens en på- och av-knapp – den är alltid ”på”. Jan G kan säkert låna mig ett färgband när det nuvarande börjar blekna.

Detta nummer av Lagerbladet är mitt sista som redaktör. Nio år med Lagerbladet har gett mig många glada tillrop, kloka och vänliga men också kloka och arga synpunkter. Fortsätt med det, annars kan vi inte göra en tidning vars främsta uppgift är att göra SKB:s arbete känt för kommuninvånarna.

Njut av våren!

Moa Lillhonga-Åberg, redaktör

Lagerbladet är Svensk Kärnbränslehantering AB:s externa informationstidning. Den vänder sig i första hand till kommuninvånarna i Östhammars och Oskarshamns kommuner, där SKB har anläggningar. Tidningen ges ut i två lokala editioner, en för varje kommun, tre–fyra gånger per år.

Lagerbladet delas ut till alla hushåll och fastighetsägare i Östhammars kommun, cirka 2 000 hushåll i Tierps kommun och cirka 700 hushåll i Uppsala kommun. Övriga kan gratis prenumerera på Lagerbladet.

Grafisk formgivning:
Selander Production AB,
Östhammar
Tryck: Wikströms Tryckeri AB,
Uppsala

Om du har frågor om SKB:s verksamhet i din kommun, ring 0173-883 00.



Redaktion

Moa Lillhonga-Åberg, Forsmark
Inger Brandgård, Stockholm
Anna Wahlstéen (forskning) och
Eva Häll, Oskarshamn

Kontakt

Moa Lillhonga-Åberg
SKB i Forsmark, Stora Asphällan 4
742 94 Östhammar
Telefon 0173-883 82
moa.lillhonga-berg@skb.se
www.skb.se/lagerbladet

Ansvarig utgivare

Jenny Rees

Huvudkontor

SKB, Box 250, 101 24 Stockholm
Telefon 08-459 84 00
www.skb.se

ISSN 1651-8683



Omslagsbild:
Malin Mikic,
nyanställd på
SKB, flyttar hem
till Öregrund.

Foto Lasse Modin

Vi tar hand om det svenska radioaktiva avfallet på ett säkert sätt

Svensk Kärnbränslehantering AB – SKB – grundades på 1970-talet av kärnkraftsföretagen. Det är SKB:s uppdrag att ta hand om Sveriges radioaktiva avfall på kort och lång sikt för att skydda människor och miljö. SKB har drygt 450 anställda.

Här finns SKB:

Forsmark

- Slutförvaret för kortlivat radioaktivt avfall – SFR
- Kärnbränsleförvaret planeras
- Utbyggnad av SFR planeras
- Östhammar: SKB Näringslivsutveckling AB

Stockholm

- Huvudkontor
- SKB International AB

Oskarshamn

- Mellanlagret för använt kärnbränsle – Clab
- Kapsellaboratoriet – centrum för utveckling av inkapslingstekniken
- Äspölaboratoriet – forskningsanläggning för geologisk slutförvaring av kärnavfall
- Inkapslingsanläggning planeras
- Kapselafabrik planeras
- SKB Näringslivsutveckling AB





Älgar räknades

Text Eva Nevelius Foto Niklas Heneryd

Hur många älgar finns det i Forsmarksskogarna? Det kommer SKB att ha svaret på när resultatet av vårens inventeringar sammanställts. Åtminstone mellan tummen och pekfingeret, för några exakta siffror blir det aldrig.

Ett par veckor i februari i år sökte inventerare från Svensk Naturförvaltning på uppdrag av SKB efter spår av olika slags däggdjur i Forsmarksskogarna. Inventerarna vandrade kors och tvärs i området runt kärnkraftverket och i trakterna av Hållnäs.

Fast störst uppmärksamhet väckte nog den helikopter som sökte av området efter älg i fyra dagar.

Utefter linjer

– Vi lägger ut linjer på kartan som vi flyger efter. Sedan observerar vi antalet älgar utefter de linjerna, förklarar Johan Truvé som tillsammans med Anders Hedlund var den som utförde inventeringen.

Det är knappast något arbete för den som lätt blir snurrig i huvudet eller har

anlag för flygsjuka. Helikoptern är modell mindre och det blir många snabba dykningar när älgarna ska könsbestämmas på nära håll. Ibland kan det kännas lite som att sitta i en snabbt roterande karusell berättar piloten Emil Fredin som till vardags flyger ambulanshelikopter i Stockholmstrakten.

Ett stickprov

Inventeringen är ett slags stickprovsmätning. En del älgar missar man förstås och när siffrorna sammanställs uppskattar man därför hur många det kan röra sig om.

Det här är tredje omgången av viltinventeringar som utförs. Första gången var i samband med att platsundersökningen inleddes 2002/2003. Målsättningen är att öka kunskapen om djurlivet i det område

där man tänker bygga Kärnbränsleförvaret i framtiden.

– Den här gången var det fem år sedan sist. Att vi gör det nu är dels för att vi vill följa hur det ser ut med en viss regelbundenhet, dels att vi vill veta inför bygget hur det ser ut, säger SKB:s platsekolog Sara Nordén.

Resultat dröjer

Vid årets inventering såg inventerarna både rådjur, älg, vildsvin, någon enstaka räv och några havsörnar. Men någon exakt siffra över antalet älgar har man inte riktigt ännu. Först ska även en spillningsinventering utföras och resultaten från de båda undersökningarna sammanställas. Området i Forsmark jämförs med det i Hållnäs.



Om Malin

Namn: Malin Mikic, född Fäldt-Lagerros.

Ålder: 31 år.

Uppvuxen: Född i Uppsala men flyttade till Öregrund som 9-åring.

Bosatt: Sedan november 2011 i nyinköpt villa i Öregrund.

Familj: Maken Simon Mikic, barnen Melker, 2 år, och Einar, 2 månader.

Husdjur: Hunden Dalton, en Rhodesian Ridgeback.

Bakgrund: Civilingenjör i kemiteknik. Jobbat i Stockholm och Uppsala, senast som projektledare på ett företag som utvecklar och producerar solceller.

Friluftsliv: Seglar (har bland annat korsat Atlanten tre gånger), åker skidor och skridskor.

Aktuell: Nyanställd inom projekt Kärnbränsleförvaret i Forsmark. Börjar arbeta efter föräldraledigheten, troligen i höst, som projekteringsledare inom tekniska system.

