



A CLEAR VIEW OF YOUR CARGO NEEDS

Eimskip's worldwide operations create a strong network designed to serve our customers with reliable and professional transport. We provide total transportation and logistics services, specialising in temperature-controlled transportation. With proven experience in transportation since 1914 and ambitious and dynamic vision, we are ready to serve your cargo needs.

We keep an eye on your cargo - all the way

**Eimskip Denmark A/S
Aarhus**
Østhavnsvej 37A
Containerterminal Øst
8100 Aarhus C
Tel: + 45 7020 1602
Fax: + 45 7020 1603

EIMSKIP
www.eimskip.dk



Så kom de nye kraner

To måneder var verdens største kraner om at tilbagelægge turen fra Shanghai til Århus.

Søndag 18. februar oprandt omsider dagen, som Århus Havn længe havde set frem til. Dagen, hvor de to nye kraner til Containerterminal Øst ankom. Næsten to måneder havde verdens største kraner været undervejs ad søvejen fra fabrikken Shanghai Zhenhua Port Machinery Co. (ZPMC) i Kina til Danmarks største containerhavn i Århus.

Vi var med, da havnens lodsbad "Thrym" hin mindeværdige søndag – i øvrigt dagen for det kinesiske nytår – stod ud for at sejle kranskibet i møde og sætte lods Peter Degn om bord. Cirka fem sømil ude i bugten dukkede kranfabrikkens skib "Zhen Hua 9" frem af disen. Et imponerende syn – især på grund af de to Århus-kraner, der ragede

Fem sømil ude i Århusbugten mødte lodsbadet "Zhen Hua 9" med Århus Havns to nye, himmelstræbende containerkraner om bord.

80 m i vejret over dæk. Yderligere fem mindre kraner var om bord. Dem lossere skibet på vejen tilbage til Kina i hhv. Holland og Frankrig.

Med lods om bord fortsatte skibet til APM-terminalen i Østhavnen. Det blev eskorteret af havnens to bugserbåde "Aros" og "Hermes", som hjalp skibet det sidste stykke til kaj med den dyrebare last. Mens skibet forsigtigt nærmede sig kajkanten, brød solen næsten symbolsk frem over skib, kraner og de mange mennesker med relation til havnen – fra direktør til kranførere og havnearbejdere – der var mødt op for at følge begivenheden.

En investering for fremtiden

De to nye Super-Post-Panamax-kraner har i alt kostet ca. 90 mio. kr. Deres væsent-



Lods Peter Degn på vej om bord – klar til at guide kran-skibet sikkert i havn ved APM-terminalen.

ligste force i forhold til de tre nuværende Post-Panamax-kraner på terminalen er, at de med en rækkevidde på ekstra 10 m kan nå 60 m ud over kajkanten og dermed række ud over 23 containere mod de eksisterende kraners 19.

Havnedirektør Bjarne Mathiesen mener, at de nye kraner er alle pengene værd. Også selv om Maersk har ladet forstå, at verdens indtil videre største containerskibe, "Emma Maersk" og hendes to søsterskibe fra 1. april i år og indtil videre ikke sejler på Asien-ruten til og fra Århus havn.

"Vi skulle under alle omstændigheder have to nye kraner, og prisen var stort set den samme, som vi skulle have givet for to kraner i den størrelse, vi allerede har. Vi har dermed

fremtidssikret os, uden at det har kostet os noget", forklarer Bjarne Mathiesen.

For Århus Havn handler det om at kunne betjene de skibe, der anløber terminalen, både nu og i fremtiden – også når der kommer flere skibe på en gang. Det behov regner man med at kunne dække med i alt seks kraner på den nye containerterminal i Østhavn: De to nye, de tre, der er der i forvejen, og så den største af kranerne på Containerterminal Nord (Panamax størrelse), som inden længe flyttes derud.

"Vi skal være der, når skibene er der. Derfor skal vi også holde øje med, om de seks kraner, der snart vil være på terminalen, er tilstrækkelige til at sikre kapaciteten. Med den positive udvikling i containertrafikken, som havnen oplever, kan det ikke udelukkes, at vi får behov for en kran mere på Østhavnen. Derfor holder vi yderligere én af kranerne i Nordhavnen i beredskab, så vi har mulighed for hurtigt at øge kapaciteten, hvis der bliver behov for det", siger havnedirektøren.

Noget for pengene

Maskiningeniør John Steen Olsen, Århus Havn, har fulgt kranerne tæt, lige fra kontrakten blev underskrevet i oktober 2005. Også han mener, at Århus Havn har gjort et rigtig godt køb hos den kinesiske leverandør.

