



O.F. Ahlmark & Co Efr. A.-B.



Den 7 maj 1821 föds Oscar Ferdinand Ahlmark i Filipstad, yngst av målaremästare Carl Ahlmark och Carolina de Besches fem söner. Tolv år gammal blir han och syskonen föräldralösa och får patron Carl Johan Wallroth, Selma Lagerlöfs morfar, till förmyndare. Oscar Ferdinand och brodern August Ludwig flyttar 1834 tillsammans till Karlstad och Oscar Ferdinand börjar som bodgosse hos handlare A. Fahlén. O.F. Ahlmark *"åtnjöt som handlande vidsträckt förtroende för fast karaktär och gedigna köpmannaegenskaper"* och får 4 oktober 1847 burskap (borgarrätt) som grosshandlare i Karlstad, vid den här tiden en köping med ungefär 3 500 invånare.

1853 redovisar Oscar Ferdinand att han äger tomterna 109, 110, 121 samt del i 122 med *"deruppå uppförda Boningshus och Magasins Byggnader Brandförsäkrat till 9550 riksdaler Banco"*. Lokalerna är mycket väl belägna vid Tingvallagatan och Salttorvgatan. Oscar Ferdinands affärsrörelse utvecklas snabbt och han blir medlem av Karlstads societet. En av hans nära bekanta, Calle Frykstedt – en musikalisk präst "med svårt alkoholbegär", lär ha stått förebild för Selma Lagerlöfs Gösta Berling. I juni 1856 gifter sig Oscar Ferdinand med Marina Geijer, en flicka härstammande ur gedigen bergmansläkt, något som ytterligare befäster hans ställning i Karlstad.

1858 utses O.F. Ahlmark till medlem av byggnadsdirektionen för anläggandet av Inre hamn, som iordningställs och invigs tre år senare. Handeln i Karlstad blomstrar vid den här tiden. Både basvaror och delikatesser lossas i hamnen och fiskaffärerna erbjuder till exempel färsk hummer för fyra riksdaler tjoget och man kan även köpa ostron. Ahlmarks intresse för Vänersjöfarten fördjupas, men planerna på en rederirörelse får skjutas på framtiden på grund av den stora branden 1865 som ödelägger stora delar av Karlstad, så även Ahlmarks lokaler.