FAKTA



Malin har flyttat hem

Text Moa Lillhonga-Åberg Foto Lasse Modin

Malin Mikic liv går i hundra knyck just nu. Hon och hennes familj har flyttat hem till Öregrund. De har köpt ett hus som nu rustas, under tiden bor de tillfälligt i Malins mammas hus. Malin har fått nytt jobb på SKB i Forsmark och i januari föddes lillebror Einar.

livet verkar vara intensivt just nu?

– Ja, det händer mycket och det känns fantastiskt. Vi hade bestämt oss för att flytta ut till Öregrund om den ena av oss fick jobb och nu har båda fått jobb! Simon arbetar på Sandvik Coromant i Gimo och jag börjar efter föräldraledigheten på SKB.

Ni ville till Öregrund?

– Det ville vi. Det känns som att vi kommit hem. Jag är uppvuxen i Öregrund och det är inte så att jag lurat Simon med mig. Han gillar Öregrund lika mycket han efter alla somrar på Gräsö. Öregrund är ett bra ställe att bo på om man har barn. Om Melker till exempel skulle cykla omkull så vet alla var han hör hemma och så är det inte i Uppsala.

Vad vet du om nya jobbet?

– Inte mycket, faktiskt, men det känns superkul. Det kommer att hända mycket i Forsmark i framtiden och det känns bra att få vara med. Forsmark är ju heller inte främmande för mig, jag har sommarjobbat som kemist på kärnkraftverket, även om

SKB delvis blir en ny värld för mig. Att ha ett jobb som väntar efter föräldraledigheten var mer än jag vågat hoppas på.

Bostäder är en bristvara i Östhammars kommun men ni lyckades?

– Vi letade hus ganska länge men så hittade vi det – en praktisk enplansvilla med mycket springyta för både barn och hund.

Du bor vid havet och snart kommer du att jobba vid havet. Du gillar havet, segling är ett stort intresse?

– Ja, det är det. Jag har seglat mycket och tre gånger har jag korsat Atlanten. Det var en enorm naturupplevelse och jag gör det gärna igen – men inte just nu. Det går inte ihop med småbarn.

Är en Atlantsegling bara en positiv upplevelse?

– Tja, det kan bli lite långtråkigt, det är ju mycket vatten om man säger så, men visst är det helt fantastiskt. Valar, delfiner, soluppgångar, solnedgångar. Rädd? Nej, det var jag aldrig under någon av överfarterna, som tog mellan 18 och 23 dygn.

»Att ha ett jobb som väntar efter föräldraledigheten var mer än jag vågat hoppas på.«

NÅGRA RADER OM ■■■



Svensk Kärnbränslehantering AB | Verksamheten 2011



... att vi har lyckats med konststycket att trycka in SKB:s verksamhet under 2011 på 20 sidor. På dem beskriver vi i stora drag vad SKB och företaget över 450 anställda ägnat sig åt under 2011. Verksamheten 2011 går bra att beställa på www.skbs.se under Publikationer/ Informationsmaterial.



Foto Lasse Modin



... över 300 frågor. Strålsäkerhetsmyndighetens granskning av ansökan för Kärnbränsleförvaret är nu i full gång. En av de viktigaste delarna i ansökan – analysen av den långsiktiga säkerheten – granskas av en internationell granskningsgrupp utsedd av OECD:s kärnenergi byrå NEA. Sedan i maj 2011 då granskningen startade har gruppen ställt över 300 frågor till SKB. Det preliminära utlåtandet är att rapporten är lättläst med tydlig argumentation och bra struktur. I sommar presenterar gruppen sin slutrapport.

Läs mer på www.ssm.se



Jerry Westerstedt vid nedfarten till SFR.

... när **Slutförvaret** för kortlivat radioaktivt avfall, SFR i Forsmark, börjar följa vädrets skiftningar sparar man 15 procent av uppvärmningskostnaden. Det var processingenjör Jerry Westerstedt som kom på att värmeslingan i vägbanan ner till förvaret inte behövde vara påslagen månader i sträck. Att vägen ner till förvaret är is- och snöfri är viktigt för att transporterna ska kunna ske på ett säkert sätt. Det har hittills åstadkommit genom att en värmeslinga satts på i oktober och stängts av framåt våren. Stora

besparingar kunde göras om slingan bara sattes på när vädret så kräver. Med hjälp av de specialbeställda väderprognoserna kan man se till exempel när det kommer att börja snöa. Egna data över hur vädret faktiskt förändras får man från mätare som sitter i små vita lådor på vägen ner till förvaret. Ett tjugotal temperaturgivare har också satts upp på plats. Jerry Westerstedt och två av konstruktörerna på SFR, Stefan Lindström och Muhsin Saleem, har utformat systemet som har provkörts den här vintern.

Foto Curt-Robert Lindqvist



Borriggen gör cirka 90 hål inför varje sprängsalva.

... att i **början** av februari satte sprängningarna i gång – Äspö-laboratoriet ska få tre nya tunnlar och därmed mer utrymme för nya experiment. SKB:s underjordslaboratorium på Äspö, norr om Oskarshamn, består av nästan fem kilometer tunnel. Under 2012 ska tunnelsystemet byggas ut med 350 meter på tre olika platser i berget. Totalt kommer mellan 13 000 och 14 000 kubikmeter fast berg att sprängas ut.



"Hellre gatusopare i Öregrund än kung i Sveg."

... **Fredrik Hübinette** på kommunens webbplats om varför han valde att flytta hem igen till Östhammars kommun. Fredrik är ekonom på Östhammars kommuns tekniska kontor och bosatt i Öregrund.

Läs hela intervjun med Fredrik och andra kommunanställda på www.osthammar.se under Lediga jobb/Möt vår personal.

Läs också intervjun på sid 4–5 med Malin Mikic, en annan återvändare.



Foto Lasse Modin



“Vattenklöverns stjärnor i myrflorarna såg jag nu i deras utsökthet med vita dunhår på kronbladen och jag insåg att jag inte vetat om den förut.”

Så skriver Kerstin Ekman i sin bok *Grand final* i skojarbranschen (Albert Bonniers förlag 2011) om vattenklöver, som växer så rikligt i Forsmarks sankmarker. Vi håller med om utsöktheten och har därför låtit trycka vykort av Lasse Modins bild på den lilla blomman.

Vill du ha några vykort? Skicka ett mejl till lagerbladet@skb.se eller skriv till Lagerbladet Östhammar, Stora Asphällan 4, 742 94 Östhammar, så skickar vi fem vykort kostnadsfritt.

