



Roeland Reesinck, E.B.S.



27 500 ton pellets i ett fartyg

Rekord i Rotterdam

Största lasten hittills, första lasten från Sydafrika och brand i en silo.

Roeland Reesinck från E.B.S i Rotterdam berättar om den senaste utvecklingen i knutpunkten för den europeiska importen av pellets.

Bioenergi var på plats när lossningen av den hittills största pelletsleveransen påbörjades.

Den tredje april anlände till EBS European Bulk Services torr-godsterminal i Rotterdam världens hittills största leverans av pellets.

MS Federal Rhine var lastad med inte mindre än 27 500 ton träpellets. Två veckor tidigare fylldes båten i Halifax med pellets från Fulghum Fibre fuels.

All pellets lastades ur av EBS i Rotterdam, vissa delar för omedelbar vidarebefordran till kunden Essent Energy i Holland och resterande delar läggs i lagersilo i hamnen.

– Leveranser från västra Amerika har under lång tid kommit till Rotterdam för omlastning och vidare transport men nu kommer i ökande grad också leveranser från den östra sidan, berättar Roeland Reesinck.

– Det är extra trevligt att trots att fraktpiserna har tredubblats att leveranserna över oceanerna fortsätter att öka. Vi kommer att få se fler fartyg av det här slaget, tror han.

Snart också från Sydafrika

En annan bra nyhet framhåller EBS är att Rotterdam snart också får se den första leveransen från Sydafrika.

Rederiet Island View Shipping (I.V.S.) kommer med 5 000 ton. Rotterdam kommer att bli deras fasta punkt och leveranser av motsvarande slag kommer framöver att ske på månatlig basis.

På samma sätt som för de nordamerikanska pelletsen kommer delar av de sydafrikanska pelletsen tas i lager och delar levereras direkt till kund.

– Om vi inte misstar oss kommer snart dessa leveranser att såväl fördubblas som tredubblas, säger Roeland Reesinck.

Antändning i ett pelletlager

I början av mars fick man en stor brand i en silo med 30 000 kubikmeter. Brandorsak var självantändning men orsaken till att detta kunde ske är ännu inte fullt

klarlagt. Branden kom som tur var snabbt under kontroll, men silon blev totalförstörd och en väsentlig del, dock ej all, pellets förstördes.

Säkraste pellethamnen

European Bulk Service har i samråd med hamnmyndigheten i Rotterdam vidtagit åtgärder för att förhindra en upprepning.

Silobyggnaderna har utrustats med temperaturindikering inuti stacken. En lina med temperaturindikatorer hänger ned från taket och stacken byggs upp kring denna.

Den andra indikatorn utgörs av ett gasmätningssystem som kontrollerar halten av olika nyckelgaser i silon, t ex koldioxid och koloxid. Därtill har silona utrustats med ett högkapacitets ventilationssystem som ventilerar stackarna underifrån och upp.

– Vår lärdom blev att för att vara kvar som den stora pelletshamnen i Europa så måste vi



Varje skopa tar 10 ton, det innebär cirka 2750 skopor för att tömma denna transport från pelletstillverkaren Fulghum Fibrefuels till kraftbolaget Essent i Holland.



*Göran Westerlund
Fulghum Fibrefuels*

Den nedbrunna silobyggnaden, en ny kommer att återuppbyggas inom kort.



Modellen visar en del av hamnområdet som företaget EBS -bulkservice disponerar. En av de två stora på räls gående kranarna lossar eller lastar fartyget. Lasten läggs i en mindre utanpåliggande båt eller direkt till ett lager genom taket alternativt som i detta fall på det långa transportband som löper längs kajen och sedan tillbaka inmanför till de stora pyramidsilona.



också bli den säkraste.

Två terminaler

EBS är ett företag med långa traditioner. Det är resultatet av en sammanslagning av två äldre bolag som i sin tur köpte ett tredje stuveribolag. Man driver två terminaler i Rotterdams jättelika hamnområde. Det är mer än 4 mil brett.

Den ena terminalen hanterar jordbruksprodukter som export av säd och import av djurförda och den andra torra fasta bulkmaterial.

Energisektorn, främst kol är stort men allt möjligt torrt bulkmaterial hanteras. Pellets är en ny råvara som man hyser stora förhoppningar till.

– Jag vill framhålla att lagring inte är vår business, vår verksamhet bygger på att tömma och lasta fartyg. Vår styrka är att direkt i vattnet eller vid kajen samtidigt med annan verksamhet direkt omlasta mellan fartyg.

– Det bästa är som sagt att direkt lasta det mindre fartyget från

det större utan mellanlagring.

– Men någon form av lager är alltid nödvändigt, av säkerhetsskäl eller för att klara topplast behovet till exempel. Den här båten som kom in nu med 27 500 ton skulle vara svårt för vilket kraftverk som helst att ta emot på engång - för dessa behövs en buffert någon stans, t ex hos oss.

Dellaster av pellets vanligast

Ett vanligt sätt är att del-lossa stora fartyg redan utanför hamnområdet. Till exempel sker det ofta med pelletstransporterna från västra Canada som sköts av John Swan från Pacific Bio Energy Corp. Han transporterar ofta pellets i en eller två hål i de stora PanMax-fartygen (PanMax = kan passera Panama kanalen). Då kan dessa tömmas över till mindre fartyg utanför Rotterdam av EBS och de mindre fartygen går sedan direkt till kunden och det stora fartyget fortsätter in till kaj för att lossas helt eller fortsät-

ter till annan destination.

Detta system med att låta fartygen har gjorts i flera hundra år, och dessa fartyg kallas därför för *lighters*. Fartygen som trafikerar längs kusten kallas man för *coasters* och de som går upp i kanalerna för *bargers*, vanligen sådana som ej har egen motor utan skjuts.

Europas flod och kanalsystem är mycket omfattande och det är det vanliga sättet att få in förbrukningsvaror.

10 000 000 ton

Mängden gods som hanteras av EBS överstiger 10 000 000 ton räknat enbart en gång. Vissa hamnar/operatörer räknar en gång per lastningsoperation.

Tiden i hamn varierar beroende på lossningsteknik. Ett fartyg kan som sagt lossa direkt till det mindre fartyget, t ex med pontonmonterade kranar.

Nästa steg är att det stora fartyget lägger till vid kajen och ett mindre fartyg lägger sig utanför.

Där används en av de två stora spårmonterade mobila kranarna.

Eftersom pellets är ett hygroskopiskt material måste regn undvikas. Lätt regn bryr man sig inte om, men om ett mer normalt regn kommer så måste arbetet upphöra och båtens lastutrymmen täckas.

– Som tur är, säger Roeland Reesnick så regnar det sällan mer än några timmar i sträck och eftersom vi arbetar dygnet runt så kan vi köra igång omedelbart då regnet upphör.

De 250 anställda jobbar i tre skift och man håller verksamheten igång sex dagar i veckan samt också på söndagar vid behov.

– Det brukar för det mesta gå bra, personalen är intresserad och ställer upp bra, avslutar Roeland Reesnick som ser fram emot en fortsatt expansiv pelletsutveckling på den Europeiska marknaden.

*Lennart Ljungblom
Text och foto.*