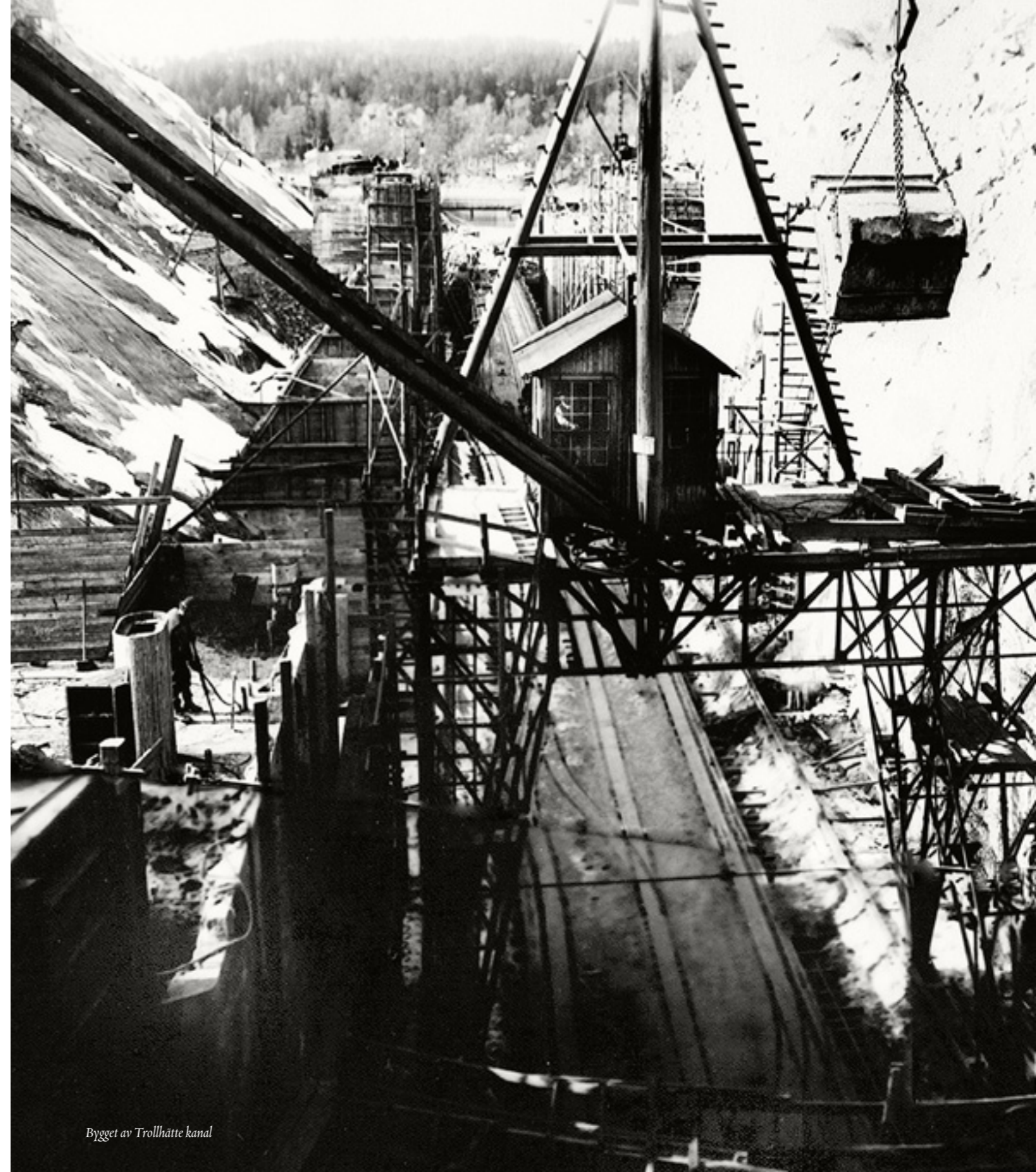
1872 erhåller Ahlmark tillstånd att bygga ångbåtar på Kanikenäsholmen och i september 1873 sjösätts ångaren *O.F. Ahlmark*. Dessvärre får Oscar Ferdinand aldrig uppleva jungfruresan då han avlider i maj samma år. Karl August Ahlmark, brorson till Oscar Ferdinand, fortsätter att driva den framgångsrika rörelsen tillsammans med företagets tidigare kassör, Carl Gustaf Sjöstedt, fram till dennes död 1889. K.A. ändrar då firmanamnet till O.F. Ahlmark & Co Eftr. Rederirörelsen blir alltmer dominerande och flottan består av tre galeaser och tre ångfartyg. Efter K.A. Ahlmarks bortgång 1901 överlåter hans änka Maria Sofia rörelsen till August Uppvall, som varit befälhavare på ett par av rederiets fartyg.



Sjöfarten på Vänern har sedan Oscar Ferdinands tid mer än fördubblats och vid sekelskiftet antecknas 1 441 fartyg i Karlstad hamn, varav 663 stycken är ångfartyg. August Uppvall är väl insatt i firmans rederiverksamhet när han tar över som företagsledare 1902 och han är mycket omtyckt sedan sin tid som befälhavare på ångarna *Karlstad* och *Forshaga*. Under Uppvalls tid sker stora förändringar i och med byggandet av Yttre hamn 1906 på Kanikenäset i Karlstad. Kajdjupet och inseglingsrännan blir fyra meter under Vänerns lägsta vattenyta. Detta innebär att man inom en snar framtid kommer att kunna ta emot större Nordsjöfartyg i och med den planerade utvidgningen av Trollhätte kanal. Invigningen av hamnen den 9 september får stor uppmärksamhet: *"Ej mindre än sex ångbåtar: Carlstad, Uddeholm, Freja, Clara, Örn och Lusten deltog i högtidligheten. Kl. 4 på eftermiddagen lågo dessa vid kanalbron och fylldes snart av passagerare, som alla fingo medfölja gratis. Efter en rundtur omkring Råfön återvände armadan. I tåten gick Carlstad, prydd med flaggor och vimplar och medförande "eliten" bland damer och herrar. Under salut från fartygen och från batterier samt under musik av en musikkår togs nu färden in i den nya hamnbassängen. [...] På banken vid inloppet hade rests ett större tält, där hamndirektören mottog passagerarna, efter vilkas samlande Landshövding Oldevig utbragde två skålar, en för konungen och en till stadens ära och välgång."*