... **modernare kylning** på Clab. Varje år ökar mängden använt kärnbränsle i mellanlagret, Clab, med ungefär 200 ton. Med hjälp av en kylkedja, alltså flera sammankopplade kylvattensystem, kyls bränslet under mellanlagringen. Senare i år påbörjas ett omfattande arbete med att modernisera och bygga ut kylkedjan. Efter utbyggnaden ska den kunna kyla cirka 15 megawatt jämfört med dagens 6,5 megawatt. Arbetet ska vara klart under 2015 och beräknas kosta omkring 175 miljoner kronor.



... **tron på teknik.** Appleggrundaren Steve Jobs var teknikvärldens gud. När han blev sjuk i cancer vägrade han under nio månader att låta sig opereras. I stället valde han att söka hjälp inom alternativa vårdformer, enligt biografien om honom. Så mycket litade alltså världens teknikguru nr 1 på att den moderna sjukvårdstekniken skulle rädda honom.

Obamas Blue Ribbon-kommission i sin slutrapport om USA:s använda kärnbränsle. Blue Ribbon besökte SKB under 2010.

“Enkelt uttryckt, vår nations oförmåga att ta tag i problemet med kärnavfall har redan visat sig vara både skadligt och dyrt. Det kommer att bli ännu skadligare och ännu dyrare om det får fortsätta så.”



... **en plats i Spanien.** Efter en sju år lång process har Spanien valt plats för ett mellanlager för använt kärnbränsle och högaktivt avfall. Anläggningen kommer att ligga i den lilla byn Villar de Cañas, 120 kilometer sydost om Madrid. Platsvalsprocessen har byggts på frivillighet och 13 kommuner visade intresse för att få mellanlagret. Hittills har det högaktiva avfallet lagrats vid respektive kärnkraftverk på sex platser i landet. Den nya anläggningen blir ett torrlager ovan jord och kommer att byggas av SKB:s motsvarande organisation i Spanien, Enresa. Det ska rymma 13 000 kubikmeter avfall och tas i drift 2016.



Johnny Evansson lastar kopparstubben för färd mot Stockholm.

SKB-kapsel bland uppfinningar på Tekniska museet

Text Kajsa Prim Foto Eva Nevelius

En bit av en kopparkapsel för slutförvaring av använt kärnbränsle ingår i Tekniska museets nya utställning 100 innovationer. Visningskapseln som tidigare stått i turistinformationen i Forsmarks bruk finns nu på museet i Stockholm.

Det var en inte alltför lätt uppgift som Folke Eriksson, SKB, Johnny Evansson och Mats Kastberg, entreprenörer åt SKB, hade när de skulle lirka den två ton tunga kopparkapseln ut ur den gamla byggnaden. Men hade den en gång kommit in i byggnaden så skulle den väl också komma ut ... Det krävdes en hel del precisionsarbete, trixande och baxande, innan ”kopparstubben” snyggt och utan skador gled ut genom dörrhålet, som även det förblev oskadat.

100 innovationer

Kärnkraften kom på 19:e plats i svenska folkets omröstning om de viktigaste uppfinningarna genom tiderna. Det vill säga högre på topplistan än både spisen och mobilen, ja faktiskt högre än till och med dynamiten. Att just kopparkapseln är en av de saker som valts ut för att symbolisera kärnkraft i utställningen är särskilt spännande eftersom det är en svensk uppfinning och Sverige ligger i täten när det gäller att närma sig en lösning på slutförvarsfrågan.

Visningsexemplar

Kopparkapseln är alltså den behållare som SKB tänker sig att kärnbränslet i framtiden ska förvaras i nere i urberget i Forsmark. Den kapsel som nu finns på Tekniska museet är dock inte äkta vara utan ett visningsexemplar, betydligt lättare och mindre än den riktiga, som är fem meter hög och väger 25 ton.

– Kapseln är en innovativ lösning som är unik för Sverige och som pekar in i framtiden. Den är rykande aktuell, säger Calle Ros-Pehrson, informatör på Tekniska museet.

– Vi på museet vill ju inte bara blicka bakåt och spegla nu-tiden utan även få med framtidsperspektivet. Och därför är det särskilt intressant för oss att visa den här tekniken.

Allmänhetens bidrag

Det är alltså svenska folkets nomineringar som ligger till grund för utställningen. För att få veta vad medborgarna tycker genomförde museet en undersökning bland både barn och vuxna. Folket har också bidragit med flera av de andra utställningsföremålen.

– Eftersom en stor del av de här föremålen inte finns i våra magasin, har vi fått vända oss till allmänheten och efterlysa objekt, säger Calle Ros-Pehrson. Vi har till och med satt upp lappar i butiker och på andra udda sätt försökt att få tag på det vi behöver.

Långkörare

SKB:s kopparkapsel kommer att få en central placering i utställningen, men är inte det enda kärnkraftrelaterade föremålet.

– Nej, besökarna får även bekanta sig med tungt vatten och två gamla strålskyddsmätare från Studsvik, säger Calle Ros-Pehrson.

Utställningen öppnade i slutet av februari och kommer att pågå under ovanligt lång tid, tre till fem år. Så det är gott om tid att se kopparstubben på museet. Och om ni inte vill åka till Stockholm så har vi också en i utställningen på platskontoret Vega i Forsmark.

Läs mer om 100 innovationer på www.tekniskamuseet.se





Varvet i Öregrund runt 1960.

Förr byggdes båtar på hemmaplan

En gång i tiden var Marinteknik i Öregrund kommunens fjärde största arbetsplats. Men glansdagarna fick ett abrupt slut och nu byggs inte längre några nya båtar i varvsområdet i Rörhamn.

Den tid när Sverige var en betydande aktör inom varvsindustrin är över. En överväldigande del av de stora fartygen byggs numera i Asien eller varför inte Rumänien där SKB just nu bygger sitt nya transportfartyg m/s Sigrid. Det bygget kan du läsa mer om på följande sidor i Lagerbladet.

Många minns säkert den svenska varvs-krisen som i mitten av 1970-talet slog hårt mot industrin med Götaverken, Eriksberg och Kockums i spetsen. Men även i våra trakter finns stolta varvstraditioner. Ett skeppsvarv fanns ursprungligen på det



Marinteknik runt 1990.

som kallades Varvsholmen söder om Öregrund. I början av 1900-talet registrerades Öregrundslip- och Varvs AB i Rörhamn. 1919 omnämns varvet på en lista över de största i Sverige.

