

Slut

rapporten

Öppen året runt

TEMA
TROLLHÄTTE
SLUSSAR 100 ÅR

Kanalmuseets
arkitekt

Nya iskrafter behövs



Sjörapporten vänder sig till Sjöfartsverkets kunder och andra intressenter. Dessutom distribueras tidningen till Sjöfartsverkets medarbetare. Sjöfartsverket är ett tjänsteproducerande affärsverk som erbjuder effektiva sjövägar, moderna produkter och tjänster samt maritimt partnerskap för tillväxt, konkurrenskraft och hållbar utveckling. Sjörapporten utkommer med fem nummer per år.

Adress

Sjörapporten
601 78 Norrköping

Telefon

0771-63 00 00

Webbplats

www.sjofartsverket.se

Prenumeration

För provex, skicka ett mejl till
info@sjofartsverket.se

Adressändring

sjorapporten@sjofartsverket.se

Ansvarig utgivare

Ulrika Ekström

Redaktör

Agne Hörnestic
agne.hornestic@
sjofartsverket.se

Redaktion

Jimmy Eriksson, Tobias Fäلتh,
Marie Hallerfelt, Daniel Lindblad
Elin Lindahl och Sara Loftås

Formgivning

Christian Sabe,
Content Innovation

Tryck

Luftfartsverket tryckeri
T16-362
ISSN-1402-2028

Redaktionen ansvarar bara för
beställt material.

Sjörapporten nr 3 2016

Omslagsbild:

Agne Hörnestic



Rolf Johansson
byggde upp
kanalmuseet.

FOTO: AGNE HÖRNESTIG

INNEHÅLL

03 ISBRYTARE BEHÖVER BYTAS UT

Sjöfartsverkets isbrytare faller snart för ålderstrecket. Ett koncept jobbas nu fram för att inledningsvis bygga en ny isbrytare samt finansieringsplan.

06 TEMA: TROLLHÄTTE SLUSSAR 100 ÅR

För 100 år sedan kallades slussleden för "Världens åttonde underverk". Den är pulsen för Vänerens näringsliv ut till Kattegatt. Följ med Sjörapporten på Nossan fullastad med 3000 ton massaved.

13 TURISMEN KOMMER ATT FÖRDUBBLAS

Det är viktigt med fri passage från Göteborg både för handelsfartyg och semesterseglare, hävdar Maria Weber, Vd Visit Trollhättan Vänersborg AB. Enlig regeringens satsningar för 2020 kommer turismen att fördubblas och där utgör båtturen en viktig del.

16 ÖPPEN DYGNET RUNT, ÅRET RUNT

Kanalcentralen är pulsådern. Härifrån har man via datorer och övervakningskameror koll på slussleden. Sjörapporten tog pulsen på centralen en vanlig kväll runt midnatt.

22 SLUSSARNAS FRAMTID UTREDS

Slussleden börjar bli åldersstigen. Trafikverket presenterar i höst utredningen som blir grund för senare riksdagsbeslut om det blir nya slussar – eller nedläggning.

Ett tvärsnitt av svensk basindustri

När den nya slussleden i Trollhättan invigdes för jämnt 100 år sedan betraktades den som ett stycke ingenjörskonst. Slussarna har varit en oumbärlig del av Vänersjöfarten sedan dess, och för det ska vi tacka slusskonstruktörerna och deras förmåga att tänka långsiktigt.

Merparten av skutorna som trafikerade kanalen för 100 år sedan var inte mer än 30–40 meter långa. Trots det byggdes slussarna så stora att vi idag kan skicka 89 meter långa fartyg genom kanalen, med laster som visar ett tvärsnitt av den svenska basindustrin – massaved, papper, sågat virke och malm.

I detta nummer av Sjörapporten riktar vi allt ljus på den nuvarande slussleden i Trollhätte kanal som i år firar exakt 100 år. Som de flesta hundraåringar har slussarna sina krämpor, men allt talar för att de kommer att vara i bruk till år 2030.

Vad som händer därefter är en fråga som ännu är obesvarad. En fingervisning om framtiden för slussarna kommer kanske under hösten i år, då Trafikverkets utredning om alternativen för slussarna väntas vara färdig.



DANIEL LINDSTRÖM
Skrubent och presskontakt
daniel.lindstrom@
sjofartsverket.se

FOTO: ANDREAS SKOGH

DESSUTOM

03 **AVGÅNG** Klart för FAMOS andra etapp. 04 **AVGÅNG** Så blir nya prismodellen.

24 **YRKET** Läger pussel varje dag. 25 **OMBORD** Presentation av en svunnen tid.

27 **OMBORD** Guldskorn som berör.

"De flesta på sjön har flytväst i dag, men fortfarande finns det båtfolk som saknar flytväst. Så på den punkten kan det bara bli ännu bättre."

Räddningsledare Maria Boman, Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral ger goda råd. Sjöräddningsstatistiken januari-juli läser du om på: www.sjofartsverket.se/sjoraddning.



BEHOV AV NYA ISBRYTARKRAFTER

Sjöfartsverkets isbrytare är åldersstigna. Ett designprojekt ska ta fram koncept med underlag för beslut om att få bygga en första ny isbrytare samt finansieringsplan för ett omfattande utbytesprogram.

ISBRYTNING. Sjöfartsverket har fem isbrytare och av dessa byggdes fyra på 1970-talet. Den teoretiska livslängden omfattar ytterligare maximalt 14 år, men i praktiken är det inte realistiskt att alla kan vara operativa så länge utifrån nuvarande uppdrag.

Åtgärder har redan vidtagits för att förlänga den operativa funktionen hos dem. Att satsa ytterligare medel på befintlig isbrytarflotta innebär stora investeringar för en begränsad livstid jämfört med att succesivt beställa nya.

– Utvecklingen pekar på ökade behov av isbrytningskapacitet, säger Tomas Årnell, isbrytardirektör och fortsätter:

– Fartygen blir generellt sett allt större och de anpassas succesivt för nya miljöregler och lägre bränsleförbrukning. Sammantaget innebär det att förmågan försämras att ta sig fram genom isen. Till detta kommer sedan planer på



Sjöfartsverkets isbrytare är viktiga för att hela landets infrastruktur ska stå sig stark året runt oavsett väderförhållanden. Målsättningen är fastställd av statsmakten och har uppfyllts sedan 1970.

ökad malmexport från Luleå.

– Utan nya isbrytare drabbas svensk industri av sämre service vintertid med ökade kostnader och sämre konkurrenskraft som följd.

Hela programmet innefattar sex delprojekt som inleds med designprojektet. Där tas underlag fram för funktion och prestanda av den första nya isbrytaren. Uppgifterna utgör sedan beslutsunderlag för succesivt utbyte av de åldersstigna fartygen.

Den första nya isbrytaren behöver ha minst samma kapacitet

och storlek som dagens största med planerad leverans 31 december 2020 och för det krävs statligt beslut senast under 2018. En dialog med näringsdepartementet är inledd både när det gäller projektet och finansieringen.

– Inför varje nytt bygge av isbrytare görs en åtgärdsvalsstudie där beslutsunderlaget omprövas individuellt gång till gång utifrån en omvärldsanalys, säger Peter Fyrby, rederidirektör som är ansvarig för projektet och fortsätter:

– Det kan gälla trafikbilden av

antalet handelsfartyg och dess storlek, eventuell påverkan av klimatförändringar eller möjlighet att hyra in isbrytarresurser. I förlängningen kanske det kan innebära att samtliga isbrytare inte behöver ersättas.

I projektets förarbete använder Sjöfartsverket erfarenheter från WINMOS, Winter Navigation Motorways Of The Sea. Ett samarbetsprojekt mellan Sverige, Finland och Estland. Där görs analys av det framtida gemensamma behovet av isbrytning och lämpliga resurser i Östersjöregionen.

Total investeringsutgift för nya isbrytare uppskattas till cirka 5 miljarder kronor i 2015 års penningvärde. Möjligheterna bedöms som goda till ekonomiskt stöd från EU när det gäller del av investeringsutgiften. Ett arbete pågår med att utreda möjligheten till alternativa verksamheter och möjlighet till medfinansiering.

– Sjöfartsverket och Polarforskningssektariatet bedriver sedan flera år ett mycket positivt samarbete genom årliga polarforskningsexpeditioner på Oden. Det är ett mycket gott exempel på samutnyttjande, summerar Tomas Årnell.

TEXT AGNE HÖRNESTIG

Klart för FAMOS andra etapp

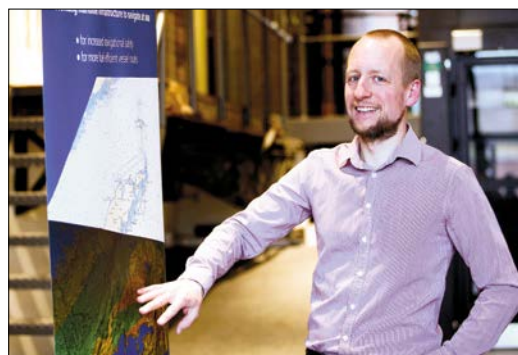
SJÖMÄTNING. Sjömätningsprojektet FAMOS har fått klartecken för medfinansiering till etapp 2 av EU-kommissionen.

– Den kortaste vägen till sjöss är inte alltid den mest effektiva vägen. En rutt som går över djupare vatten kan innebära bränslebesparingar, säger Benjamin Hell som är projektledare vid Sjöfartsverket.

FAMOS, Finalising Surveys for

the Baltic Motorways of the Sea, är ett projekt mellan sju Östersjöländer. Satsningen startade 2014 och projektet beräknas slutfört 2020. Det handlar om att sjömäta ett område för handelssjöfarten, stort som Portugal, i Östersjön. I den första etappen bistod EU med 48 miljoner kronor och nu kommer 53 miljoner till den andra etappen.

TEXT DANIEL LINDBLAD



Sverige har störst yta som ska sjömätas och därför leds FAMOS härifrån. Projektledare är Benjamin Hell.