Josef Bergendorff, som bara varit anställd i firman i tre år, avancerar snabbt till företagsledare när August Uppvall går bort 1909. Bergendorff är framsynt och begåvad med goda ledaregenskaper, och inser framtidsmöjligheterna som håller på att öppna sig för Vänersjöfarten. Karlstad, som vuxit kraftigt de senaste åren, har 1910 ungefär 16 000 invånare. 531 av dem har elektricitet, en nymodighet som gjort sitt intåg i staden fyra år tidigare. 1914 organiseras Ahlmarks kolavdelning under ledning av Gustaf Hemmingson, ett fortsatt led i Bergendorffs framtida strategi för företaget.

1916 invigs nya förbättrade Trollhätte kanal, ett arbete som pågått i tio år under ledning av Vilhelm Hansen, sedermera generaldirektör för Vattenfall. Den nya kanalen innebär direkt fraktförbindelse med västerhavet för fartyg med upp till 2 000 tons dödvikt. Importen av bland annat kol kan ske utan fördyrande omlastning i Göteborg, och Ahlmarks kol- och koksavdelning växer kraftigt.



Bygget av Trollhätte kanal



m/s Josef Bergendorff tjänade längst av Stjärnanbåtarna

I Europa rasar första världskriget och i Sverige får man ransonera livsmedel och andra förnödenheter. Importen av varor hindras då England och Förenta staterna som villkor för export till Sverige fordrar att i stor utsträckning få disponera svenska fartyg för egna frakter. I Ryssland störtas tsar Nikolaj II, och revolutionen är ett faktum. I Karlstad fortsätter Josef Bergendorff att leda Ahlmarks mot ett blivande storföretag och som ett led i arbetet ombildas handelsbolaget 1917 till aktiebolag, och får firmanamnet O.F. Ahlmark & Co Eftr. A.-B. Aktiekapitalet består av 200 000 kronor. Ende styrelseledamot och verkställande direktör blir Bergendorff själv, med Bror Pettersson som styrelsesuppleant. Ett avdelningskontor öppnas i Kristinehamn samma år, där en utvidgning av hamnen och iordningsställandet av moderna anordningar möjliggör lastning och lossning av större fartyg.

Bolaget Ångf. AB Älfdalen som äger kanalångarna *Karlstad* och *Forshaga*, och som Oscar Ferdinand på sin tid var korrespondensredare för, slås 1917 samman till Ångfartygs AB Karlstad och ombildas följande år till Värmlands Rederiaktiebolag. Bergendorff blir korresponderande redare för bolaget och skriver ett 25-årigt arrende med Karlstads hamn rörande hamnens upphalningslip med omgivande mark, på Kanikesnäset. Här låter han uppföra Karlstads Varv, och skeppsbyggmästare Wilhelm Andersson anställs. Han kommer att bli varvet troget i 36 år. 1919 levereras de första skeppsbyggena – prämarna VR 1 och VR 2 som är först i raden av 20 pramar i trä på järnspant. De levererar trä och massa i Göteborg och återvänder till Karlstad med kol och koks. Ahlmarks är nu i behov av större lokaler och flyttar 1919 från kontoret på Tingvallagatan till fastigheten Östra Torggatan 3. Samma år bildas på bland andra Bergendorffs initiativ Rederi AB Stjärnan som kommer att bli Ahlmarks närstående. Rederiet blir ett nytt steg i Ahlmarks utveckling som innebär reguljära förbindelser med främmande hamnar.

Josef Bergendorff insjuknar i spanska sjukan efter en affärsresa till England och avlider 1920, endast 37 år gammal. Han får bara leda Ahlmarks i elva år men hans dådkraft och goda affärssinne har dock lett företaget ett stort stycke på vägen mot fortsatt expansion.