1972 tar Marinteknik, som dessförinnan haft sin verksamhet i Östhammar, över lokalerna efter Skanska.

– Storhetstiden varade 1980–1993. Vi hade 180 anställda som mest och var den fjärde största arbetsplatsen i kommunen. Specialiteten var snabbgående båtar byggda i aluminium, berättar dåvarande vd:n Hans Erikson.

Cinderella, Sjögull och Sjöbris är alla båtar som kommer från Marinteknik i Öregrund. Det handlade om skärgårdsbåtar men också riktiga lyxjakter på upp till 43 meter.

Men bankrisen i kombination med att det svenska varvsstödet tagits bort ledde till en konkurs 1993. Fast då hade Marinteknik redan etablerat sig i Singapore och

där finns företaget kvar än i dag under namnet Marinteknik Shipbuilders.

– De gör större båtar än vad vi gjorde i Öregrund, upp till 65 meter. Tillsammans har vi nu byggt sammanlagt 200 båtar, 90 byggdes i Öregrund och resten i Singapore, berättar Hans Erikson.

Tillverkningen av vattenjetaggregat som han startade tillsammans med Torbjörn Ahlbäck blomstrar också som en del av Österby Marine i Österbybruk.

I Rörhamn i Öregrund pågår fortfarande verksamhet med anknytning till varvsindustrin men inga fartyg eller båtar byggs. Att det i dag skulle gå att få i gång nybyggnation av större båtar på platsen – det tror Hans Erikson inte på.

– Det finns ingen arbetslöshet i kommunen vilket gör att det är svårt att konkurrera om arbetskraften med exempelvis Forsmark. Dessutom är båtbyggarkompetensen borta nu.

Rumänien nytt båtbygggarland

Text Eva Nevelius Foto Curt-Robert Lindqvist

I Galati i Donaus floddelta produceras fartyg på löpande band. Mellan 20 och 30 sjösätts på varvet här varje år. I slutet av 2012 blir det m/s Sigrids tur, SKB:s nya fartyg för transporter av radioaktivt avfall.

Constantin Dragan, en av SKB:s egna fartygsinspektörer, har koll på varje skruv, varje mutter och varje svetsfog.

När SKB kommer på besök får vi på nära håll uppleva en sjösättning. En stor tanker plumsar i vattnet efter att repen kapats ceremoniellt. Det är ett mäktigt skådespel som större delen av personalen kommit för att titta på. När de vandrar tillbaka till sina arbetsplatser spelas Rumäniens nationalsång i högtalarna. Vakna upp Rumänien, översätter våra nyfunna rumänska vänner texten.

Det finns fortfarande en hel del som påminner om den gamla kommunisttiden i Galati, till det yttre en ganska grå och trist industristad. Men mycket har också förändrats sedan Ceauseşcuregimens fall 1989.

Stolt personalchef

Den förändringen är Damen Shipyards Galati ett exempel på. Skeppsvarvet i

östra Rumänien ingår numera i en internationell storkoncern, har genomfört omfattande moderniseringar och levererar fartyg långt utanför landets gränser. Framgångsreceptet heter hårt arbete, bland annat.

– Rumänien har relativt låga arbetskostnader och vi har hög kvalitet på det vi producerar. Vårt motto är: Vi levererar vad vi lovar. Varje projekt ska bli lite bättre än det förra, säger personalchefen Florin Spataru med stolthet i rösten.

Ett av 34 varv

Skeppsbyggeri har långa traditioner i Galati. Nuvarande skeppsvarv grundades 1893 genom en sammanslagning av två mindre varv. För elva år sedan blev det ett av 34 varv världen över i holländska Damen Shipyards Group.



Följ bygget av m/s Sigrid
på www.skb.se





Sigyn

Sjösättning: 1982.

Längd: 90 meter.

Bredd: 18 meter.

Lastkapacitet: 10 behållare eller 1 400 ton.

Djupgående: 4 meter.

Marschfart: 12 knop.



Sigrid

Planerad sjösättning: I slutet av 2012.

Beräknad leverans till Oskarshamn i april 2013.

Längd: 99,5 meter.

Bredd: 18,6 meter.

Lastkapacitet: 12 behållare eller 1 600 ton.

Djupgående: 4,5 meter.

Marschfart: 12 knop.

FAKTA

jag har ändrat inställning sedan dess. Personalen här är hängiven, öppen och har en stor vilja att lära sig och genomföra förändringar, säger han.

Mitt i den mörka tiden kom ordern från SKB. Sedan dess har orderböckerna fyllts på och framtiden ljusnat.

– Den här ordern är inte den största vi har fått, men den var viktig. Inte bara för att den kom i en svår marknad utan också för att det är ett särskilt bygge. SKB är en speciell kund och det är en speciell last som fartyget kommer att ha, säger Flemming Sørensen.

Febril aktivitet

Steg för steg byggs ersättaren för m/s Sigyn upp i Galati. Vid vårt besök före jul får bland annat Bo Sundman, driftchef på SKB, och Ulrika Broman, chef för transportenheten, en möjlighet att se det som ska bli deras nya fartyg.

– Innan vi valde Damen och deras varv hade vi förfrågningar ute till ett tiotal olika varv. Att vi valde just det här varvet var en kombination av teknik, pengar och kvalitet. När man summerade allt var de bäst helt enkelt, säger Ulrika Broman.

Efter rundturen längs produktionslinan är hon imponerad. Här skärs plåtar ut automatiskt efter ritningar som finns i datorn. De hamnar sedan i en container tillsammans med plåtar till alla andra fartyg som produceras samtidigt. Bara en märkning i form av ett ordernummer skiljer dem åt.

På det gigantiska varvsområdet pågår febril aktivitet överallt. Arbetsplatsen lockar med löner som ligger något över snittet för liknande industrijobb i Rumänien och en relativt stor andel av de anställda är kvinnor.

– Kvinnliga svepsare är väldigt populära eftersom de anses vara noggranna, säger Cristian Patriche.

Fartyget växer fram

Vid vårt besök är även SKB:s projektledare Jenny Holmström, på plats. Hon och de fyra personer som arbetar på SKB:s nyöppnade kontor på varvet i Galati kommer under det här året att följa i detalj hur Sigrid växer fram.

Efter ett nytt besök i januari i år kan hon berätta att stora framsteg har gjorts trots att kylan nu tagit ett stadigt grepp om Rumänien och Galati.