”Det är alltid en speciell känsla när allting är lastat, forskarna finns ombord och vi kan lätta ankar. Klart att alla ombord är lite spända och nyfikna.”

Erik Andersson, befälhavare polarisbrytaren Oden inför Arctic Ocean 2016.
Läs mer på: www.sjofartsverket.se/arcticcocean2016

Ny prismodell för sjöfarten

Sjöfartsverket har på regeringens uppdrag tagit fram en ny modell för de farleds- och lotsningsavgifter som betalas av handelssjöfarten. Sjöfartsverkets bedömning är att det inte kommer innebära ökade kostnader för det totala antalet fartyg som trafikerar svenska hamnar.

AVGIFTER. Sjöfartsverket är ett affärsverk som i huvudsak finansieras med avgifter från handelssjöfarten. Verkets nuvarande avgiftsmodell har växt fram över en lång tid och reviderats vid ett flertal tillfällen, vilket lett till att den i dag är relativt komplex och svårtolkad.

– Det ska vara enkelt för transportköparna och sjöfartsnäringen att förutse kostnaderna, säger Ove Eriksson, direktör för affärsavdelningen på Sjöfartsverket.

Under våren har Sjöfartsverkets förslag varit ute på remiss hos branschorganisationer och andra intressenter. Enligt Sjöfartsverkets beräkningar är modellen kostnadsneutral, men branschorganisationen Svensk sjöfart har gjort en annan bedömning.

– Det handlar till stor del om en bedömning av hur fartygen kommer påverkas av vår utökade miljöstyrning. Idag baseras miljö-



Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell ska öka förståelsen för verkets prissättning och är tänkt att träda i kraft 1 januari 2017.

styrningen enbart på utsläpp av kväveoxider, men det räcker inte för att uppnå de svenska miljömålen. Istället ska fartygens totala miljöpåverkan mätas via ett miljöindex och deras miljöklass ska sedan ligga till grund för storleken på farledsavgiften, säger Ove Eriksson.

Alla inkomna remissynpunkter har bedömts och en del har efter djupare analys resulterat i justeringar av modellen. En av dessa justeringar som Sjöfartsverket beslutat att genomföra är att stegvis införa avgifterna för kryssnings-

trafikens så kallade turn around-anlöp. Anledningen är framför allt att kryssningstrafikens tur- och prislistor redan är satta för flera år framåt.

– Vi har också tittat närmare på de synpunkter som kommit in kopplat till Vänerns lotsområde och Mälaren. Det har resulterat i att vi kommer behålla de rabatter som kompenserar för hastighetsbegränsningar, slussningar och broöppningar. Dessutom inför vi en nationell avgiftsreduktion för långa lotsningar, säger Ove Eriksson.

Flera remissinstanser lyfte ock-

så frågan om anslagsfinansiering för Sjöfartsverkets isbrytningsverksamhet. Under 2014–2016 har Sjöfartsverket erhållit ett ökat anslag med 300 miljoner kronor per år för bland annat isbrytning och om de tillfälliga anslagen upphör måste Sjöfartsverket höja farledsavgiften med 15 procent.

– Vi vill tacka alla som har bidragit med goda idéer och konstruktiva synpunkter. Men anslagsfinansiering av isbrytningsverksamheten är en fråga för politiken, säger Ove Eriksson.

TEXT TOBIAS FÄLTH

UPPHANDLINGEN I HUVUDSAK KORREKT

HELIKOPTRAR. Sjöfartsverket hade rätt att ställa storlekskrav och övriga tekniska krav på de räddningshelikoptrar som upphandlades 2012. Det konstaterar Konkursverket i sin utredning.

Konkursverkets utredning visar att upphandlingen i huvudsak var korrekt.

– De två upphandlingstekniska frågorna som Konkursverket kritiserar tar vi till oss av, säger Lisa Lewander, chefsjurist på Sjöfartsverket.

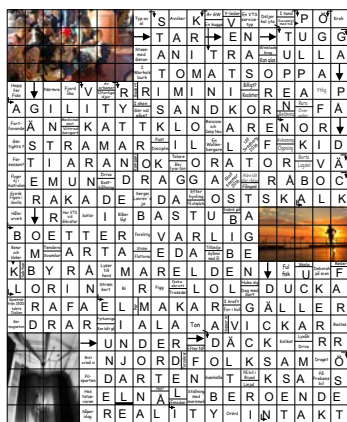
– Sjöfartsverket har inte levt upp till de rutiner och arbetssätt som normalt används gällande kon- takterna med helikopterleveran-

törerna. Det berodde på att Sjöfartsverket övertog upphandlingen från en privat aktör, Norrlandsflyg, och det utsatta läge som helikopter- verksamheten befann sig i 2010–11.

TEXT DANIEL LINDBLAD



FOTO: GÖTEBORGS HAMN



Vinnarna draga i sommarkryssset

27 bidrag skickades in till sommarkryssset. Tre krysslösare får boken Sjörapporten – om väder, fyrar och skeppsbrott längs våra kuster. Vinnarna är: Bengt Dahlberg, Stockholm, Mikael Vikman, Södertälje och Margita Björklund, Göteborg. Stort grattis till er!



Annika Kindeberg, Kenneth Swahn och Magnus Wallhagen är några ur gruppen på 14 personer som jobbar med det nya produktionssystemet på Sjögeografi.

Sjökort på nytt sätt

SJÖKORT. Under 2016 införs ett nytt system för sjökortsproduktion på Sjöfartsverket. Målsättningen är att alla sjökort och båtsportkort ska tillverkas i det nya systemet senast i slutet av 2018.

– Bildlikt talat gör vi en form av hjärtbyte på vår produktionslina eftersom den befintliga leverantören inte fortsätter med underhållet av det system som vi använder i dag, säger Magnus Wallhagen, produktionschef för sjögeografi på Sjöfartsverket.

Driftsättningen av det nya systemet väntas i slutet av oktober 2016 och medför vissa förändringar av planen för nyutgivning av papperssjökort, bland annat har utgivningen av ett antal produkter tidigare lagts. Efter driftsättning-

en av det nya systemet kommer uppdaterade elektroniska sjökort (ENC och S-57) att levereras som vanligt.

Även leveranser av gällande editioner av papperssjökort och båtsportkort fortsätter som idag.

Däremot kommer möjligheten att leverera uppdaterade nya upplagor av papperssjökort, båtsportkort och rastersjökort att påverkas temporärt. Det innebär att

inga uppdaterade upplagor av båtsportkort kommer att publiceras 2017. Under 2018 kommer uppdaterade tryckta produkter och rastersjökort att kunna levereras normalt igen.

– Inledningsvis kommer vi att fokusera på de viktigaste korten ur sjösäkerhetssynpunkt. Våra kunder är väldigt nöjda med den information vi ger ut i dag. Målsättningen är att det nya produktionssystemet ska leverera ett arbete som är minst lika bra som det nuvarande, säger Annika Kindeberg, säljchef för sjögeografi på Sjöfartsverket.

Mer information finns på vår webbplats: www.sjofartsverket.se/champs

TEXT TOBIAS FÄLTH

Bildlikt talat gör vi en form av hjärtbyte på vår produktionslina.

Magnus Wallhagen, produktionschef Sjögeografi.

Mätningar i Stockholms skärgård

SJÖMÄTNING. Sjömätningen är en del av ADAPT, ett projekt i samverkan mellan Sjöfartsverket, Stockholms läns landsting och Ålands landskapsregering.

Mätningarna avslutas under 2017. Syftet är att sjömäta de områden i skärgården som trafikeras av den kollektiva skärgårdstrafiken.

– De gamla mätningarna är förvånansvärt precisa sett till 1800-talets teknik, säger Magnus Wallhagen, produktionschef för sjögeografi vid Sjöfartsverket.

– Men vi har också hittat områden som är betydligt grundare än vad som visas i nuvarande sjökort, fortsätter han.

TEXT DANIEL LINDBLAD

STM uppmärksammat

STM. Sjöfartsverket och olika industripartners har gjort en svensk förstudie om framtidens ”smarta fartyg”. En av drivkrafterna är att förhindra olyckor till havs. Ungefär 65 procent av alla kollisioner och grundstötningar beror på den mänskliga faktorn, vilket TV 4 uppmärksammat 31 juli.

TEXT AGNE HÖRNESTIG

SJÖRAPPORTEN DRABBAD

Fick du en tidning av Sjörapportens senaste nummer som saknade flera sidor? Skicka ett meddelande om detta till info@sjofartsverket.se så ser vi till att du får en komplett tidning.

Missödet ligger helt utanför redaktionen kontroll och vi beklagat vad som hänt.



TEMA Trollhätte slussar 100 år

Ett skepp

Text Sara Loftås
Foto Agne Hörnestic

Nossan går in med 3000 ton massaved i sluss-trappan vid kanalcentralen i Trollhättan. Kanalen är livsnerven för många företag runt Vänern och även för tusentals fritidsbåtsresenärer.

kommer

Sjövägen in
mot Trollhättan.

lastat.

D

et är tidig junimorgon i Lilla Edet och här vid vattenvägen genom Västergötland ska lastfartyget Nossan strax dyka upp bakom en kurva i älven. Hon ska till Gruvöns Bruk i Grums och lossa 3000 ton massaved från Klaipeda i Lettland.

Tillsammans med Sjöfartsverkets lots Thomas Olsson går Sjörapportens utsända ombord i Lilla Edet. Vi ska åka genom kanalen till Brinkebergskulle som är den översta av de sex slussar som reglerar vattenvägen mellan Vänern och Västerhavet. För Thomas Olsson är kanalen mer än en arbetsplats, han har seglat här sen barnsben.

– Jag var nio år när jag började följa med farfar i hans lastbåt Pia-Marie som bland annat gick på kanalen, säger Thomas Olsson.

Själv har han hunnit med 22 år som kanallots.