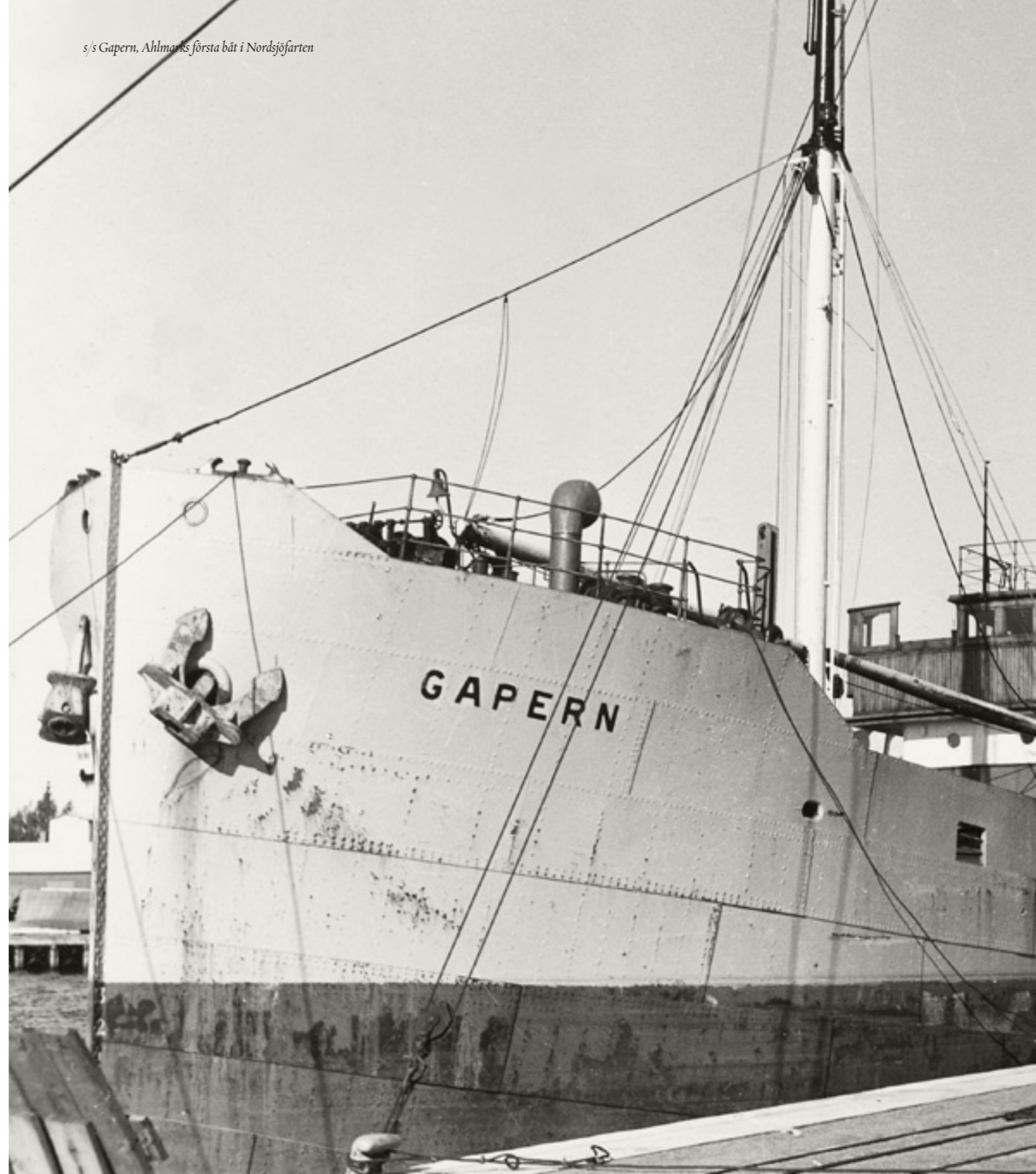
Mellankrigstiden präglas av svårigheter för de svenska rederierna på grund av minskat handelsutbyte och därmed minskade frakter. Hamnarna fylls med upplagda fartyg och tusentals sjömän blir arbetslösa. Ahlmarks lyckas trots detta behålla sin ställning som rederi och efter hand flytta fram sin position. Efter Bergendorffs död övertas firman av Bror Pettersson och Gustaf Hemmingson, bägge tidigare avdelningschefer på Ahlmarks.