– Ungefär motsvarande halva fartyget finns i produktion just nu och bygget växer dag för dag.

Tidsplanen ser ut att hålla. I slutet av det här året räknar man med att m/s Sigrid ska vara redo att inta Donaus brunngråa vatten och i slutet av april 2013 beräknas hon nå sin nya hemmahamn. Sedan väntar många år av transporter med radioaktivt avfall mellan kärnkraftverken och SKB:s anläggningar i Oskarshamn och Forsmark.

– De holländska ägarna kom med en helt annan organisation och andra krav på verksamheten. Det sätt som de rumänska arbetarna behandlas på har förbättrats mycket liksom miljön och säkerheten på arbetsplatsen, berättar Cristian Patriche den rumänske projektledaren för Sigridbygget, född och upp vuxen i Galati.

Tuffa tider

Men de senaste åren har varit tuffa för varvsindustrin. För ett år sedan minskade arbetsstyrkan från 3 000 personer till cirka 1 500 i Galati. Utan personalens lojalitet hade det inte varit möjligt att ta sig ur svackan, menar varvschefen Flemming Sørensen, ursprungligen från Danmark.

– När jag kom hit hade jag som många andra en lite dystert bild av Rumänien men

Läs mer ►►



Åke Dagnevik, Kustbevakningen, har varit ansvarig för fartygsbyggen i många olika länder och vet hur stor roll skrock och vidskepelse fortfarande spelar till sjöss. Här vid det tankfartyg som sjösattes i Galati i slutet av förra året.

Skrock till havs

När Costa Concordia döptes 2006 ska champagneflaskan inte ha krossats ordentligt, ett illavarslande tecken enligt gammal sjötradition. När kryssningsfartyget sedan gick på grund i början av det här året var det en av många uppgifter som cirkulerade i tidningarna.

Folketro och skrock har alltid spelat en stor roll till havs. För den sjöbuse som ville vara riktigt lyckosam fanns det mängder med förhållningsregler att hålla sig till.

Vidskepelsens makt är också bakgrunden till att fartygsbyggen kantats av lyckobringande ceremonier. Ceremonier som i vårt förnuftiga tidevarv lever kvar som ett trevligt sätt att uppmärksamma de framsteg som görs. Första plåten till fartyget som skärs ut är en sådan milstolpe som firas. En annan är kölsträckningen. Större sektioner av skrovet har då satts samman så att man kan skönja det blivande fartyget.

Olika traditioner

Åke Dagnevik, nybyggnadsdirektör på Kustbevakningen, har varit ansvarig för fartygsbyggen i ett stort antal länder. Han fungerar nu som rådgivare åt SKB och berättar att seder och traditioner ser olika ut på olika platser och i olika kulturer.

– I Litauen är det till exempel alltid en präst som stänker vigvatten på fartyget vid

dopet. Men i Bohuslän fick en präst inte ens komma ombord på ett fartyg eftersom det ansågs orsaka olycka, säger han.

Att lägga ett mynt under mastfoten när masten reses är en sed som många fritidsseglare känner till. Att vid kölsträckningen i stället svetsa fast ett mynt i skrovet är vanligt bland annat inom flottan. Även svenska Kustbevakningen har anammat ceremonin och har nu fört den vidare till SKB som genomförde kölsträckningen av m/s Sigrid före jul.

Att skrock och vidskepelse spelat en så stor roll kan bero på att skeppsbyggeri har så gamla traditioner. När katastrofen lurade runt hörnet var det viktigt att hålla rädslan stängd.

– I botten handlar det nog om att många fartyg gick under förr i världen. När man seglade till Kina för att hämta porslin var det helt enkelt många som inte kom hem igen. Då tog man till alla ceremonier man kunde tänka sig för att skapa en trygghet för frun därhemma, säger Åke Dagnevik.



Det här får och får man inte göra till havs

- Kvinnor ombord betyder otur. Men en naken kvinna kan ge tur.
- Inget av rönn får finnas ombord, inte ens ett blad.
- Den som visslar ombord kallar på hårt väder.
- Hästskor på stormasten och vid ankarspelet ger tur.
- Börja inte resan på en torsdag.
- Sjösättning bör inte ske på en måndag.
- Sätt aldrig först ner vänster fot på däck när du stiger ombord.
- Undvik rödhåriga människor på väg till båten.
- Klipp inte naglar och hår till sjöss.
- Titta inte akteröver när båten lämnar hamn.
- Kasta inte sten i havet.

Källor: Svenska Kryssarklubben Bottenhavskretsens tidning Blänket, Unga Fakta, Folktrons ABC av Ebbe Schön och Vardagsskrock av Carl-Herman Tillhagen.



Sigrid i minst tusen år

Text Moa Lillhonga-Åberg Foto Lasse Modin

Sigrid är mycket gammalt namn. Tusen år. Minst. De 147 flickor som fick namnet Sigrid under 2011 fick ett namn med mycket gamla anor. Namnet finns belagt i skrift från 1000-talet men är sannolikt mycket äldre än så.

Sigrid är ett fornnordiskt namn som kommer från Sigfrid, sammansatt av orden seger och frid i betydelsen vacker. Ett namn värd en drottning och mycket riktigt – Sigrid Storråda var drottning runt år 1000 enligt vissa källor men enligt andra har en sådan aldrig funnits. Men en Sigrid har i alla fall rest en runsten, Mervallastenen i Södermanland, på 1000-talet.

Erik XIV:s dotter med Karin Månsdotter hette Sigrid Eriksdotter Vasa och levde 1566–1633. Hon föddes utom äkten-

skapet men blev prinsessa när föräldrarna gifte sig.

Det var den fornnordiska anknytningen som gjorde att Helen Peterson på SKB i Oskarshamn föreslog att transportfartyget Sigyns efterträdare skulle döpas till just Sigrid. På skeppslistan är namnet ovanligt men 1862 sjösattes en kanonbåt som döptes till HMS Sigrid. Hon var tvåmastad, drygt 30 meter lång, och togs ur tjänst 1901.

Fartygsnamn är ett område som är omgivet av minst lika mycket skrock som ett fartygsbygge. Döp aldrig om en båt till exempel.

Fartygsnamn på vikingatid: Poetiska som till exempel Havets orm eller Vågsvallets hjort.

Medeltiden: Kristna namn.



1500-talet: Personnamn blev vanliga liksom humoristiska namn.

1700-talet: Handelsfarten i full gång och fartyg kunde heta Financen eller Spekulation. Nu kom också kvinnonamn starkt.

