

Danska träslipers lossas i Trollhättan

25 dygns stopp
i Trollhätte kanal



JÄRNSLAGG

från Hällekis till norska Mo i Rana





”

Välkomna till årets sista nummer av personaltidningen. Det är bara att än en gång konstatera att tiden går fort. Känns inte som alltför länge sedan vi önskade varandra god jul senast.

Vi kan också slå fast att vintern har kommit tidigt i år. Visst är det vackert med snön och rimfrost i träderna. För verksamhetens skull hoppas vi dock på en mildare väderlek än i fjol.

Vi står dock väl rustade även för en kall vinter. Vi har haft ordentliga genomgångar av våra isbrytare och vad gäller b/b Lidköping har vi – som du kan se av artikeln på sidan 7 – investerat i fyra nya maskiner.

Sett i backspeglarna kan vi konstatera att 2010 fick en tuff start. Den karga vintern har redan nämnts, lägg därtill låga sjögodsvolymer på de flesta håll.

Det senare har dock vänts i positiv riktning under årets andra halva då volymerna ökat. Vi ser – glädjande nog – också ett antal nya gods- slag som gör entré i våra hamnar. Järnslag, kopparslag och träslipers är några exempel. Vi hoppas och tror att den positiva utvecklingen kommer att fortsätta även under 2011.

Ett mörkt moln vid horisonten är det planerade kanalstoppet hösten 2011, vilket i praktiken innebär att vi inte kommer att ha några som helst anlöp till våra hamnar under en hel månad. Det är viktigt att vi i tid planerar för kanalstoppet för att, så långt det går, underlätta för våra kunder. Vi måste även internt fundera över hur vi hanterar stoppet och hur vi utnyttjar stilleståndet för exempelvis underhålls- arbeten, utbildning och semester.

Med detta sagt önskar jag en God jul och ett Gott Nytt År!

Trevlig läsning.

Göran Lidström, VD

iVÄNERHAMN

Stuvargatan 1, 652 21 Karlstad

Telefon 054-14 48 60

Mail vanerhamn@vanerhamn.se

www.vanerhamn.se

Ansvarig utgivare Göran Lidström

Redaktör Mikael Hallgren

Form Preferens AB

Text Preferens AB

Bilder Preferens AB,

Sjöfartsverket

Tryck Tryckeri AB Knappen



Nya lastbilar på Vänerterminalen

En ny aktör har under hösten gjort entré i trafiken kring Vänerterminalen. Stora Enso har, via LBC Frakt, gjort klart med *Lennartssons Åkeri* som från och med 1 oktober svarar för transporter till och från pappersbruken i Skoghall och Forshaga.

Fyra helt nya Volvobilar, specialanpassade för transport av pappersrullar, syns sedan ett par månader tillbaka med täta intervall runt terminalbyggnaden. Christer Bjäring, Vänerterminalens Driftchef, är nöjd med uppstarten.

- Kontakterna med Lennartssons har fungerat bra., säger Christer. En inledande utvärdering har också gjorts i samband med våra månadsmöten med Stora Enso och även härifrån är signalerna genomgående positiva.

Otterbäckens nya kopparslager färdigbyggt

Inom bara ett fåtal veckor kommer påbyggnaden av Otterbäckens bulkmagasin att invigas. En 27 meter lång förlängning i sydlig riktning kommer att ge nya ytor motsvarande ca 770 m².

Ytorna kommer i första hand att nyttjas för lagring av kopparslag från Zinkgruvan Mining. Prognoserna är goda. På sikt räknar man med årsvolymer på upp emot 30 000 ton.



Maria Gustafsson och Tobias Uhn inspekterar nybygget

Järnslaggg från Paroc

skeppas från Hällekis till Norge

Stenullstillverkaren Paroc i Hällekis har tillsammans med återvinningspecialisten Hallquists från Kil och en lokal entreprenör utvecklat en metod att ta tillvara restprodukter från Parocs produktionsprocess. Med Vänerhamns hjälp transporteras materialet från produktionsplatsen till kaj för att därefter lastas på väntande båtar.

DET ÄR MINST SAGT FROSTIGT på kajen i Hällekis den här förmiddagen i slutet av november. Termometern visar -12°C och Vänerhamns Daniel Pettersson, som gick på skiftet tidigt i morse, har fullt sjå att hålla värmen.

- Visst biter det lite i kinderna, men håller man sig bara i rörelse går det ganska bra, skrattar Daniel.

DANIELS UPPGIFT för dagen är att se till att lastningen av PAROCS järnslaggg flyter på. Båten som ankom Hönsäters hamn på morgonen ska under dagen lastas med ca 2000 ton slaggg. Vid det här laget har man kommit drygt halvvägs.