Samtliga Stjärnan-fartyg går nu i fraktfart mellan Väner och England, Tyskland, Holland, Belgien och Frankrike. Utskeppningen består främst av trämassa och papper, trävaror, järn- och stålvaror samt järnmalm. Hemfrakterna utgörs av kol och koks, kalksten, svavel och salt. Bror Pettersson och Gustaf Hemmingson börjar även bygga upp en egen flotta av Nordsjögående lastfartyg och köper 1929 *Gapern* och *Alstern*. Sedan följer *Visten*, *Saxen*, *Mangen*, *Aspen* och *Foxen*. Samtliga båtar köps begagnade på en krisdrabbad fartygsmarknad. *Gapern* kommer att bli det fartyg som seglar längst under Ahlmarks flagg. Hon är en koleddad lastångare, en så kallad halvdäckare, och hinner med tiden bli välberest.

En vanlig resa för *Gapern* innebär att hon lastar props (klent, barkat rundvirke som används som stöttor i gruvor) i Kristinehamn. Lasten kompletteras med virke i Karlstad, Skoghäll, Spesshult och Gruvön. Hon går sedan via Göteborg till Liverpool och Manchester där hon lossar. Sedan går färden tillbaka över Antwerpen där hon lossar kol och hon anlöper hemmahamnen i Karlstad lastad med kol, koks och tackjärn. Importen ökar och i Karlstad och Kristinehamn uppförs stora anläggningar för lagring av kol och koks, samt även kross och sorteringsverk. 1937 övertar Ahlmarks samtliga fartyg i Rederi AB Stjärnan. Med 15 fartyg på tillsammans 20 000 ton dödvikt är företaget vid 1930-talets slut ett av Sveriges mer betydande rederier.



s/s Gapern, Ahlmarks första båt i Nordsjöfarten





Ahlmarks Bränsle, en stark aktör på bränslemarknaden



Efter kriget byggs linjetrafiken ut och varje vecka lämnar ungefär nio Ahlmarksbåtar Karlstad, och återvänder fjorton dagar senare från någon av alla de västeuropeiska hamnarna på traden.

När andra världskriget bryter ut 1939 uppstår återigen problem för sjöfarten och 1940 spärras vägen västerut i och med Tysklands ockupation av Norge. Transporterna är mycket farliga och ett flertal av Ahlmarks fartyg blir krigsoffer. *Indus* tas som pris i Bergen, *Mangen* torpederas utanför Lissabon och *Aspen* sänks 14 juli 1941 norr om holländska Ymuiden av flygbomber. *Gapern* sänks i Hamburgs hamn 1943 men kan lyftas och läns pumpas. Hon fraktas senare till Göteborg för att repareras, och man passar samtidigt på att modernisera henne. *Foxen* möter sitt öde i januari 1940 på en resa från Garston, England. 17 man ur besättningen omkommer och endast två man kan räddas. Sammanlagt förlorar Ahlmarks 28 man under andra världskriget.

Tillgången på kol och koks blir allt mindre och Ahlmarks börjar satsa på distribution av ersättningsbränslen, bland annat ved. Redan före krigets slut börjar Ahlmarks ersätta fartygsförlusterna med nybyggen och kan möta freden 1945 med en stor och modern flotta. Samma år sjösätts nya *Aspen (II)*, rederiets första shelterdäckare, en fartygstyp med ett däck som ligger över huvuddäck och inte ingår i fartygets bruttotonnage (totala inneslutna volym). 1948 träder en ny sjöfartslag i kraft som föreskriver trevaktsystem på båtar över 499 bruttoton. Detta innebär att bemanningskostnaderna ökar och Ahlmarks väljer att satsa på så kallade paragrafbåtar för att kunna fortsätta föra fartygen under svensk flagg. Man börjar bygga nya båtar som tillåter tvåvaktsystem på däck och i maskin. Dessa fartyg är dessutom mer ekonomiskt fördelaktiga att segla genom Trollhätte kanal än de tidigare ångarna med större tonnage, som passerat slussarna. Ahlmarks låter bygga tio stycken paragrafbåtar. Den första, som levereras 1955, döps till *Skagern* och är vid denna tid Ahlmarks snabbaste båt, med en maskin som utvecklar 1 000 hästkrafter. Hon är dessutom Ahlmarks första utlandsbyggda båt, byggd i tyska Rendsburg. Större delen av de kol- och kokslaster som Ahlmarksbåtarna lossar i Karlstad, distribueras genom en egen försäljningsorganisation. Genom förvärv av andra företag i branschen utvidgas Ahlmarks försäljningsområde till att omfatta hela Värmland och även delar av omkringliggande landskap. Fabriker och bostadsfastigheter börjar dock mer och mer använda olja som uppvärmningsbränsle och Ahlmarks är som alltid med i utvecklingen. 1953 bildar Ahlmarks tillsammans med Koppartrans i Göteborg, företaget Ahlmark-Koppartrans AB. Direktör blir Bertil Lindström med Lennart Hemmingson som arbetande styrelseordförande. Oljecisterner uppförs i den gamla oljedepån på Herrhagen och senare i anslutning till den nya oljehamnen vid Kalvholmen.