Arbetsbåtar brukar heta som män, våra isbrytare heter Frej och Ymer bland annat. Ubåtar heter ofta som undervattensdjur; Valen eller Delfinen. Vedjakter kunde heta något rart och pålitligt som Gunhild eller Greta.

Numera heter våra båtar Precisivadsomhelst. Men som sagt: Döp inte om din båt!

Källor: Sjöhistoriska museet och Upsala Nya Tidning 2002.

Hallå där ...



Sigrid ovanligt namn

..... Det här är Sigrid Sofia Lindholm, 17 år, och bosatt i Östhammars tätort. Hon är ovanlig, bara en handfull i kommunen heter som hon. Ännu färre har Sigrid som tilltalsnamn. Och ingen alls i hennes ålder.

Det var pappa Anders som valde namnet ”för att det är så vackert” när flickebarnet föddes i december 1994. Ingen förmoder heter Sigrid såvitt man vet. Men det blev Sigrid i alla fall och det har alltid känts rätt.

– Det har alltid känts bra att heta Sigrid, säger Sigrid, när vi möter henne vid bussen från Uppsala. Där går hon på Internationella gymnasiets linje människa-omvärld och ska snart åka till Indien med sin klass.

– Det är bra att heta något annorlunda och inte ha ett namn som många andra har. Jag är Sigrid och jag känner ingen annan som heter så. Och jag kan inte minnas att jag någon gång skulle ha ogillat mitt namn.

Fler ”sigridar”

- Sigrid Undset, norsk författare och nobelpristagare
- Sigrid Hjertén, konstnär
- Sigrid Combüchen, författare och Augustprisvinnare
- Sigrid Kahle, journalist och kulturskribent, Dagermanpristagare 2007
- Sigrid Bárány, deltagare i TV4:s Sveriges Mästerkock

Teknik + människa = sant?





Text Eva Nevelius Foto Lasse Modin

En kollega berättar hur hon förgäves försökt få på duschen på hotellrummet. Till sist var hon så ilsken att hon började gråta över sina tillkortakommanden. Men var det verkligen hon som var korkad? Var det inte i själva verket duschen som var felaktigt konstruerad?

Ny teknik omger oss i allt större omfattning. Vare sig vi vill det eller inte tvingas vi ge oss i kast med den, både i arbetslivet och på fritiden.

Vi hanterar det olika. Vissa gläds över alla nya tekniska finesser och kastar sig genast över de nya möjligheterna. Andra ger upp och tvingas inse att det inte är läge att hyra en film om inte barnen som kan hantera apparaten är hemma.

Anpassning till oss

Annika Wahlström, är psykolog och den på SKB:s säkerhetsavdelning som är ansvarig för arbetet med säkerhetskultur och det som kallas MTO, samspelet mellan Människa, Teknik och Organisation. Hon berättar att målsättningen är att tekniken ska anpassas efter människans förutsättningar och hennes begränsningar – inte tvärtom. När det fungerar så ökar nämligen säkerheten.

“Det ska vara enklare att göra rätt än att göra fel.”

Samspelet mellan teknik och människan är något som inte bara intresserar kärnkraftsindustrin. Även inom flyget och sjukvården är det av största vikt.

– Begreppet har funnits länge men uppmärksammades mer efter det som hände i Harrisburg, i Tjernobyl och vid olyckorna med de amerikanska rymdfärjorna, berättar Annika Wahlström.

Även för oss vanliga dödliga kan tanke-sättet vara lite trösterikt. Det ska vara enklare att göra rätt än att göra fel. Bra teknik är teknik som är användarvänlig och utformad så att den är lätt att förstå sig på.

Som beteendevetare är Annika Wahlströms tilltro till människan stor. För det

är faktiskt så att vi människor har många positiva särdrag.

– Människor gör fel. Men vi upptäcker också misstagen och rättar till dem. Det är nog mer typiskt än att vi gör fel, säger hon.

Övertro på tekniken

Hos tekniker kan det ibland finnas en övertro på att det går att ordna allt med teknik, att det vore bättre om allt vore automatiserat till 100 procent och sköttes av robotar. Det tror inte Annika Wahlström. Ambitionen bör visserligen vara att bygga in säkerheten genom en helhetssyn på situationen. Samtidigt har hon svårt att se framför sig ett samhälle där vi eliminerar samtliga problem och risker.

– Vi kommer aldrig att kunna bygga fullkomliga tekniska system. Och om människan bara sätts att övervaka tekniken blir det ofta ett väldigt tråkigt jobb. Vad händer då när något går snett och man måste kunna agera på 30 röda sekunder?

Mänskliga faktorn

I Sverige har vi ibland en tendens att skylla på den mänskliga faktorn när något gått snett. På engelska är motsvarande term ”human factors” betydligt mer positiv och handlar om att man har sett till att ta hänsyn till människans förutsättningar.

– Jag tror att grunden till det kan vara att vi har blivit matade med historier om hur tokigt det kan bli. Tekniker tänker alltid att det är människor som gjort fel om de tänker med ryggmärgen. Beteendevetare tänker att det handlar om dålig teknik, säger Annika Wahlström.

Leta inte syndabockar utan utred de bakomliggande orsakerna när något går snett, är hennes råd. Först då kan man hitta effektiva åtgärder för att förhindra en uppreppning.

“Att hantera det oförutsägbara”

Världen är full av olyckshändelser. Människan orsakar dem men olyckor undviks också – tack vare människan.

2009 inträffade två flygolyckor som väckte stor uppmärksamhet – av helt olika skäl. I den ena räddades 150 passagerare och fem besättningsmän för att piloterna ingrep i tid. I den andra förolyckades 228 personer för att piloterna inte ingrep i tid.

Januari 2009 – Airbus A320 kraschlandade i Hudson River i New York

Bara några minuter efter start flög flygplanet, som startade från La Guardia, in i en flock gäss. Gässen höll sig inte till sin ”vanliga flyghöjd” utan flög ovanligt högt. Båda motorerna slogs ut och piloten gjorde en nödlandning – på Hudson River. Uppgiften är nästan omöjlig, framför allt utan att slå sönder planet, men denna gång lyckades det tack vare att piloten lyckades sätta stjärtpartiet i vattnet först. Dessutom lyckades man undvika en bro. Piloternas insats kallades efteråt för utomordentligt skicklig. Alla personer ombord kunde räddas.