Ett par sädesärlor hoppar omkring på massaveden, de hittar mat och åker snålskjuts på samma gång. Sädesärlorna är så små på alla dessa stammar av lövträd, 4 000 kubikmeter, så många träd att det trots moderna metoder tar tolv timmar att lasta.

– Ja, det är enorma mängder. När man ser massaveden ligga på kaj är det svårt att förstå att allt har fått plats på båten, fortsätter Thomas Olsson.



Det är inte alla som har massaved i kubik utanför fönstret men det har Mikael Mattsson, dispositionspersonal, för en kort stund. Läs mer om yrkesgruppen i reportaget på sidorna 16–21.



"Världens åttonde underverk" 100 år

1064

Den norske kungen Harald Hårdråde seglade uppför Göta älv till Vänern med en flotta på 60 skepp. Skeppen drogs på land förbi fallen i Ström, Trollhättan och Vargön.

1500-TALET

Biskop Brask, var så vitt man vet, den förste som föreslog ett kanalbygge, tvärs över Sverige, mellan Östersjön och Västerhavet. Gustav Vasa visade stort intresse för projektet.

1604

Karl IX påbjöd att det skulle anläggas en sluss vid Lilla Edet: "på det att man icke mera måtte behöva bära gods och båtar däröver". Visionen var direkt förbindelse Vänern – Kattegatt.

1607

Sveriges äldsta sluss byggdes 1607 vid Lilla Edet. 1609 började grävningar av ränna mellan Vänern och Göta älv. Arbetet upphörde efter Karl IX:s död och fick namnet Karls grav.

1639

En ombyggnad och utvidgning av slussanläggningen i Lilla Edet påbörjades. Tre år senare var arbetet klart.



Storlek som spelar roll. Den enorma Yankee-cylindern kräver sjöfart för att transporteras till kunder över hela världen.



Jättecylinder kräver sjöfart

I 125 år har Valmet i Karlstad tillverkat gigantiska yankeecylindrar till kunder i hela världen. Eftersom cylindern är så stor kan den bara transporteras med fartyg, via Väner och ut längs kanalen.

Valmet är en världsledande tillverkare av pappersmaskiner för produktion av mjukpapper, såsom hushållspapper, toapapper och liknande.

Strax intill bolagets industriområde vid Vänerstrand ligger kajen där årligen 10–15 så kallade yankeecylindrar lastas. Det är startpunkten för cylindrarnas transport över Väner och genom Göta älv till kunder över hela världen.

– Just nu säljer vi mycket till USA och Mexiko, säger Erik Kornfeld, platschef på Valmet i Karlstad.

Yankeecylindrarna mäter upp till sex meter i diameter, är sex meter breda och väger mellan 130–180 ton. Det går inte att transportera dem på väg eftersom de då

skulle fastna under broarna.

– Vad jag vet har samtliga större cylindrar transporterats härifrån med sjöfart alltsedan pappersmaskinen tillverkades 1891, säger Erik Kornfeld, men tillägger för säkerhets skull att enstaka exemplar kan ha gått på väg, nån gång för länge sen innan det fanns så många broar.

Enligt Erik Kornfeld är Valmet ensamma i världen om att kunna gjuta så stora yankeecylindrar.

– Vi är helt beroende av kanalen och en fungerande sjöfart, säger han.

Tillverkningen av de stora cylindrarna är hjärtat i verksamheten och utan en fungerande sjöfart blir konsekvenserna betydande.

– En icke fungerande sjöfart skulle inte bara få stor påverkan på vår verksamhet utan även för Karlstad, säger Erik Kornfeld och uppger att Valmet är stadens största privata arbetsgivare som förutom 700 egna anställda även sysselsätter cirka 200 konsulter och annan inhyrd arbetskraft. ●

Trollhättans slussled firar 100 år den 4 september 2016. Här presenteras ett urval av betydelsefulla årtal i sammanhanget som ledde fram till att Trollhätte kanal byggdes, benämnd "Världens åttonde underverk" i början av 1800-talet.

SAMMANSTÄLLNING: ROLF JOHANSSON, EMILIE WALLSTEN, AGNE HÖRNESTIG, PER LAGERSTRÖM.

1648

Det stora jordskredet skedde vid Åkerström. 85 personer omkom. En uppdamning av älvvattnet ledde till att älven sökte sig en ny väg.

1752

Karls grav med Tessins sluss vid Brinkebergskulle klar. Polhems arbete med slussar i Trollhättan pågick. 1754 invigdes Ekeblads sluss. Polhems och Elvius slussar blev aldrig klara.

1778

Gustafs slussar vid Brinkebergskulle och Gustaf Adolfs sluss vid Åkerström, färdiga. Antonssonska träbron, på sträckan förbi Trollhättefallen, färdig.

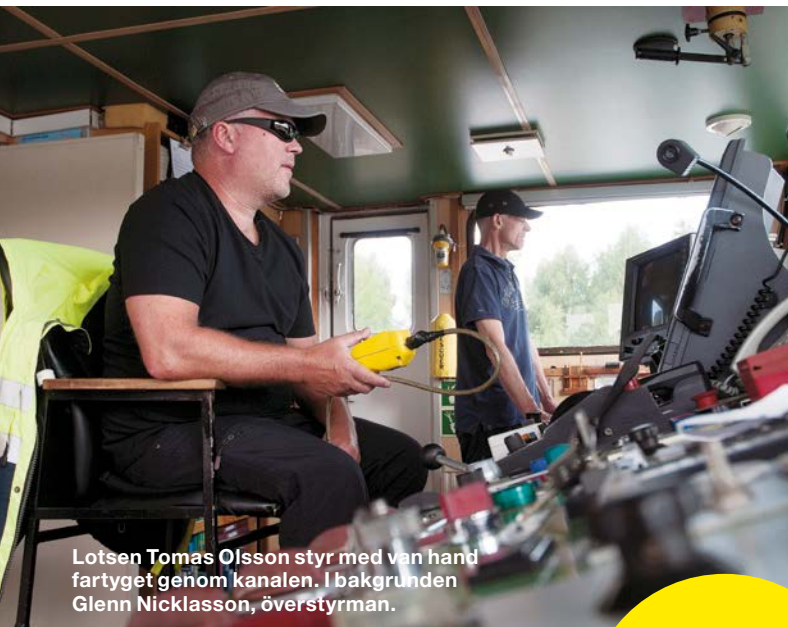
1782

Slussarna i Lilla Edet byggdes återigen om, den här gången till en sluss. Två år senare var arbetet klart.

1793

Den 13 december upprättades Trollhätte Canal & Slussverksbolag. Arbetet med att få en slussled skulle genomföras på fem år.

TEMA Trollhätte slussar 100 år



Lotsen Tomas Olsson styr med vänster hand fartyget genom kanalen. I bakgrunden Glenn Nicklasson, överstyrman.



Lasten motsvarar ungefär 75 fullaste timmerbils-ekipage med bil och släp.



Nossan ser jättelik ut i slussstrappan vid kanal-centralen. Slussning roar både stora och små.



► Vi närmar oss första slussen i Trollhättan. Det ser knepigt ut, som om slussöppningen är minst tre meter för smal på båda sidor om Nossan, men Thomas Olssons erfarna blick fokuserar föröver och Nossan glider in fint i slussen.

Marginalerna är små, mycket små men Thomas Olsson säger att Nossan har ett effektivt roder som gör det möjligt att svänga på en femöring.

– Men man kan nog inte köra på kanalen i så många år som jag har gjort utan att det händer något, så en och annan buckla har jag nog åstadkommit.

Stående på däck är det som att vara i en trång källare, slussens väggar reser sig höga och mörka på båda sidor om oss och nästan däruppe ly-

ser solen. Slussstrappan i Trollhättan är ett skådespel, och trots att skolbarnen ännu inte fått sommarlov står det folk i alla åldrar och tittar, och man kan förstå att de undrar hur det ska gå. För Nossan ens plats i slussen? Är det verkligen möjligt att också stänga slussporten bakom henne?

Ja, det är möjligt, bara man vet och har koll. Det har Thomas Olsson. Lutad med höger axel över styrbord reling styr han Nossan med en joystick. Det är max fyra centimeter mellan skrovet och slussväggen.

– Det är lugnt, för jag vet att det finns gott om plats på andra sidan.

Uttrycket gott om plats handlar i det här fallet om cirka 15 centimeter.

1800

Den 14 augusti år 1800 passerade det första fartyget Trollhätte kanal. Drömmen om en segelled mellan Väner och Västerhavet var verklighet.

1826

Arbetet med nya slussar vid Ström, mitt emot Lilla Edet, påbörjades.

1832

Den 12 juli öppnade slussarna vid Ström, samma år som Göta kanal togs i bruk.

1838

Nya Trollhätte Kanalbolaget avlöste det gamla bolaget. Nils Ericson ledde bygget av nya slussar, med samma mått som Göta kanal. Dessa blev färdiga i Trollhättan 1844.

1905

Staten övertog Kanalbolaget och planeringen av kanal- och vattenkraftsutbyggnaden samordnades. 1909 bildades Statens Vattenfallsverk, nuvarande Vattenfall.

1910

En stor kanalombyggnad inleddes mellan Vänersborg och Göteborg för 26,8 miljoner kronor. Mellan 1900-1900 män fick arbete.



Gruvöns bruk i Grums ligger precis vid Väneren.



Stora laster är sjöfartens fördel

Gruvöns bruk har skeppat på kanalen i alla tider. Med en ny eventuell jätteinvestering kan sjöfarten bli än mer aktuell för papperstillverkaren i Grums.

Gruvöns bruk tillverkar förpackningspapper i Grums och fabriken ingår i koncernen BillerudKorsnäs AB.

Gruvöns bruk har som mål att producera 710 000 ton förpackningspapper under år 2016.

– Vi producerar nyfiberbaserat förpackningspapper och tar fram förpackningslösningar tillsammans med förpackningstillverkare och varumärkesägare. Det tror vi är framtiden, säger Thomas Öhqvist, logistikansvarig på Gruvöns bruk.