Bror Pettersson avlider 1952 och efterträds av sin mångåriga kompanjon Gustaf Hemmingson som verkställande direktör. Rederichef blir sonen Bengt Rejmer, som sedan 1955 blir verkställande direktör för företaget.

Ångarna *Karlstad* och *Forshaga* som ända sedan 1887 gått i trafik mellan Karlstad och Göteborg tas ur drift 1950 respektive 1955, och därmed är en intressant period i Ahlmarks sjöfartshistoria slut.





Det är slutet av 1950-talet och i Sverige sänds nyhetsprogrammet Aktuellt för första gången. Ingemar "Ingo" Johanssons berömda högerkrok sänker Floyd Patterson på Yankee Stadium i New York (-59), och Berlinmuren byggs (-61). 1959 härjar en pyroman i Karlstad och sätter under några varma sommarmånader skräck i hela staden. Han antänder ett antal kontors- och hyresfastigheter, samt bränner ner den mycket populära restaurangen i Stadsträdgården, innan en uppmärksam polisman till slut lyckas gripa honom.

Ahlmarks har under flera år haft kontor utspridda på olika håll i Karlstad. För att koncentrera verksamheten byggs 1958 ett helt nytt sjuvåningshus i kvarteret Tapiren på Drottninggatan. Det nya huset har ett flott representationsplan högst upp med vacker utsikt över staden, och byggnaden håller genomgående mycket hög standard. Karlstad har i slutet av 50-talet drygt 40 000 invånare och karlstadsborna imponeras av huset som är byggt på pelare med inglasad nedervåning. Byggnaden kompletteras senare med Karlstads första parkeringshus 1965.

Ahlmarkskoncernen är en av de största arbetsgivarna i Karlstad vid den här tiden. 1950 sysselsätter företaget 364 anställda, varav 275 ombord på fartygen. 1960 stiger siffran till 399 stycken. Därtill kommer de 53 anställda vid Ahlmarksägda Karlstads varv och 49 fast anställda i det helägda dotterbolaget Karlstad Stuveri AB.

1961 bildas Ahlmarks dotterbolag Ahlmarco i Holland. Företaget blir ägare till nybyggena *Mangen (III)* och *Unden (II)* som blir Ahlmarks första fartyg under holländsk flagg.





Året är 1963. I USA mördas president Kennedy, och i Karlstad förfasas tidningsjournalisterna över Beatles frisyrier som de får se på bandets första Sverigespelning i Sundstaulan. Ahlmarks fortsätter att expandera inom bränslebranschen. Ahlmark-Koppartrans ombildas till Ahlmarks Bränsle AB och oljedepåer anläggs i Karlstad, Kristinehamn och Åmål. Importen av kol och koks mer än halveras på 1960-talet, medan importen av petroleumprodukter tredubblas. Ahlmarks verksamhet är framgångsrik och utvidgas senare med kontor och distribution även i Örebro och Göteborg. Trots varierande priser och oljekriser under 60- och 70-talen behåller Ahlmarks Bränsle sin starka lokala ställning.