Juni 2009 – Airbus A330 kraschade i Atlanten

Två timmar och tio minuter efter att flygplanet lyft från Rio de Janeiro inträffade något som gjorde att planet störtade i havet. Tekniken fallerade men slutligen var det piloternas oförmåga att reda upp situationen som var avgörande. Inspelningen i färdskrivarna avslöjar att piloterna förgäves försökte förstå vad som höll på att hända. Det sista som en av piloterna säger är ”Men vad händer?”. Efteråt drar man slutsatsen att piloterna lyfte planets nos i stället för att sänka den, inte heller kallade de på flygkaptenen som lämnat cockpit för att vila. Alla 228 ombord omkom vid kraschen.

Det vi kallar den mänskliga faktorn kan vara människans oförmåga att hantera det oförutsägbara. Eller precis tvärtom – den mänskliga faktorn kan utgöras av människans förmåga att hantera det som inte kan förutses. Att en flock gäss flyger på för hög höjd över New York till exempel.

/Moa Lillhonga-Åberg

Källor: Forskning & Framsteg nr 10 2011 och svd.se



Folke "Follan" Eriksson, 48 år, Östhammar. Bygg- och anläggningsamordnare på SKB i Forsmark. Både van vid och intresserad av teknik.

"Jag har jobbat med teknik sedan 80-talet men det strular ofta för mig, likt förbaskat. Det beror inte bara på mig utan på att det har blivit upp- och nervända världen när det gäller teknik. Ta till exempel bilens dragkrok: Jag har kunnandet att montera dragkroken själv och jag får kablarna på plats men jag måste till verkstan för att de ska "tala om för bilen" att den har fått en dragkrok – annars fungerar den inte.

När det gäller hemtelefoni och datorer så är det omvända världen. Numera är telestationen inflyttad till mig och jag förutsätts kunna fixa en massa tekniskt, det är tji att få ut en tekniker. Då ska man vara sin egen specialist, gå in på "min sida" på webbsidan och trixa och fixa, i bästa fall med en support i örat.

När det gäller bilvärlden har vi blivit idiotförklarade men när det gäller telefoni och datorer så ska vi vara fullfjädrade tekniker!"

SKB-folk om teknikstrul

Berättat för Moa Lillhonga-Åberg Foto Lasse Modin

Sanna Andrén, 43 år, Björkö. Monitoringsledare på projekt Kärnbränslefordret. Teknikvan, ja, men inte superteknisk.

"Jag är ingenjör och inte alldeles handfallen tekniskt men vanans makt har lett till att jag gjort bort mig några gånger. På mitt första jobb som nybakad ingenjör hade vi en kaffeautomat där man hämtade tevattnen genom att trycka in knappen så länge man ville att det skulle rinna. På ett kundbesök gjorde jag samma sak fast de hade en automat där man skulle trycka en gång, punkt slut. Det blev översvämning inför ögonen på kunden och det kändes ganska pinsamt! En annan gång låste jag in både bilnyckeln och reservnyckeln i bilen medan jag själv stod utanför. Det berodde på att bilen var av amerikansk typ och låste alla dörrar när jag trodde att jag bara låste passagerardörren. Vi fick ringa efter en låsmed och det var inte alldeles enkelt ens för honom att komma in i bilen.

Vad lärde jag mig av det? Jo, att teknik varierar och man ska inte göra som man alltid brukar – bäst att kolla först!"



Emma Blomqvist, 20 år, Harg.
Projektanställd administratör på SFR i Forsmark.
Ointresserad av teknik.

”Nä, teknik och jag går inte ihop. Modern teknik har inte med ålder att göra utan intresse. Jag är ungefär lika bra på teknik som min mamma som lär sig allt hon behöver lära sig, medan både min lillebror och min lillasyster är hejare på tekniska prylar, och intresserade! Utvecklingen går så himla fort. Teknik blir gammal snabbt, min lillasyster Maja, 9 år, har ingen aning om vad ett kassetband är, men jag har faktiskt koll på både gamla telefoner och lp-skivor.

Vi är väldigt beroende av tekniken. Vi kan inte jobba om datorerna lägger ner. Hemma har jag lyckats krascha två datorer fast risken var ungefär två procent att man skulle lyckas med det. Min förra mobil var också väldigt knepig men min nya är mycket lättare. Meningen med tekniken är väl att den ska hjälpa oss – inte krångla till livet.”



”Meningen med tekniken är väl att den ska hjälpa oss – inte krångla till livet.”

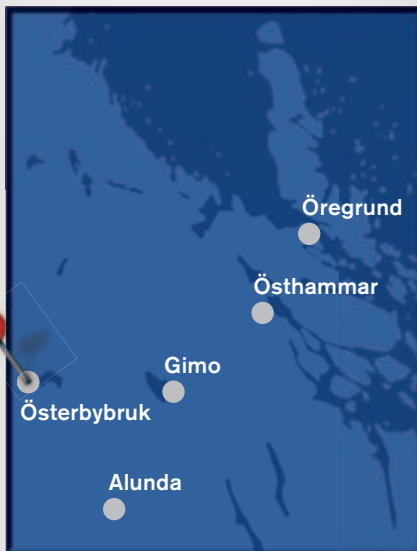


Olle Stål, 49 år, Östhammar.
Chef för funktionen Kärnsäkerhet i projekt
Kärnbränsleförvaret. Teknikvän och teknikintresserad.

”Människan är ett vanedjur och det är när vi måste göra på ett nytt sätt som vi strular till det. På Korsika hyrde vi en bil och den startade ibland, ibland inte. Vad vi inte visste var att man skulle trycka in en knapp på nyckeln samtidigt som man vred om den – det var nytt och det var bara när vi omedvetet höll in knappen som bilen startade.

Ett annat exempel är på väg ut från parkeringen på Arlanda när jag gjorde som jag gjort många gånger förut. Efter flera försök att mata in den betalda biljetten ser jag att bommen redan är öppen. Ny teknik med avläsning av registreringsnummer hade införts och det tog ett tag innan jag kom det.

Under en nattsegling i Danmark höll vi på att segla upp på land för att den äldre typen av gps inte var användarvänlig. Vi anade att något var gale och valde intuitivt att gå efter fyrarna i stället och kom så rätt.”



SKB Nu

Som en del av det avtal om mervärden som tecknats mellan SKB, våra ägare samt Oskarshamn och Östhammars kommuner, har SKB bildat dotterbolaget SKB Näringslivsutveckling AB.