Slaggen körs på bil den korta vägen från själva produktionsplatsen, gårdspanen bakom entreprenören Roland Götblads förlag. Här har den gått igenom en specialkonstruerad kross- och siktningslinje och lagts på mellanlager i väntan på båten.

- Det finfördelade stoffet – "sand" – sorteras för sig och går tillbaks till Parocs produktion, berättar Roland då han visar runt på gården. Det grövre materialet – "slaggen" – är det som säljs till externa kunder inom stålindustrin.

DET ÄR ROLAND som utvecklat metoden och står för själva processandet av materialet. Återvinningspecialisten HALLQUISTS i Kil tar därefter över och för ut produkten på marknaden.

- Det stämmer bra, säger Anders Hallquist, VD och ägare till Hallquists. Tidigare i höst kördes en testförsändelse



Slaggen lastas direkt från kaj av den stora hamnkranen



Rätt klädd för kylan övervakar Daniel Pettersson lastningen av järnslaggg

till norska Mo i Rana där slaggen används vid tillverkning av armeringsjärn. Testet föll så pass väl ut att man nu vill ha en fortsättning.

TILL DAGENS LAST på ca 2000 ton ska läggas höstens redan levererade volymer samt ytterligare en båt som planerats till strax efter jul. Av det man ser just nu blir den totala volymen runt 6 000 - 8 000 ton.

- Det är alltid positivt med kunder som hittar nya godslag, där sjöfarten kan användas för transport, säger Christer Sabel, Vänerhamns Driftchef i Lidköping, den enhet som ansvarar för hanteringen i Hönsäter. Återvinning av alla de slag är också helt i linje med Vänerhamns egna värderingar kring miljön.



>> Slipers från Da ...ger bränsle åt hamnen i

Det är med nyfikna ögon Jacob Carlén och Tobias Uhn följer det som försiggår på kajen. Lossning av träslipers i Trollhättans hamn är fortfarande en förhållandevis ny företeelse, både för IQR och Vänerhamn. Första lasten från Danmark lossades i mitten av september och den båt vi nyss klivit ombord på är den andra i ordningen. Innan hösten är över kommer ytterligare en slipersbåt att angöra hamnen.

Nytt är annars en sanning med modifikation. IQR Solutions har arbetat med recykling sedan 1979 och slipers har varit en tung bit av "sortimentet" ända sedan starten.

- Det stämmer att vi hållit på länge, säger Jacob Carlén, *Marknads- och inköpsansvarig* på IQR. Även om vi idag också arbetar inom andra områden, så är slipers en starkt ryggrad.

IQR:S KÄRNVERKSAMHET är att skapa helhetslösningar för nyttjandet av uttjänt material. Returmaterial – som t.ex järnvägsslipers, tryckimpregnerat virke eller rent returträ – förvärvas och hämtas upp över hela Europa. Materialet transporteras till anläggningen i Trollhättan där det sorteras och sönderdelas till flis. Flisen används av värmeverk runt om i Sverige, däribland IQR:s eget – *Svenljunga Energi*.

- Vår idé är att bygga upp en effektiv hantering kring material som är svåra för andra att ta i, säger Jacob Carlén. Vad gäller slipers är de exempelvis, genom sin behandling av *kreosot*, klassade som farligt avfall. Kreosoten har gjort slipers otillåtna i våra trädgårdar. Med rätt hantering kan vi dock fortfarande använda dem som bränsle.

Kraven är dock hårda, såväl kring hanteringen som runt själva förbränningsprocessen.



Flisen används i värmeverk runt om i Sverige

- Anläggningen här i Trollhättan är klassad som A-anläggning, vilket är ett krav för att få jobba med slipers, fortsätter Jacob. Det innebär att vi har certifierats av Miljödomstolen och har tillstånd att hantera farligt avfall.

Upp emot åttio procent av allt returmaterial transporteras idag på järnväg. En mindre del, framförallt kortare försändelser, går med bil.

Båtar med slipers har också, för ett flertal år sedan, hantrats i regionen, då i Vänersborg.



Danska järnvägsslipers lossas från båten...



...och lastas på IQR:s egna bilar

nmark

Trollhättan.

DE MÖRKBRUNA "TRÄSTOCKAR" vi idag ser lyftas över relingen har färdats ända från Danmark.

Efter inbjudan från danska *Skov- og Naturstyrelsen* har IQR lämnat anbud på en komplett rivning av en numera outnyttjad järnvägssträcka. Efter det att anbudet accepterats har man – med hjälp av danska entreprenörer – genomfört "nedmonteringen" av räls och sliper.

Svenska timmeråkare har därefter hämtat och kört virket till hamnen i Næstved på Själlands västkust. Godset har slutligen förts per båt från Næstved, via Göta Älv, till Trollhättan.