Under krigsåren hade flera Ahlmarksbåtar förlist och många sjömansliv gått till spillo. Åren 1950-1970 drabbas rederiet endast av en svårare olycka. I mars 1964 kläms *Aspen (II)* sönder vid isskrvning i Rigabukten och sjunker under bogsering mot Riga. Hela besättningen räddas. Även isen på Vänern vållar rederiet bekymmer många gånger. I mitten av april 1966 ligger fem Ahlmarksbåtar fast i isen i det stora innanhavet.

I början av 1970-talet ropar skogsindustrin i Sverige efter råvara. Det gäller bland andra Billerud som nu inleder ett samarbete med Ahlmarks för att på bästa sätt tillgodose sitt ökade behov av flis och massaved. Ahlmarks skaffar det enkeldäckade skogsproduktfartyget *Alstern (III)* och senare systerfartyget *Gapern (III)*, rederiets svar på 70-talets bemanningsregler. De mönstrar besättning efter faktiskt behov och driftskostnaderna blir på så sätt lägre och konkurrensförmågan ökar. Bägge båtarna är optimala Vänerfartyg och har smäckert skrov och dubbel botten. Konstruktionen med vertikallastning och egen kranutrustning är vid denna tid unik och gör det möjligt att fylla eller tömma lastutrymmet på endast tio-tolv timmar. Ahlmarks blir med dessa fartyg pionjärer inom svensk sjöfart.



Trollhätte kanal är av stor betydelse för Ahlmarks och ett betydelsefullt steg i utvecklingen tas 1974 efter stora påtryckningar från Ahlmarks, då Göta älv och Vänern fördjupas och öppnas för vintersjöfart. Trafiken på Vänern kan således pågå året runt och rederiet slipper problem med fastfrusna fartyg.

1975 sjunker myndighetsåldern i Sverige från 21 till 18 år och Margaret Thatcher blir premiärminister i Storbritannien. Samma år köper Ahlmarkskoncernen låsföretagen AB Byggbeslag och Karlstad Järnmanufaktur som funnits sedan 1950-talet. 1977 slås de bägge bolagen samman under namnet AB Byggbeslag. Företaget utvecklas väl och når marknadsledande position.

1976-77 etableras linjetrafik från Norrlandskusten som trafikerar England, Skottland, Irland, Holland, Belgien och Tyskland. *Visten (III)*, rederiets första fartygsbygge som är specialkonstruerat för att gå på Bottenhavet, levereras från ett holländskt varv 1977. Hon följs sedan av de så kallade Kinabåtarna – *Skagern (III)* och *Sommen (III)*, byggda vid Zhounghuarvarvet utanför Shanghai. Båda fartygen har svensk-finsk isklass I A, och representerar Ahlmarks första riktigt genomtänkta kubiklastare för Norrlandskusten. Krankonstruktionen är av ny typ och kranarna lyfter 25 ton var. Man kan snabbt och effektivt lasta fartygen och utnyttja maximalt lastutrymme. Fartygen för ut massa, papper och sågat virke från Norrland och går tillbaka med massaved.

1981 bildas Wermia AB, ett lokalt investeringsbolag med Ahlmarks som en av intressenterna. Ett 30-tal aktiva affärsmän i Värmland går in som aktieägare och staten beviljar ett så kallat mjukt lån, med villkoret att Wermias verksamhet ska bedrivas inom länet. 1987 går Wermia AB in som hälftenägare i AB Byggbeslag.

1982 köps *Barken (III)*, även kallad Lille jätten, som med sina 10 000 dödviktston är Ahlmarks hittills största fartyg. Hon seglar med skogsprodukter från Bottenhavet till nordsjöhamnar och för hem massaved. Detta fortsätter hon även med 1984 då hon övergår i holländska dotterbolaget Ahlmarcos ägo. 1984 är också året då Vänertrafiken kompletteras med två maskinstarka kubiklastare, *Unden (IV)* och *Mangen (V)*. Bägge har mycket god förmåga att forcera is. Av kostnadsskäl kan dessa båtar inte konkurrera under gällande svenska regler, och seglar redan från början under holländsk flagg. Den starka världsekonomin vid denna tid gör att sjöfartskonjunkturen förbättras och i slutet av 1980-talet köps *Alstern (IV)* och *Noren (II)* in. De är systerfartyg till *Skagern (III)* och *Sommen (III)* och ett led i Ahlmarks strävan att genom eget ägande bygga upp en förstklassig fartygsflotta för Norrlandstrafiken.