"Prisen spillede naturligvis ind, men erfaring, kvalitet og service talte også, da vi valgte ZPMG som leverandør blandt de fem – seks tilbudsgivere. Fabrikken producerer omkring 300 kraner årligt og har 17.000 ansatte, heraf 800 ingeniører. Vi havde på forhånd tjekket kvaliteten på nogle af firmaets kraner i funktion i havnen i Rotterdam, ligesom vi besøgte



Ved 15-tiden søndag eftermiddag var den vellykkede operation forbi. Kranskibet lå til kaj ved APM-terminalen klar til at sætte Århus Havns nyhvervler i land.

fabrikken i Kina for ved selvsyn at se, hvad de kunne, inden kontrakten blev underskrevet", fortæller John Steen Olsen.

Siden er produktionen blevet fulgt tæt af ingeniørerne fra Århus Havn. Tegninger har været til grundigt tjek, og John Steen Olsen og kollegaen Jens H. Dissing har været på inspektionsbesøg på fabrikken i Shanghai hhv. syv og otte gange. Når danskerne ikke har været der, har Bureau Veritas fulgt produktionen og har stået for den obligatoriske CE-mærkning. Et amerikansk firma har gennemgået de tekniske beregninger. Der har således hele vejen været holdt grundigt tjek på kvaliteten.

Ikke alt på de nye kraner er produceret i Kina. Siemens har leveret hardware og software, og et andet tysk firma, Wampfler, har leveret kabelmaskinerne.

"Det er valg, vi har truffet ud fra et ønske om størst mulig driftssikkerhed. Erfaringsmæssigt er det som oftest software, hardware og elektronik, der er årsag til de fleste problemer", siger John Steen Olsen.

Nævnes skal også førerhusene, som er bygget i Holland, og hvor kranførerne har haft stor indflydelse på indretningen. Det betyder bl.a., at håndtag og knapper meget ligner det, kranførerne er vant til, så kranerne vil være nemmere at gå til, når de skal i drift.

Større effektivitet

Men hvad har de nye kraner så at byde på, som "de gamle" ikke har – ud over større rækkevidde?

"Løftehøjden er 41 m mod de nuværende kraners 37 m, og så vil de kunne placere containerne i land i op til otte baner mod nu



Også det kinesiske mandskab fra ZPMC, der skal klargøre de nye kraner, var mødt frem på kajen for at tage imod.

fem. Løftehastigheden er den samme, men trolleyhastigheden (den hastighed løftegrejet kører ud med, red.) er betydeligt større, nemlig 240 m pr. minut mod nu 180 m. Modsat de nuværende kraner, hvor hele maskinhuset på 110 tons kører med ud, er det kun førerhuset på 25 tons, der går med ud her", forklarer John Steen Olsen og tilføjer:

"Alt i alt vil de nye kraner nok være lidt mere effektive, og det er kun godt. Jo mere effektive og hurtige vi er, jo flere skibe kan vi trække til havnen".

Vil gerne avancere fra bronzepladsen
Det er kranfører Ole "Ørn" Nielsen – til daglig fast mand på den hidtil yderste kran 51 på APM-terminalen – helt enig i.

"I dag er vi den tredjehurtigste APM-terminal i verden kun overgået af to i Japan. Med

de nye kraner håber jeg, at vi kan rykke op på første- eller andenpladsen. I øvrigt er jeg sikker på, at de store nye Maersk-skibe kommer tilbage – eller at nogle af tilsvarende størrelse nok skal finde Århus havn fremover", lyder det optimistisk fra den rutinerede kranfører, der også er med i det instruktørteam, der p.t. er i gang med at ud-danne 18 nye kranførere på havnen.

"Vi klarer allerede i dag 34 – 36 løft i timen og har præsteret at losse og laste 2.150 kasser (containere, red.) på en af Maersks lørdagsbåde", siger han for at illustrere den effektivitet, der allerede i dag præger arbejdet.

"Det var imponerende at se de nye kraner ankomme. Man føler sig lidt lille, når man står dér og tænker på, at man en dag skal op og styre en af disse kæmper. Men jeg

Den lange vej fra Kina



"Zhen Hua 9" startede ud fra Shanghai 20. december 2006 med Århus Havns to nye containerkraner om bord. Cirka to måneder og en halv jordomrejse længere nåede kranerne frem til Århus.

glæder mig meget til den første testtur, formentlig inden for den næste måned", siger Ole "Ørn".

20. – 23. februar blev kranerne sat i land og på skinner ved APM-terminalen ved hjælp af det kinesiske skibs eget lossegrej. Et hold på 12 – 15 kinesere arbejder nu på klargøring,

og efter en testfase overtager havnen kranerne. En afsluttende 24-timers test skal godtgøre, at alt er i orden, og derefter kan de nye kraner sættes i drift.

"Vi regner med, at 24-timerstesten kan finde sted omkring 1. april. Senest 1. maj skal de være køreklare", siger John Steen Olsen.

Cargomaster^{Ltd}

LCL – worldwide
Cargomaster er din aktive partner

Cargomaster Ltd.
Kystvejen 17
DK-8100 Århus C
T: 87 31 49 80
F: 87 31 49 82
cargomaster@cargomaster.dk
www.cargomaster.dk