PÅ KAJEN I TROLLHÄTTAN har personal och en mobil kran från Vänerhamn stått beredda. Materialet, ca 2 300 ton den här gången, har under loppet av något dygn lossats från båten och lastats på IQRs egna bilar för den 500 meter långa transporten till fragmenteringsanläggningen.

Väl på plats i den jättelika anläggningen sorteras materialet noggrant varefter det, med hjälp av höglastande hjullastare, förs in i de skräckinjagande fragmenteringskvarnarna. Ur kvarnarna kommer, i produktionslinans slutände, bränsleflis färdig för förbränning.

- Allt har löpt på helt enligt planerna, konstaterar Jacob Carlén, då vi från bryggan gemensamt betraktar kranarens svängar över båtkanten. Att kunna lossa i Trollhättan, så pass nära vår egen anläggning, är givetvis en fördel.

Medräknat höstens första båt samt den som redan bokats i slutet av oktober kommer nära 6 000 ton att lossas.



Jacob Carlén och Tobias Uhn övervakar lossningen i Trollhättans Hamn

DEPOSITIVA ERFARENHETERNA från båttransporterna ökar IQR:s flexibilitet och ger valfrihet inför kommande val av transportsätt. Intresset för ett fortsatt samarbete har också förstärkts av Vänerhamns sätt att ta sig an arbetet.

- Vänerhamn har varit öppna i dialogen kring uppdraget. Vi har bollat idéer fram och tillbaka och har tillsammans kunnat finna en bra totallösning. Med fortsatt goda hamnförutsättningar kan båt, vid rätt tillfällen och tillräckliga volymer, definitivt vara ett alternativ såväl för slipertransporter som för andra uppdrag, avslutar Jacob Carlén.



Slipers krossas i specialutvecklade fragmenteringskvarnar....



...till färdig bränsleflis.



Trollhätte kanal stängs för slussreparation

Mellan den 26 augusti och 19 september nästa år stoppas trafiken på Göta Älv. Slussarna ska repareras och Trollhätte Kanals slusskammare töms under drygt tre veckor på vatten. Underhållsarbetet innebär totalstopp för all fartygstrafik under 25 dygn.

För oss som bor och verkar runt Vänern är Göta Älv och Trollhätte Kanal navelsträngen ut mot Kattegatts öppna vatten. En drygt åtta mil lång farled varav 10 kilometer är en grävd kanal. Resterande 7 mil söderut utgörs av Göta Älvs naturliga flöde.

Nivåskillnaden mellan havsnivån och Vänerns vatten – totalt 44 meter – klaras av med hjälp av slussar. Totalt sex stycken på tre platser. Trots dryga 200 år på nacken är slussarna av förhållandevis modern konstruktion och har god kapacitet. Fartyg på upp till 4000 ton, 89 meters längd, 13 meters bredd och 5,4 meters djup kan utan problem passera.

MELLAN 26 AUGUSTI OCH 19 SEPTEMBER nästa år får dock slussvakterna vila. Totalt dryga 37 miljoner liter vatten ska pumpas ur varje slusskammare för att ge tillträde för Sjöfartsverkets underhållspersonal.

– Underhållet måste genomföras för att säkerställa slussarnas funktion, säger Ingvar Dyberg, Sjötrafikområdeschef för Vänern.

Arbetet är planerat in i minsta detalj. Fyra slussportar ska bytas, slussbottnar ska renoveras och slussmurar, trösklar och luftschakt ska förstärkas. Dessutom ska Bergkanalen i Trollhättan och Karls grav i Vänersborg renas.



UNDER REPARATIONSARBETET stoppas all sjötrafik under 25 dygn. Stoppet innebär störningar i hamnarnas reguljära verksamhet.

- I det långa perspektivet är det självklart positivt att Sjöfartsverket investerar i slussarna, säger Göran Lidström, Vänerhamns VD. Regelbundet underhåll gör att vi på sikt kan undvika irriterande trafikstopp och störningar. Samtidigt kräver själva stoppet noggranna förberedelser från vår sida.

Inom Vänerhamn "rustar" man inför stoppet genom intern planering och kontakter med stora kunder som berörs.

- Så långt det går kommer vi att försöka finna alternativa lösningar för drabbade kunder, fortsätter Göran Lidström. Genom att vara ute i tid har vi goda förutsättningar att minimera konsekvenserna.



Foto: Sjöfartsverket



Foto: Sjöfartsverket



Området innan anläggning av den nya containerterminalen

Containerterminalen färdig att invigas

Dagarna innan jul tas den nya containerterminalen i Karlstad i drift. Inom loppet av bara några få månader har friytan bakom Vänerterminalen omvandlats från en oanvänd grusplan till en komplett uppställningsyta för nära 600 containers.

- Det har gått som på räls, säger Hans-Elof Bryntesson, Teknisk chef. Allt har flutit på helt enligt planerna.