Vintersjöfart på Bottenhavet



Wermia AB på plats i Ahlmarkshuset

O.F. AHLMARK & CO EFTR. A.-B.

Kuwaitkriget pågår och USA anfaller Irak under kodnamnet Operation Desert Storm. Hemma i Sverige ligger Roxette och Bryan Adams på Trackslistan och de borgliga riksdagspartierna bildar regering med Carl Bildt som statsminister. Ahlmarks gör omfattande strukturförändringar i företaget och i början av 1990-talet inbegriper verksamheten rederi, fastighetsförvaltning och bränslehandel. 1991 ökar Ahlmarks sitt ägande i O-listenoterade Wermia AB till 50 %. Övriga aktieägare erbjuds att sälja till Ahlmarks och Wermia blir 1 maj 1991 helägt dotterbolag i koncernen. Samma år inleds en bankkris som får allvarliga konsekvenser för många svenska företag. Sverige går in i en av sina djupaste lågkonjunkturer någonsin, vilket förvärrar situationen ytterligare.

1989 faller Berlinmuren och Tyskland enas 1990. Inom Ahlmark Lines utvecklas ett nytt koncept för transporter för Norrlandstrafiken. 1991 beställs ett antal specialkonstruerade fartyg från ett varv i Warnemünde (fd. Östtyskland). På grund av sammanslagningen av de tyska staterna och oroligheterna i den östtyska ekonomin, kan varvet inte fullfölja sina åligganden.

Stora investeringar, främst genom köpet av Wermia, innebär dryga räntekostnader och 1992 blir ett tungt år i företagets nästan 150-åriga historia. Som ett led i företagets planerade omstrukturering säljer man Ahlmarks Bränsle till Svenska Shell. Följande år blir dock lättare och en bidragande orsak är den uppgörelse som träffas med varvet i Tyskland. Det innebär en ansenlig ersättning till Ahlmark Lines. Rederiet gör ett mycket gott resultat 1994, och detsamma gäller för koncernen som helhet. Samma år överläts Kristinehamns Terminal AB och Karlstads Stuveri AB till det nybildade Vänerhamn AB, och Ahlmarks blir största delägaren med 27 %.

Under mitten av 1990-talet fraktar företagets flotta cirka en miljon ton skogs- och stålprodukter sydgående och ungefär en halv miljon ton råvaror som salt, kol, koks och massaved, nordgående. 1996 skaffar rederiet tre kombinationsfartygen *Fryken (II)*, *Saxen (III)* och *Visten (IV)* som är unika genom att de kan föra skogsprodukter ena vägen och olja i retur.



I dag är Ahlmarks organiserat inom fem olika affärsområden, alla under moderbolaget O.F. Ahlmark & Co Eftr. A.-B.

Ahlmark Lines bedriver shippingverksamhet i norra Europa med såväl egna som inhyrda fartyg. Dotterbolaget Euroforest bedriver fibertradingverksamhet i Storbritannien, det vill säga handel med bland annat massaved och flis. Exporten går till den svenska, norska och finska skogsindustrin. Scanunit utför ombordservice samt levererar lyftutrustning till fartyg och industrin.

MILLER GRAPHICS verksamhet omfattar tillverkning och försäljning av repro/tryckformar, samt kringutrustning till förpackningsindustrin. Målet är att Miller Graphics skall vara den europeiska tryck- och förpackningsindustrins förstahandsval.

TALENT PLASTICS erbjuder allt från idé, design och formgivning inom plasttillverkning, till formsprutning och extrudering av termoplaster. Kunderna finns framför allt inom vitvaru-, VVS- och elektronikbranschen, samt inom fordons- och byggnadsindustrin.

Inom MTG MASKINTEKNIK finns Edman & Sjöberggruppen som konstruerar, tillverkar, reparerar och distribuerar hydraulikutrustning.

BYGGBESLAGGRUPPEN är marknadsledande distributör och installatör av beslag, inrednings- och säkerhetsprodukter. Genom en rikstäckande organisation på ett tiotal orter och ett genomarbetat logistiksystem garanteras snabba och säkra leveranser över hela landet.