Gruvöns bruk har använt kanalen i alla tider och gör det fortfarande. Enligt Thomas Öhqvist har järnvägen kortat ledtiderna men sjöfarten är för närvarande mer kostnadseffektiv om man ser till pris per ton.

Gruvön importerar björkved från Baltikum för massatillverkning och i Grums hamn lastar bolaget cirka 25 fartyg per år med pappersmassa.

– Vi skulle kunna använda hamnen mer. Men eftersom ett fartyg tar 3000 ton

och vi inte har något magasin att lagerhålla sådana stora mängder på i dagsläget, går pappersrullarna med lastbil från bruket till Karlstad. Där lastas det om till fartyg för fortsatt resa till exempelvis Spanien och Marocko.

Men i och med en eventuell jätteinvestering blir det kanske mer sjöfart för Gruvöns bruk. Tidigast i december kan det fattas ett beslut om en investering av en ny kartongmaskin blir av eller inte.

– Blir det verklighet planerar vi också för ett magasin. Vi vill gärna använda oss av så miljövänliga transporter som möjligt, säger han.

Enligt Thomas Öhqvist är miljöaspekten viktig för bolaget och han tycker det är bra att fartygen blir mer och mer miljövänliga. Gruvöns bruk anlitar bara redier som kör på lågsavligt bränsle.

– Det är en prisfråga som avgör om vi kan använda kanalen mer. Det är ju kunden som slutligen ska betala transporten, men kan vi få mer miljövänliga transportalternativ kommer vi att överväga detta. – Hamnen finns och står ganska outnyttjad i Grums, sjön ligger där och vi behöver egentligen bara kanalen för att på ett miljömässigt och kostnadseffektivt sätt transportera våra produkter ut i världen, sammanfattar Thomas Öhqvist. ●

Vi glider stilla genom staden där nybyggda lägenheter med utsikt över slussområdet marknadsförs som stans bästa läge, och i villaträdgårdarna sitter folk och dricker kaffe medan bamsefartygen passerar precis bakom hallonhäcken. Det är verkligen en unik sjöfart i Trollhättan, sjöfart i bersåperspektiv och Nossan är ett av många fartyg som trollhätteborna känner igen.

Det tar tio timmar för Nossan att gå från Göteborg till Vänersborg, om inte järnvägsbron ställer till det. Tågen har alltid företräde och i dag får vi vänta en stund innan bron hissar upp för Nossan och tåget passerat. Stående på däck ser tåget litet ut jämfört med Nossan, men å andra sidan har Nossan en last som motsvarar ungefär 75 timmerbilar med släp. ●

1916

Efter ombyggnad invigdes Trollhätte kanal den 25 oktober 1916. För 100 år sedan hölls invigningstalet av konung Gustav V i närvaro av andra kungligheter, kommunala representanter med flera.

1974

Trollhätte kanal börjar ha öppet året runt efter förstoring av farleden. Kanalen stängs mellan två- till tre veckor vart åttonde- till tionde år för genomgång av anläggningen.

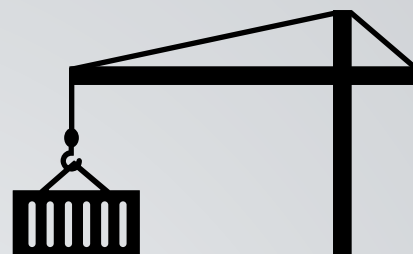
2011

Genomfördes den senaste genomgången av anläggningen. Då byttes bland annat de sista portarna från 1916.

2016

Den 4 september firar Trollhättans slussled 100 år.

KÄLLA: TROLLHÄTTE KANAL 200 ÅR AV BENGT LINDSTRÖM TIDIGARE KULTURCHEF I TROLLHÄTTAN, SJÖFARTSVERKETS REPRO & TRYCK, NORRKÖPING, 2000 SAMT KANALMUSEET I TROLLHÄTTAN.



Stora godsmängder

1 618 060 ton.

Så mycket gods hanterades i Vänern 2015. Bland annat lossades 29 miljoner ton oljeprodukter och till utlandet lastades 740 miljoner ton trävaror, massa och papper.



Totala godsvolymer för Vänern 2015:

INRIKES LOSSAT GODS

Cirka 49 kiloton, varav 29 kiloton är oljeprodukter och 13 kiloton spannmål.

INRIKES LASTAT GODS

Cirka 31 kiloton varav spannmål 12 kiloton och mineraliska produkter 12 kiloton.

UTRIKES LOSSAT GODS

Cirka 780 kiloton varav rundvirke 200 kiloton och malm 251 kiloton.

UTRIKES LASTAT GODS

Cirka 740 kiloton varav trävaror, massa och papper 275 kiloton, spannmål 66 kiloton och mineraliska produkter 65 kiloton.

SAMMANSTÄLLNING
ELIN LINDAHL

Största godsslagen i varje hamn

KARLSTADS HAMN

1. Papper
2. Sågat virke
3. Salt

KRISTINEHAMNS HAMN

1. Sågat virke
2. Urea
3. Metanol

OTTERBÄCKENS HAMN

1. Zinkslig
2. Glasskärv
3. Blyslig

LIDKÖPINGS HAMN

1. Gödning
2. Spannmål
3. Fodervaror

VÄNERSBORGS HAMN

1. Ferrokrom
2. Kvartsit
3. Krommalm

TROLLHÄTTANS HAMN

1. Skrot
2. Massaved

GRUVÖNS HAMN

1. Massaved
2. Sågat virke
3. Massa

ÄMÄLS HAMN

1. Grus

HÖNSÄTERS HAMN

1. Fodervaror
2. Bentonit
3. Gödning

SKOGSHALLS HAMN

1. Olja

TEMA Trollhätte slussar 100 år

FOTO: VISIT TROLLHÄTTAN VÄNERSBORG



Hallå där! Maria Weber

Vd för Visit Trollhättan
Vänersborg AB.

Text Marie Hallerfelt

Vilken betydelse har Trollhätte kanal för er destination?

– Betydelsen av kanalen och dess kanalturism är mycket viktig för vår destination. Vänersborg är porten till Vänern som är ett av Europas största innanhav med 22 000 öar, minst sagt ett paradiset för båtägare.

– För att komma ut på Vänern krävs det fungerande kanaler som kan transportera båtturister. Kanalen är också av stor vikt för landturismen då många finner stort nöje i att se båtar slussa till exempel i Trollhättans slussar. Det är ett skådespel som många invånare och turister vill upptäcka. En populär aktivitet är att följa med båten Elfkungen på en slussning. I samband med besöket vid kanalen passar turisterna även på att äta och dricka vilket är mycket positivt för restaurangnäringen.

Hur marknadsför ni er?

– Vi samarbetar med våra marinor i Trollhättan och Vänersborg och har även gott samarbete med Dalslandskanal. Vi är också delaktiga tillsammans med Vänersborgs Marina på båtmässan i Göteborg i februari.

– Tillsammans med Turistrådet Väst marknadsför vi dessutom våra vattenvägar utomlands. Bland annat deltog vi nyligen på den stora turistmässan i Hamburg. Där träffade vi tyska gäster och båtägare som planerar att komma upp till Sverige. De ville ha tips och hjälp med sina turer.

Vad gör ni för att vidareutveckla destinationen?

– Visit Trollhättan Vänersborg AB har varit delaktigt i ett EU projekt, Marius, under 2,5 år. Syftet med projektet är att synliggöra våra vattenvägar. Projektet har visat att våra vattenvägar har stor potential. Det framkom också vad vi behöver göra för att utveckla vår destination inom sjöfarten.

– En ny produkt som tagits fram är båtturer från Vänersborg till Ursand med badbåten. Vi ser gärna fler aktörer som kan arrangera båtupplevelser för gäster under sommaren. Exempelvis båtturer som går lite längre ut på Vänern eller aktörer som ordnar fisketurer från Vänersborg. Det skulle utveckla vår destination.

– Vi har gott samarbete med Sjöfartsverket, Trollhättan Stad, Vattenfall och Innovatum, som utvecklar näringsliv och företagande samt tillvaratar regionens kulturella och industriella värden. Tillsammans ingår vi i en gemensam fall- och slussgrupp där vi tillsammans jobbar för att utveckla fall- och slussområdet. Vi har tagit fram en gemensam marknadsplan för att på bästa sätt visa upp området.

Hur ser framtiden ut?