Företaget hjälper till att utveckla näringslivet i de båda kommunerna genom att bidra med affärsutveckling och borgensåtaganden.

Varför? SKB står i ett beroendeförhållande till kommunerna. Här finns våra anläggningar och vi behöver rekrytera personal till dem även i framtiden. Det är viktigt för oss att det fungerar väl att bo, leva och arbeta i kommunerna.

Målet? Vi vill skapa långsiktiga och varaktiga arbetstillfällen och bra levnadsvillkor för människorna på den plats där vi verkar.

Hur? Vårt eventuella samarbete inleds alltid med en affärsmässig analys och bedömning av företagets potential. Vi är väldigt flexibla och vi bidrar med det mesta som syftar till att stärka företaget så att det kan växa. Vi lämnar borgensförbindelser för banklån. Vi har ekonomiska resurser för att hjälpa till med affärsutveckling och vi har ett nätverk med kompetens som finns till för att hjälpa företagen med bland annat rådgivning.

Affärsutvecklare på SKB Nu i Östhammars kommun är Jörgen Lönnies, 073-087 63 55, jorgen.lonnies@skb.se, www.skbn.se



SKB Näringslivsutveckling AB



Rickard Wennbom och Rolf Georgsson.

Jodå, bruket andas än!

Text Kajsa Prim Foto Lasse Modin

När först Fagerstaverken i Österbybruk och sedan Dannemora gruvor slog igen, trodde inte många att bygden skulle överleva. Men Österby trotsade alla dysterkvistar och i dag pyser och jäser framåtandan och optimismen i det norduppländska brukssamhället.

Det finns tre vägar in till Österby, från öster, söder eller väster. Från öster är industriområdet det första som möter, från söder herrgården, och från väster vardagssamhället, det klappande hjärtat. Alla tre är faktorer som spelat en viktig roll i Österbys industrisaga.

Under århundraden var Österbybruk nästan synonymt med järnbruket. Det var järnhanteringen som byggde industriområdet, ägde herrgården och, när industrin var som störst, sysselsatte mer än en tredjedel av ortens invånare. Det var ett slags modern brukspatron, skulle man kunna säga.

Personalkooperativ

Men allting har ett slut. När Fagersta lade ner Österbyverken i början av 80-talet hade man 375 anställda.

Torbjörn Ahlbäck var vd då. Han var med om att fatta det djärva beslutet att

de anställda skulle ta över företaget.

– Vi tog över gjuteriet och verkstaden, berättar han. Vi beslöt att klara oss med en arbetsstyrka på 75 särskilt utvalda mannar. Förutom oss själva satsade vi 7 000 kronor var. Det var ett sätt för oss att få behålla jobbet.

Det nya företaget döptes till Österby Gjuteri AB. I dag ägs det inte längre av personalen utan är en del av Österby Marine som också äger MJP Waterjets i Österbybruk och Alcropropeller i Örebro. Gjuteriet sysselsätter cirka 130 personer.

Bruksandan

Energin smittade av sig på det övriga samhället. Österbybruk hann aldrig bli deppigt.

I dag finns i industriområdet, förutom Österby Gjuteri, allt från plåtverkstäder och bilskrot till bygghandel, såg och djurmatsleverantör.

– När Fagersta klappade igen satsade kommunen på att renovera området för att locka hit småindustrier. Men de som startade verksamheter här kom utifrån, säger Rolf Georgsson, ägare till Österbybruks Såg.

Han tror att bruksmentaliteten är ett av skälen till att orten klarat sig så pass bra, man stöttar varandra och håller ihop.

– Men baksidan är ett slutet och kanske lite bortskämt samhälle, säger han.

De vallonska smederna

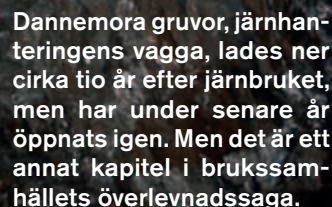
Men industrihistorien är inte allt. Det finns ett socialt spänningsfält också.

I en bygd som i mer än 500 år har levt av järn och järnhantering hängde mycket på smeden och hans kunskaper.

Hans Gille är smed i 14:e generationen och har något av ortens eld och kraft i sina gener. Han tillhör en av de vallonska släkterna, är förutom smed riksspelman och har bott i Österbybruk i hela sitt liv.

– Det fanns förr ett slags högdragenhet i skräet, eller stolthet, säger han och berättar om midsommarfesterna.

– Man brukade dansa i en blekhage, men så en gång var det regn och man bad baron Tamm att få låna vagnshuset för dansen. Vilket man fick, men de delade in det i två sektioner, en för bönder och en för smeder, och gud nåde den som kom över på fel sida.



Dannemora gruvor, järnhanteringsvaggan, lades ner cirka tio år efter järnbruket, men har under senare år öppnats igen. Men det är ett annat kapitel i brukssamhällets överlevnadssaga.

Framgångshistoria i plåt

I slutet av förra året blev det klart: Österby Plåt & Smide tar över grannen bygghandeln och brädgården och köper samtidigt deras lokaler – 3 000 kvadratmeter i en av de gamla industrifastigheterna.

– Det är en satsning och en stor investering, men om vi ska klara de större jobben behöver vi mer utrymme, säger Rickard Wennbom, vd och ägare.

Österby Plåt & Smide startade blygsamt som en liten verkstad med tre man, men medverkar nu stort i Österbybruks blomstring. I dag sysselsätter man 18 personer. De skulle ha kunnat vara ännu fler om det inte hade varit så

svårt att få tag på yrkeskunnigt folk.

Totalinvesteringen som man nu gör är på 4,5 miljoner. SKB Näringslivsutveckling AB har gått i borgen en del av den.

Egentligen är det ett generationsskifte som sker. Rolf Georgsson, som ägt och drivit sågen/bygghandeln sedan 1984, fyller 60 nästa gång.

– Det är skönt att lämna över till

yngre krafter. Det behövs nytt blod här, säger han som numera är anställd av Rickard.

– För oss är det roligt att få stötta ambitiösa företag i Österbybruk, kommenterar Jörgen Lönnies, affärsutvecklare på SKB Nu. Österbybruk är en spännande industriort med lång industrihistoria och en lika spännande framtid.



Posttidning B

Svensk Kärnbränslehantering AB,
Box 250, 101 24 Stockholm

Stjärten uppåt sträck!

Morgongymnastik i Biotestsjön,
Forsmark. 10 februari 2012.
Foto Lasse Modin