Området – över 22 000 m² – har schaktats och asfalterats och nödvändiga tillfartsvägar har anlagts. Tidigare järnvägsspår har byggts på med totalt 750 meter för att skapa bästa möjliga förutsättningar för rangering och lastning av järnvägsvagnar.

Nyligen flyttades Vänerexpressens administrationskontor från sin tidigare placering och står nu prydligt på plats vid områdets infart.

- Det som nu pågår är avslutande arbeten med järnvägsspåren samt en del inre upprustning av kontorsbyggnaden, fortsätter Hans-Elof Bryntesson. Sedan är det bara att skotta av snön och köra igång.



Vänerexpressens kontor på plats i sin nya position



Lars Andersson och Göran Vogler är helnöjda med de nya motorerna

Nya motorer på b/b Lidköping

Bogserbåten *Lidköping* har fått nya motorer. Fyra stycken Scania DI 12 Miljömotorer har installerats i november.

- Installationen har gått fantastiskt bra, säger Göran Vogler, som tillsammans med Vänerhamns Lars Andersson och Franssons Maskinservice, ansvarat för arbetet.

Investeringen har – maskiner och arbete sammanräknat – löpt på drygt 2 miljoner kronor.

- Mycket pengar men åtgärden var helt nödvändig, säger Christer Sabel, Driftchef. De gamla motorerna var helt slut och hade inte stått pall för ytterligare en vinter.

SKEPP & SKOJ

BRA SJÖFARTSVITSAR välkomnas. Maila din bästa historia på vitsar@preferens.se. Bästa förslagen publiceras och belönas med en trisslott. Ange namn, adress samt om du vill ha ditt namn infört tillsammans med bidraget.

En apa kommer in på den lokala hamnbaren, lufsar fram till disken och beställer nonchalant en öl. Den häpne kyparen serverar ölen och apan betalar med en hundralapp.

Förbluffad bestämmer sej kyparen för att testa apan, och lämnar därför bara tillbaka en femma.

Apan reagerar inte utan stoppar femman i pälsen och smuttar likgiltigt på sin öl. Kyparen skruvar besväret på sig, kan till slut inte hålla sig utan säger försiktigt:

- Det är inte ofta vi har apor här...

- Nähä, det är ju inte så konstigt, när ni tar 95 spänn för en öl.

KAJKANTEN

PERSONALAKTUELLT

HALLÅ DÄR !

>> Martin Gustavsson

Ålder: 33 år

Arbetsuppgifter: Sedan fem år tillbaka skeppsmäklare på Vänerhamns kontor i Lidköping. Dessförinnan tio år på Stuveriet.

Familj: Flickvän och hunden Sally.

Född: Född och bosatt i Lidköping. Är genom pappa Willi sedan barnsben "fostrad" i hamnområdet.

Intressen: Gillar rörelse och motion i alla former. Allt från långpromenader med hunden till löpning och styrketräning.



Du har gjort hela resan från kajen till kontoret, hur känns det att "växla över"?

Det känns bra. Jag trivs utmärkt där jag är idag men det gjorde jag även på Stuveriet. Var sak har sin tid. Vad jag däremot kan säga är att tiden på kajen har gett mig erfarenheter jag har stor nytta av idag.

Hur ser en vanlig dag ut i jobbet som skeppsmäklare?

Ingen dag är egentligen den andra lik. Kanske är det just det som gör jobbet så spännande. Vi får ta i det mesta som har att göra med båtarna. Från den löpande dokumentationen till allt det praktiska för besättningen.

Trivs du?

Definitivt. Jobbet innebär mycket frihet och vi får möjligheter att röra oss över stora ytor.

Myntet har inga baksidor?

Det skulle väl i så fall vara passet att alltid vara till hands. Mäklariet innebär att alltid stå stand-by och vara beredd att när som helst rycka ut, även kvällar och helger.

En mera allmän bild av Vänerhamns framtid?

Visst finns det i snacket kring kaffebordet en viss osäkerhet kring vad som händer med sjöfarten på Vänern. Inte minst efter Sjöfartsverkets utspel kring slussarna och Göta Älv. I grund och botten tror jag dock att de flesta är överens om att behovet av fungerande sjöfrakter kommer att bestå. Jag är därför optimist och tror på en bra framtid.



Från vänster; Tommy Holmqvist, Majken Köhler och Reine Hilding. Stående; Göran Lidström (VD)

Tack för 185 uppskattade år hos Vänerhamn

Under en festlig kväll den 18 november avtackades Majken Köhler och Tommy Holmqvist som nyligen gått i pension. En tredje nybliven pensionär är Per-Olof Johansson som inte hade möjligheter att närvara.

Samtidigt uppvaktades Reine Hilding, Göran Andersson och Conny Johansson för ett uppskattat jobb under 25 år.

Tillsammans har de sex avverkat 185 år i Vänerhamns tjänst. Stort tack till er alla!