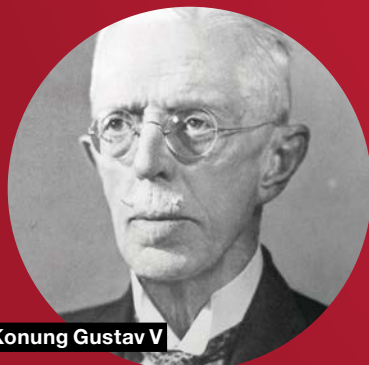
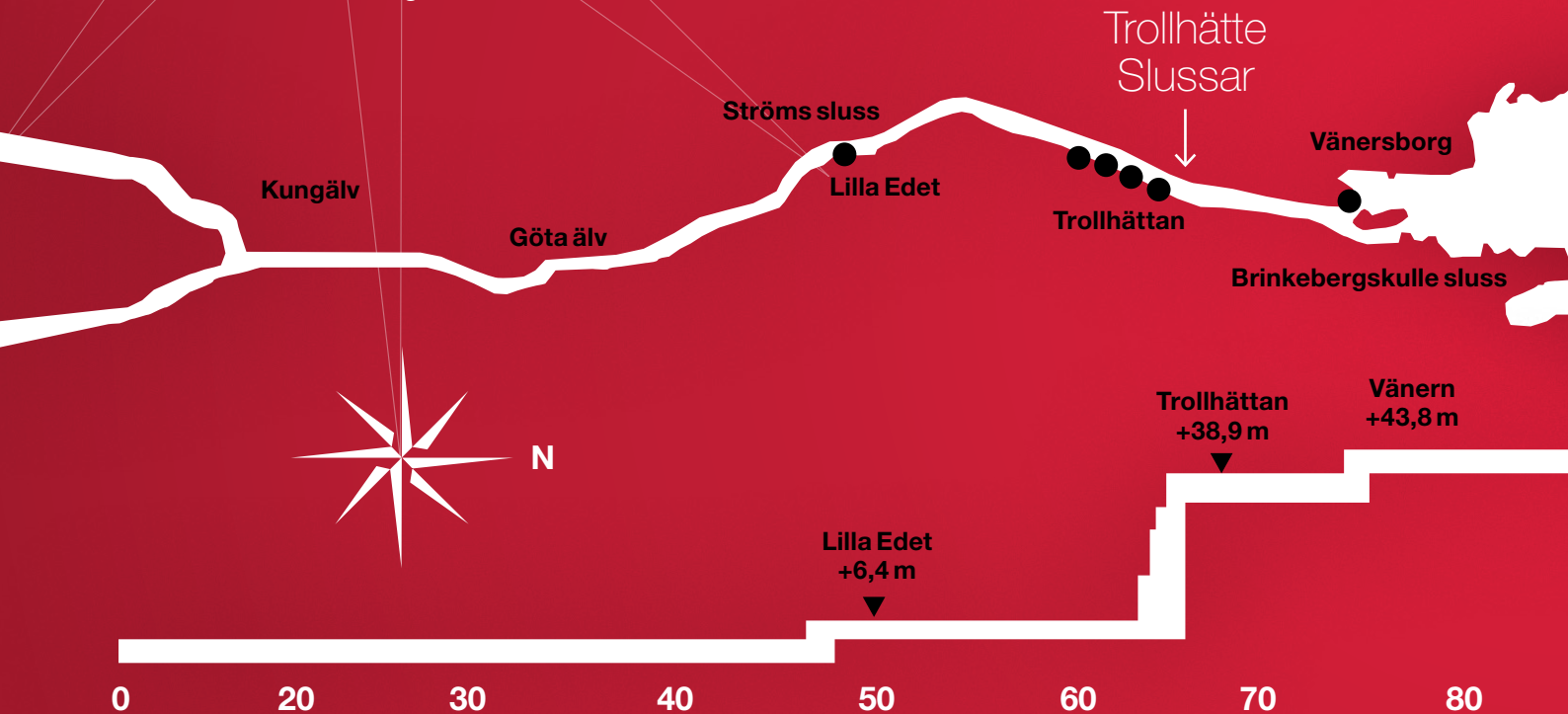
– Framtiden för kanalen är positiv. Vi firar i år slussarna 100 år men det är av yttersta vikt att man ser till att göra kanalvägarna attraktiva. Det är viktigt med fri passage från Göteborg både för handelsfartyg och semestersegelare. Enligt regeringens satsningar för 2020 ska turismen fördubblas och en del av turismen är båtturismen, vilken vi gärna ser nya möjligheter för. ●

Pulsen har slagit i 100 år

Resultatet av 1916-års kanal
och slussledsbygge blev
att sex slussar ersatte de
tidigare 15 mellan
Lilla Edet-Trollhättan-
Brinkebergskulle.



Sprängning vid Röda
Berget i Göta älv.



Konung Gustav V

... jag är livligt övertygad om att
kanalen i sitt nya skick skall fyl-
la de höga förväntningar, som
ställas på densamma, och så-
lunda kraftigt bidra ej blott till
närliggande landsdelars nytta
utan även bliva till största gagn
för vårt älskade fosterland.

Ur konung Gustav V:s invigningstal 25 oktober 1916



Strandbrinken ovanför nedre
slussen i Ström före ombyggnaden.

Kanalen

- Trollhätte kanal är 82 kilometer mellan Vänern och Västerhavet. Av den sträckan är cirka 10 kilometer konstgjord kanalsträcka medan resten är naturlig farled i Göta älv.
- Höjdskillnaden är cirka 44 meter som övervinns genom sammanlagt sex slussar. Det finns en sluss vid Lilla Edet, nivåskillnad sex meter, fyra slussar vid Trollhättan, nivåskillnad 32 meter och en sluss vid Brinkebergskulle, nivåskillnad sex meter.
- Kanalutbyggnaden 1972-1975 ledde till att farleden breddades och att linjeföringen förbättrades för att underlätta fartygens framförande. Vid infarten till en del slussar är det både trångt och strömt vilket gör att stor försiktighet och precision behövs.

Slussarna

- De byggdes 1916 med maskinell drift av luckor och portar. Vid fyllning och tömning fördelas vattnet jämnt över hela slussbotten och det ger jämna vattenrörelser.
- För en slussning behövs cirka 12 000 kubikmeter vatten.

Fartygsstorlek

- Största djupgående: 5,4 meter. Lägsta djup i slussen är 5,7 meter vid slussportarnas tröskel.
- Största fartygslängd: 89 meter. Slusslängd: 90 meter.
- Största fartygsbredd: 13,4 meter. Slussbredd: 13,7 meter.
- Minsta kanaldjup: 6,0 meter.
- Normal kanalbredd: 40-50 meter.

KÄLLA: FAKTAUPPGIFTER FRÅN BOKEN TROLLHÄTTE KANAL 200 ÅR UTGIVEN ÅR 2000 AV SJÖFARTSVERKET.



Kanalen söder om Nydqvist & Holms hamnbassäng innan ombyggnaden. Där har en gång- och cykelbro byggts över kanalen som invigs under 100-års firandet.



Nedre portarna vid Brinkebergskulle sluss.



Östra landfästet för klaffbron i Trollhättan. I bakgrunden tingshuset, numera restaurang.



Kö till 1844-års övre sluss vid Åkersjö, Trollhättan.

Vänern

TEMA Trollhätte slussar 100 år

100-årin som aldrig sover



Jan Larsson har
jobbat skift i 38 år.
Nu väntar pension.

gen

Kanalcentralen i
Trollhättan är
bemannad 24
timmar om dygnet,
året runt. Den är
pulsådern och
livsnerven i
verksamheten
längs den
82 kilometer
långa slussleden.

Text och foto Agne Hörnestic



Fartyget sjunker ungefär som luften går ur en luftmadrass.

ars Krohn och Fredrik Hansson gör sig redo att snart gå hem från sina jobb på kanalcentralen. Klockan är strax efter åtta på kvällen och nattpersonalen kommer in med Jörgen Sandersson och Susanna Olsson. Överlämning väntar precis som hos polisen, sjukhuset eller räddningstjänsten. Standardfrågorna är: Har allting gått enligt planerna? Är det något nytt på gång?

För det är mycket som kan hända längs Trollhätte kanal. Sjövägen Göteborg-Vänersborg tar ungefär nio timmar. Sex slussar och nio broar ska öppnas och stängas, där kanalcentralens olika yrkesgrupper bistår fartygen efter behov.

När ett fartyg ska passera under en järnvägsbro måste kanalcentralen ringa Trafikverket i Göteborg och begära manövern helst 25 minuter innan fartyget beräknas passera aktuell bro. För tåget går alltid före och då måste fartyget vänta på sin tur.

När ambulans eller polis får uttryckning kontaktar de alltid kanalcentralen via samma kommunikationssystem som polis, räddningstjänst

och ambulans använder sig av, eller via telefon för att få reda på om någon broöppning är aktuell. I annat fall måste uttryckningsstyrkan ta en annan väg.

– Både vi på kanalcentralen liksom befälhavaren måste vara jätteförsiktiga och ha hjärnkoll på läget. Oftast är det lotsen som framför fartyget. Oavsett vem som kör har det hänt att fartyg gått in i någon port, att en fartygstross gått sönder med följd att fartyget inte är ordentligt förtöjt när vattnet börjar tappas ur. Då måste vi reagera blixtnsabbt och stoppa vattenflödet, säger Jörgen Sandersson.

Flanörerna längs kanalen följs också av ett vakande öga där kanalcentralen snabbt kan larma om någonting farligt verkar hända vid slussarna.

– Det har hänt att personer skadat sig ganska allvarligt när de inte respekterat fällda bommar och gått ut på broar som vi öppnat, fortsätter han.

Dagligen läggs ett pussel med fartygens ankomsttider för att slussningen ska bli så rationell som möjligt (*se artikel på sidan 24*).

– Mest trafik har vi nattetid och den enkla förklaringen är att fartygen då kommer fram på morgonen när ankomsthavnen öppnar. Det vore otänkbart att stänga kanalcentralen nattetid, understryker Sandersson.

Caroline Karlsson jobbar sitt andra arbetspass som dispositionspersonal (*se separat faktaruta*) efter att tidigare ha arbetat som vaktmästare

Jag tillhör ju inventarierna men det har varit väldigt roligt här. Var på väg härifrån en gång men fick diskbråck.

Jan Larsson, dispositionspersonal.

och inom vårdens. Hemma på gården finns sex quarterhästar som hon rider western på, dessutom har det blivit ett SM-guld med hästen Take me down the fence.

– I bland kastar jag lasso och det kan vara bra att ha handlaget när kastlinan och trossen ska tas emot, säger Caroline.

– Det var inte lätt att få jobb på kanalcentralen. Här verkar folk sluta först när de går i pension, fortsätter hon i nästa andetag.

Jörgen började jobba här för tolv år sedan efter att ha sålt onyttigheter, det vill säga öl och chips...

– Jag är absolut inte less här efter alla år. Det är en fantastiskt bra arbetsplats, säger han.

Nattens kollega, Susanna Olsson, blev för tre år sedan Sveriges första kvinnliga slussmästare. Hon säger att slussarna kan vara lite trixiga för fartyg som inte varit här förut.

– Vi har jättebra lotsar som ser till att farty-

Jörgen Sandersson visar hur allting fungerar för Caroline Karlsson som gör sitt andra arbetspass.

Via styrpulpeter styrdes slussarna innan datorerna och modern teknik kom in i bilden.



get tar sig igenom kanalen och slussarna på ett säkert sätt. För befälhavaren har kvar en hel båt och vi har kvar en hel kanal, förklarar Susanna.

Strax före midnatt dyker M/S Perseus upp i mörkret. Hon smyger in tyst som en katt vid sluss nummer två strax ovanför Kanalcentralen i Trollhättan. Det är små marginaler, drygt en decimeter på varje sida av fartyget och ungefär en halvmeters marginal framför fören till slussporten. Båten förtöjs i för- respektive aktern av Jan Larsson, dispositionspersonal.

Han går in i slushytten och ser på dataskärmen hur fartyget ligger i slussen. När vattennivåerna är rätt, öppnar han luckorna och undan för undan börjar det stora fartyget sjunka, precis som när luften går ur luftmadrassen. Jan har inte långt kvar till pension efter 38 års skiftarbete.

– Folk frågar ofta vad vi har för pumpar för att pumpa ur vattnet ur slussarna. Jag brukar svara att det regleras via självtryck, men ibland blir de lite osäkra och tittar på mig som om de liksom

Johnny Andersson, dispositionspersonal, smuttar på en kopp kaffe mitt i natten.



TEMA Trollhätte slussar 100 år



Dags för avlösning vid kanalcentralen. Längst till vänster Lars Krohn och längst till höger Fredrik Hansson som går av. I mitten Jörgen Sandersson och Susanna Olsson som går på. Caroline Karlsson gör sitt andra arbetspass och skolas in som dispositionspersonal.

inte tror på mig, säger Jan Larsson.

En gång i tiden jobbade han i betonglabbet vid Forsmark och tog prover på hållfastheten. Jans svåger fick jobb på Sjöfartsverket i Trollhättan och det ledde sedan till att Jan började där 1978.

– Jag tillhör ju inventarierna men det har varit väldigt roligt här. Var på väg härifrån en gång men fick diskbräck. Bestämde mig för att bli kvar och på den vägen är det. Bra arbetskamrater har bidragit till trivselen.

När M/S Perseus passerat sluss nummer två sätter vi oss i Jans bil och åker ned till kanalcentralen och sluss nummer tre. Samma procedur upprepas här som vid tidigare tillfälle.

En av Jans kollegor, Johnny Andersson, Vänersborg, kommer in. Jobb varannan vecka ger en väldig frihet, han får vara hemma lite mer än när han var sjöman och sjökapten. Han smuttar på en kopp kaffe under tiden som han ser M/S Perseus ta sig nedför slussstrappan.

– Jag har varit här i åtta månader. Är ju snart veteran! utbrister han.

– Trivs väldigt bra här och många ser ut att

stanna här till de pensioneras. Så framtiden verkar vara tryggad.

Snart är det bara positionsljusen i aktern som syns på M/S Perseus innan hon fortsätter ut i det kompakta mörkret. Jan Larsson har redan satt sig i bilen för att åka vidare till sluss nummer sex nedströms och fortsätta assistera fartyget som han gjort under alla sina tidigare år.

FAKTA

Kanalcentralen

- Byggsdes 2010.
- Här jobbar 20 heltidsanställda, varav åtta kvinnor sedan fem år. Majoriteten är Trollhättebor.
- Kanalcentralen har två säsongsanställda.
- Årligen slussas 1500–2000 fraktfartyg och ungefär 3500 fritidsbåtar. Fritidsbåtarna tenderar minska till förmån för husbilarna.
- Taxan för sex slussar med fritidsbåt är 1000 kronor. Fartygen betalar per faktura eftersom avgiftstaxan skiljer sig åt.

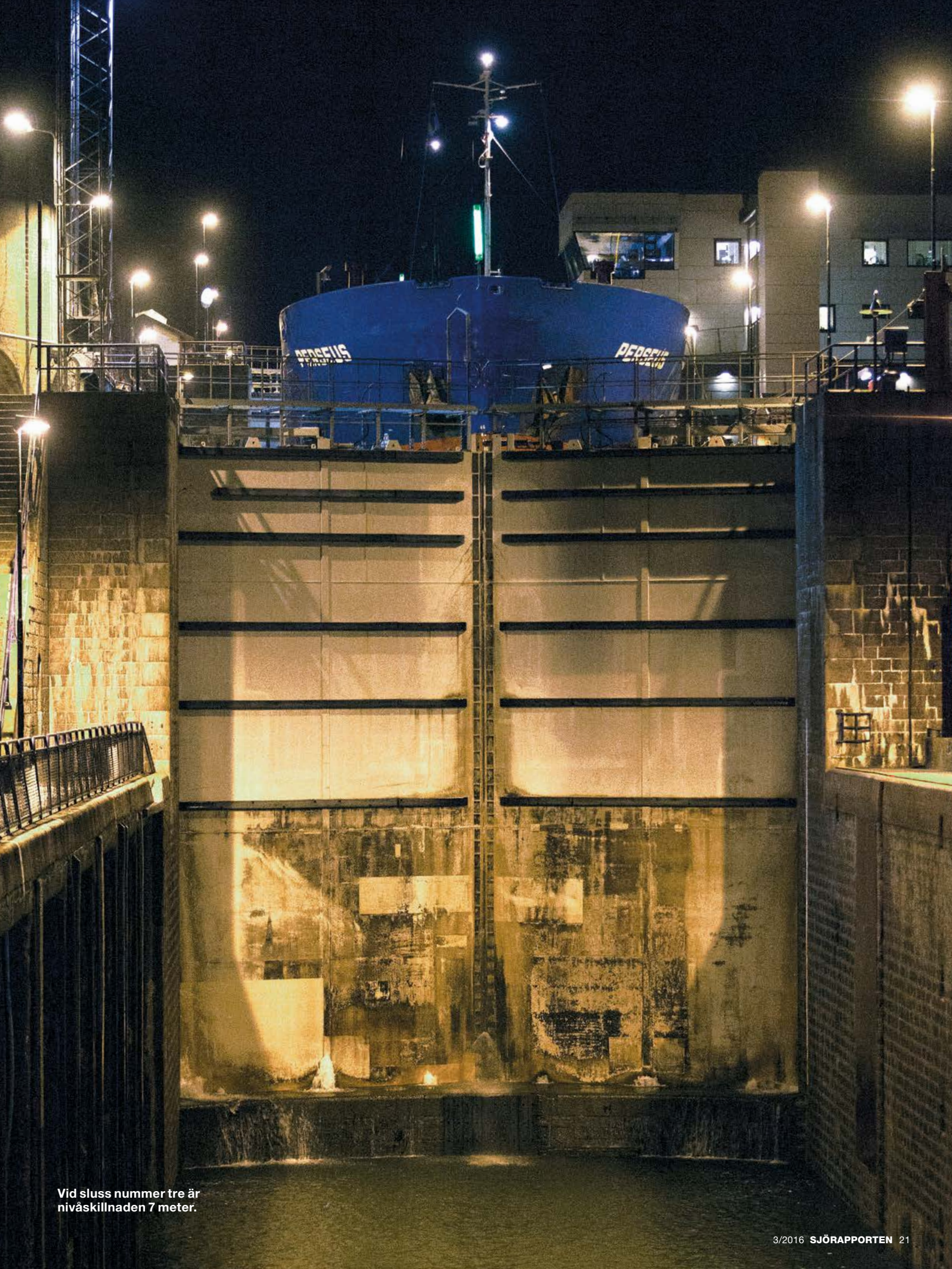
Kanalcentralen i Trollhättan går i vilket fall inte i pension. Den sover aldrig.

– Ibland får jag slita mitt hår när all planering rasar som ett korthus. Men det är bara att bryta ihop och komma igen. Oavsett om det är handelsfartyg eller fritidsbåtsresenärer hälsar vi alla välkomna till oss. Alldeles oavsett vad som hänt stunden innan, summerar Susanna Olsson. ●

FAKTA

Dispositionspersonal

- Förtöjer fartyg i slussar och ledverk i Trollhätte kanal, utför broöppning, bilkörning, utearbete som gräsklippning, snöskottning och städning samt enklare underhållsarbeten.
- De arbetar varannan vecka och högst 13 timmar i sträck, sedan måste de ta vila elva timmar för att sedan vara disponibla igen. Styrkan utgörs av åtta personer, sex män och två kvinnor.



Vid sluss nummer tre är
nivåskillnaden 7 meter.

Trollhätteslussar har underhållits och reparerats flera gånger sedan 1916. Det senaste längre kanalstoppet var under några veckor hösten 2011 då bland annat flera slussportar byttes ut.



Osäker framtid efter

Slussleden i Trollhättan är på väg att bli uttjänt och behöver ersättas. Frågan är när- och om- det sker. I höst väntas Trafikverkets utredning bli klar som ligger till grund för senare riksdagsbeslut.

Text Daniel Lindblad

När slussarna i Brinkebergskulle, Trollhättan och Lilla Edet togs i drift 1916 var de ett stycke ingenjörskonst med den tidens mått mätt. 100 år senare är de fortfarande imponerande, men på väg att bli uttjänta.

– Slussarna byggdes efter dåtidens byggnormer, vilket bland annat innebar att ingen livslängdsdimensionering gjordes. Man byggde utan att veta hur länge slussarna skulle kunna vara funktionella, säger Johan Eriksson.

Tekniken att bygga i betong var heller inte lika

utvecklad som idag. Delar av slusskonstruktionerna består av betong med dålig hållfasthet och täthet, vilket konstaterats vid tillståndsbedömningar.

Slussarna har underhållits och reparerats vid flera tillfällen under de gångna hundra åren, men den senaste tillståndsbedömningen kom till slutsatsen att slussarna är tekniskt uttjänta år 2030.

– Det bedöms som tekniskt omöjligt att med dagens renoveringsteknik säkerställa ytterligare 50 års livslängd på de befintliga slussarna, säger Johan Eriksson.

Det är alltså klart att något måste göras med den nuvarande slussleden. Att bygga om den nu-



När slussarna togs i drift 1916 var de ett stycke ingenjörskonst med den tidens mått mätt. 100 år senare är de fortfarande imponerande, men på väg att bli uttjänta.

Det är tekniskt omöjligt att med dagens renoveringsteknik säkerställa ytterligare 50 års livslängd på befintliga slussar.

Johan Eriksson

2030

varande leden är inget reellt alternativ. Det skulle betyda totalstopp för kanaltrafiken under tre-fyra månader per år i minst fyra år. Det är för långa stopp för fraktköparna som trafikerar kanalen och skulle sannolikt innebära att godset istället flyttar över till lastbil och järnväg.

– Dessutom skulle en ombyggnad av den nuvarande leden inte leda till någon kapacitetshöjning, säger Johan Eriksson.

Återstår alternativen att antingen bygga nya slussar – eller att lägga ner leden. Hur framtiden för slussarna i Trollhättan, och i förlängningen handelssjöfarten på Väneren, utreds sedan någ-

ra år tillbaka av Trafikverket.

När Trafikverket bildades 2010 fick man ansvaret för den strategiska planeringen för samtliga fyra trafikslag: väg, bana, luft och sjö. Det innebär att Trafikverket ansvarar för att ta fram beslutsunderlag till den statliga investeringsplaneringen för infrastruktur som beslutas av riksdagen vart fjärde år.

Den nu gällande planen sträcker sig till 2025 och i den har riksdagen pekat ut Vänerstråket och nya slussar som en namngiven brist i transportsystemet för ytterligare utredning. Ett nytt riksdagsbeslut om vilka infrastrukturprojekt som ska prioriteras och finansieras väntas år 2018 och det är som underlag för detta beslut som Trafikverket nu utreder alternativen för slussarnas framtid. Trafikverkets utredning väntas vara klar hösten 2016. Den nu pågående utredningen uppskattar investeringskostnaden för ny slussled till drygt tre miljarder.

Det andra alternativet, att avveckla nuvarande slussled och skapa en fritidsbåtsled, innebär kostnader på uppskattningsvis cirka 600 miljoner kronor. Dessutom skulle överflyttningen av transporter till väg eller järnväg ytterligare komma att belasta infrastrukturen på land.

I det fall riksdagen förordar en avveckling av slussarna i Trollhättan kommer huvudmannaskapet och driftansvaret för anläggningen med nuvarande ordning att fortsatt ligga kvar hos Sjöfartsverket.

– En avveckling innebär att sjöfarten i kanalen kommer att kunna fortgå till omkring år 2030 beroende på hur trafiken utvecklar sig, men därefter blir det förmodligen en diskussion kring det fortsatta huvudmannaskapet, säger Johan Eriksson. ●



Lägger pussel varje dag

Text & foto Agne Hörnestic

Susanna Olsson blev Sveriges första kvinnliga slussmästare 2013. Hon stortrivs i jobbet som kanalcentralsoperatör bland 20 medarbetare, både män och kvinnor.

Sanna är både lotsoperatör och slussmästare på Sjöfartsverket, något som gör jobbet ännu roligare. Hon lägger "pussel" med fartygens an-
löp för att planeringen ska bli

så säker och kostnadseffektiv som möjligt. Målet är alltid att fartygen ska få komma till kaj i tid.

På några sekunder kan allt planerat jobb raderas för att någon blivit sjuk som ska bistå fartyget, eller att ett oanmält fartyg ankommer eller ändrar föranmäld tid. Det blir rena rama domino-effekten för då påverkas även arbetet för lotsar, båtmän, trosshanterare med flera.

– Även om planeringen raseras måste jag försöka lösa läget och det är där tjustringen kommer in med jobbet. Visserligen sliter jag mitt hår då och då för att stuva om, säger hon med glimten i ögat.

Vid sidan av jobbet som lotsplanerare öppnar hon broar och slussar båtar.

Intresset för Sjöfartsverket började med att hon fick vikariat som dåvarande VTS-operatör vid kanalkontoret med trafikövervakning och lotsbeställningar. Vikariatet övergick sedan i en fast anställning.

Nu har hon extra uppdrag i utbildningsgruppen för lotsoperatörer samt är projektledare för Trollhättekanal-appen med mera.

Susanna har inga planer på

att byta jobb och pröva vingarna någon annanstans.

– Klart jag är kvar här om tio år. Vi ska få en ny slussled och jag blir chef här, utbrister hon med sitt goa skratt. ●

SUSANNA OLSSON

Bor: I Trollhättan.
Yrke: Kanalcentralsoperatör i Trollhättan sedan 2003.

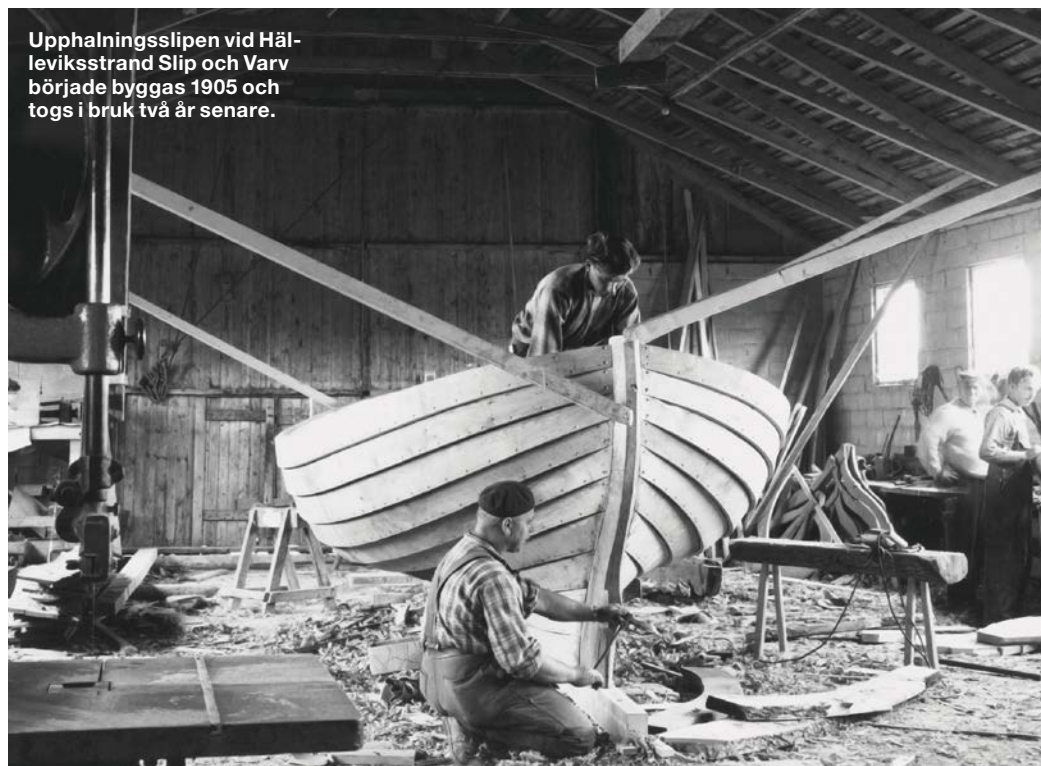
Bakgrund: Lulebo i grunden, har jobbat inom hotell- och restaurang, på resebyrå, utbildad resekonsult. Har fartygsbefälklass 7. Nu: Projektledare för appen Trollhätte kanal (läs mer i Sjörapporten 2/ 2016)

SIDOR FÖR DIG SOM ARBETAR TILL SJÖSS,
ALLTID SIST I SJÖRAPPORTEN

Sjömansservice är en verksamhet där Sjöfartsverket erbjuder sjömän ett fritids- och kulturliv som ska kompensera för den service sjöfolket går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss.

OMIBORID

BÖCKER



Upphalingsslipen vid Hälleviksstrand Slip och Varv började byggas 1905 och togs i bruk två år senare.

Presenterar en svunnen tid

Boken Fiskebåtarna & Varven – Skeppsbyggarna del 2 presenterar en fascinerande utvecklingsperiod inom svensk varvshistoria.

Boken berättar om de svenska varv vars specialitet var att bygga fiskebåtar av trä ända fram till senare delen av 1900-talet. Trä-fiskebåtarna fasades då ut alltmer och stålfiskefartygen tog över marknaden. Det innebar också att varven avvecklades och varvssamhällena miste en betydande näring. Numera är fiskebåtshamnarna främst till för fritidsbåtar.

Boken är på cirka 500 sidor och tar i olika kapitel upp fiske-

båtsvarv i Bohuslän och Göteborg, Halland, Skåne, Blekinge respektive Smålandskusten. Läsaren får här ta del av en fascinerande utvecklingsperiod inom svensk varvshistoria:

”Målsättningen har varit att

belysa de större fiskebåtsvarven längs samtliga kuster och då även inlandsvarven. I boken berättas om de olika varvsorternas historia och miljöer, och likaså om livet och människorna runt varven” skriver Lennart Bornmalm i in-

ledningen. De 14 författarna som bidragit till boken har många olika professioner – etnolog, skeppsbyggnadsingenjör, bebyggelseantikvarie och kulturvårdare, för att nämna några. Redaktörer för boken är Krister Bång, Christine Fredriksen och Lennart Bornmalm (bildredaktör), samtliga med anknytning till sjön på något sätt.

Det omfattande bildmaterialet är väl presenterat. Bilderna och teckningarna är hämtade från arkiv, museer och privata samlingar.

Boken avslutas med ett antal förteckningar som bland annat listar alla de fartyg som byggdes på respektive varv samt personregister och slutligen en detaljerad källförteckning.

Breakwater Publishing står för utgivningen.

ANNA SELME

Nytt hos
Sjömans-
biblioteket



Jonas Bergroth:
Rekordsverige.
En rekordbok för vetgiriga.



Camilla Danielsson:
Känn trädgården.
Hur du hittar din egen trädgårdsidé.



Peter Gabrielsson & Peter Jonsson:
Pungspark. Det brustna hjärtats desperado.



Anna Jansson:
Räds-lans fångar.
Ett nytt fall för Maria Wern på Gotland.



Lina E Johansson & Maja Lagercrantz:
Cykla! Två hjul som förändrar världen.



Gard Sveen:
Den siste pilgrimen. Debutroman som skildrar den tyska ockupationen och den norska motståndsrörelsen.

BOKTIPS?

Läs om
Månadens
boktips på
www.seatime.se

Tionde gången gillt för turneringen på Kaknäs

För tionde året i rad arrangerades försommarturneringen Kick-off på Sjöfartsklubben Kaknäs. Elva lag deltog i arrangemanget. Efter gruppspel, kval och kvartsfinaler återstod lagen Victoria I, Oxelösund, Hjelmshallarna och Fc Melody som möttes i semifinal. Till finalen tog sig Oxelösund och Hjelmshallarna. De sistnämnda hade lite mer kraft kvar och satte sina chanser vilket ledde till en seger med 0-3.

I matchen om bronset vann Fc Melody på walk over eftersom spelarna i Victoria 1 blev tvungna att lämna turneringen på grund av att de måste återvända till fartyget för att jobba.

TEXT JIMMY ERIKSSON



Laget Polfors från Sjömansskolan Stockholm skrällde och imponerade på arrangören. – De har utvecklats otroligt jämfört med tidigare år, säger Jari Raminen, föreståndare på Sjöfartsklubben Kaknäs.

Fartygsbesättning belönad med idrottspris

2015 var året då Donsötanks M/T Evinco för tredje gången i rad vann sjöfolkets fartygskamp inom träning – Motionsligan. Nu har besättningen också fått ett värdefullt tillskott till fritidskassan.

Från Sjöfartsverkets Sjömansservice har de tidigare fått pris-pokaler för insatserna men nu har besättningen även fått en riktig belöning.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus delar årligen ut ett idrottspris på stiftelsens traditionella belöningsdag.

I år gick priset till besättningen på Donsötanks M/T Evinco för deras insatser inom sjömansidrotten. Priset innebär en utbetalning om 20 000 kr till fritidskassan. Motiveringen (hämtad från stift-



Från vänster Harald Hällén och Lars Backlund från M/T Evinco samt idrottspriskommitténs Agneta Swenson, efter prisutdelningen.

telsens belöningsfolder) lyder som följer:

”På M/T Evinco är det befälhavaren Lars Backlund, som aktivt driver friskvårdstänket med målet att alla ska hålla sig i form

på bästa sätt. Förutom motion tas mycket om hälsa och kost, där fartygets kockar fokuserar på näringsriktig mathållning ombord med mycket grönsaker och frukt. Kaptenen, som själv är den fliti-

gaste motionären ombord, är behjälplig med inloggningen till Motionscentralen. Samstämmigt framhålls hur värdefullt motionerandet och framgångarna inom Motionsligan är för sammanhållningen och kamratskapet ombord på M/T Evinco.

Besättningen ombord på M/T Evinco tjänar genom sina insatser och inställning som ett föredöme för övriga fartyg och tilldelas årets Idrottsbelöning. Befälhavare Lars Backlund tilldelas Stiftelsens Diplom för sitt inspirerande föredöme.”

Vi gratulerar än en gång besättningen ombord på Evinco till segrarna i Motionsligan och nu också till den fina belöningen!

TEXT JIMMY ERIKSSON

Träna, rapportera och tävla!

Vill du också vara med och registrera din träning i Motionscentralen och samtidigt tävla mot andra sjöanställda och fartyg. Gå in och skapa ett konto på Motionscentralen, som du hittar på webbplatsen www.seatime.se.

FILM

© STUDIO S ENTERTAINMENT



Fyra systrar kvar, fångade i hemmet, efter att den äldsta systern blivit bortgift mot sin vilja. Allt de har är varandra i Deniz Gamze Ergüvens "Mustang".

Att sålla fram guldkorn

Filmer som manar till eftertanke om vad det är för värld vi lever i, och som inte går upp på de stora biograferna. De filmerna är i fokus denna gång för Sjöfartsverkets hyrfilmstjänst.

Att sätta filmprogrammet som riktar sig till handelsflottans besättningar, är inte alltid lätt. Bortsett från de stora produktionerna som oftast går upp på bio, handlar det till stor del om att försöka hitta den där filmen som du själv inte skulle kasta dig över i hyrfilmshyllan. Att sålla fram guldkornen.

"Mustang" är en sån film. Den är skriven och regisserad av Turkiet-födda fransyskan Deniz Gamze Ergüven och är hennes långfilmsdebut.

Filmen handlar om fem föräldralösa systrar som bor hos sin mormor tillsammans med deras morbror. På väg hem från skolan gör systrarna sällskap med några pojkar. När de går förbi stranden kan de inte låta bli att skvätta vatten på varandra. När skoj blir stöj ser en

bybo det hela och berättar direkt för mormodern att flickorna lekt obscena lekar med pojkar.

Straffet blir omedelbart utegångsförbud. Ingen skola, ingen lek, ingenting. När flickorna bryter utgångsförbundet, skruvar morbrodern upp fönstergaller och sätter dit grindar med lås. Inlåsta i sitt hem inser de snart att arrangerade äktenskap är den enda möjligheten att komma ut ur huset.

"Mustang" visar ett skrämmande kvinnoförtryck men flickornas försök till frigörelse bjuder också

Det handlar till stor del om att försöka hitta den där filmen som du själv inte skulle kasta dig över i hyrfilmshyllan.

på en hel del skrätt. Filmen vann publikens pris och pris för bästa manus på Stockholms filmfestival. Med risk för att låta tjatig, men det här är en viktig film som förtjänar sina priser.

I Frankrike bor också regissören och manusförfattaren Jacques Audiard, som även han vunnit en massa filmpriser – bland annat för filmerna "A Prophet" (2009) och "Rust and bone" (2012). Med sin senaste film "Dheepan" vann han det mest prestigefulla priset på Cannes-festivalen 2015 – Guldpalmen.

Dheepan är en tamilsk "tiger" som slåss i inbördeskriget på Sri Lanka. När kriget är på väg att ta slut bestämmer han sig för att fly till Europa, som så många andra. För att enklare ta sig över gränserna och få asyl tar han med sig en okänd kvinna och ett barn som varken är hans eller hennes.

Den hopsatta "familjen" hamnar i Paris och får flytta mellan

tillfälliga boenden tills Dheepan får jobb som vaktmästare i ett förorts-kvarter. Förhoppningen om att kunna bygga upp ett nytt liv med en ny familj raseras när våldet i kvarteret påverkar hans krigsskadade psyke.

Familjetemat fortsätter. Under sensommaren hoppas vi också kunna skicka ut thrillern "Klanan". Filmen bygger på den verkliga historien om familjen Puccio, som under ledning av pappa Arquimedes kidnappade rika män och kvinnor i familjens omgivning i Buenos Aires, i början av 80-talet.

Sonen Alejandro var en lovande rugbyspelare som tvingades låta sin landslagskarriär stå tillbaka på grund av familjeaffärer. Döttrarna läste läxor på sina rum medan kidnappningsoffren jämrade sig i badrummet bredvid. Mamman låtsades som ingenting men tillagade ändå en extra tallrik till varje middag. Allt för att hålla maken nöjd. Otäckt och bisarrt, men mycket underhållande.

Hoppas du också gillar filmerna ovan!

JIMMY ERIKSSON

FLER HYRFILMER PÅ GÅNG

Vi planerar även följande titlar till Sjömansservice hyrfilmstjänst de kommande månaderna.

I urval:

- Deadpool
- Sauls son
- Secret in their eyes
- 10 Cloverfield Lane
- Hail Caesar!
- Spotlight



PROFILEN

Rolf Johansson

Båtar en stor del av hans rika liv

Text och foto Agne Hörnestic

1 Äpplet faller inte långt ifrån trädet

Jag tänker på en gammal slagdänga och ändrar orden lite grann: "Han har bott vid kanalen i hela sitt liv..." och med viss reservation stämmer detta väl in på Rolf Johansson.

Fadern jobbade på kanalverket liksom farbrodern och farfar.

2 Entusiast ut i finger-spetsarna

1984 fyllde Vattenfall 75 år och det skulle uppmärksammas. Dåvarande kanaldirektör Torkel Sölve fick en idé och undrade om någon var intresserad av att starta upp ett museum i Trollhättan.

– Jag var den ende som var intresserad av historia. Tillsammans med läns museet fick vi en förrådsvind att husera på, minns Rolf.

3 En känd personlighet

Förfrågan kom i mars och till midsommar samma år skulle allt vara klart. Material samlades in från olika kanalstationer, redierier kontaktades liksom Sjöfartsmuseet i Göteborg. Succén blev ett faktum och sedan arrangerades varje vår specialutställningar på olika teman.

– Det händer fortfarande att folk kommer förbi hos mig med saker som ska till museet.

4 Deras livsborg

Åren 1950–1955 bodde Rolf tillsammans med sina föräldrar i den gamla brovaktstugan på 54 kvadrat. Den är sedan flera år renoverad, efter att ha blivit kulturminnesmärkt. Dessförinnan stod stugan tom i flera år och var rivningshotad. Rolf och hustrun Kerstin, hans kärlek sedan drygt 50 år, blev intresserade av att ta över brovaktstugan när deras villa blev för stor. Hon ville ha en trädgård och han ville se båtarna.

5 Vattnet är en livsrörelse

– Vi har bott i brovaktstugan sedan 1997. Den ligger i det unika fall- och slussområdet med bland annat tre generationers slussbyggnationer in på knutarna: 1800, 1844 och 1916.

– Både vattnet och livets strömningar med båt och flanörer in på knuten, skänker stor livskvalité, säger Rolf i lyriska ordalag.

KORT OM ROLF JOHANSSON

Yrke: Tidigare personalhandläggare.

Ålder: 76.

Bakgrund: 1961 Trollhätte kraftverk, 1976 Trollhätte kanalverk, 1994–2001 Sjöfartsverket.

Bor: I Trollhättan.

Intressen: Historia, frimärken, släktforskning, byggde upp Kanal-museet.