

Transporterna där missöden kostar skjortan

Att avverka skog på en liten ö utan reguljära förbindelser är en logistisk utmaning och ett ekonomiskt vågspel. Allt måste planeras in i minsta detalj. Åkaren Stefan Håkansson har transportledaransvaret och kör själv en av timmerbilarna. – Det är enklare att styra upp jobbet när man själv är med och kör, säger Stefan.

Verkön ligger i Storsjön, en bit utanför Östersund. Markägaren har en fin tillgång i den gallringsfärdiga och avverkningsbara skogen, men att få virket därifrån är en invecklad och dyr historia. Att hyra en färja kostar cirka 3 500 kronor i timmen. Det gäller med andra ord att vara effektiv.

- Färjan får inte gå tom, och aldrig stå stilla, säger åkaren Stefan Håkansson som är ansvarig för planeringen av transporterna.

Jobbet kan dessutom bara utföras kring augusti då vattenståndet i den reglerade Storsjön är tillräckligt högt för att fullastade timmerbilar ska ta sig över med båt.

Avverkningsarbetet inleddes i mitten av juli efter att skogsmaskiner, diesel och en grävare körts ut till ön med färjan. Grävarens uppgift var att bryta en ny väg. Två veckor senare var det dags för de första virkestransporterna, men för att kunna köra på den nybrutna vägen måste den grundas med massor av grus. Och det var nu som det verkliga pusslet började.

Varje gång färjan lämnade fastlandet tog den med sig två tomma timmerbilar och två fulla grusbilar. Medan timmerbilarna lastade vid en annan, äldre väg, grusade lastbilarna på den nybrutna sträckan. Fulla timmerbilar och tomma grusbilar for tillbaka till fastlandet där en ny omgång fordon stod beredda. Efter några vändor kunde timmerbilarna även börja köra på den nya vägen. Att det var just två bilar av varje slag beror på att färjan inte får lasta mer än 150 ton när fordonen är så pass höga.

- Så höll vi på i två dagar, vi körde 1000 kubik virke per dag, berättar Stefan Håkansson.

Idag, tre veckor senare, är det dags att påbörja nästa transportomgång som också blir den sista. Tre dagar i sträck ska färjan köra. Där efter ska alla maskiner och allt virke vara borta från ön. Det är bara att hoppas att vädret håller.

- Om det regnar för mycket håller inte vägen, och om det blåser för mycket, kan inte färjan köra, säger Stefan.

Han håller också tummarna för att förra veckans incident inte upprepas. Då blev de nämligen tvungna att ställa in sin planerade körning eftersom linjetrafikens ordinarie färja gick sönder och "skogsfärjan" måste sättas in som reserv. Att körningen fördröjdes ledde till att dieseln höll på att ta slut för skogsmaskinerna på ön. Det var på håret att de klarade sig.

För dagens körning används 12 timmerbilar och två grusbilar. Stefan har gjort ett minutiöst körschema med påkörningstider för vartenda fordon i båda riktningarna. För att kunna göra schemat har han fått tänka på många olika saker: Var på ön bilarna ska lasta först, vilket sortiment de ska ta och hur lång tid det tar att köra till de olika mottagningsplatserna. Timmerbilarna följs åt två och två för att komma samtidigt tillbaka till färjan.

- Det är mycket ringande och stök, men det är ett roligt med ett sånt här jobb, det blir ett avbrott i det vanliga. Det är jättekul när man lyckas med uppgiften, säger Stefan.

Vädret är fantastiskt när den 20 minuter långa resan till Verkön påbörjas, men när färjan ska lägga till uppstår bekymmer. Den senaste veckans regnande har höjt vattenståndet med två decimeter och färjan ligger för högt i förhållande till färjeläget. Landstigningsplåtens vinkel mot fastlandet blir mycket brantare än normalt, vilket gör det svårt att köra över med en lång timmerbil. Det tar i bilen undertill och Stefan måste hissa upp framänden med luftfjädringen. När de kör ombord igen med fulla lass är det Ronnie Söderbergs bil som får stryk när en plåt hakar i.

- Stopp, stopp, ropar kapten Lars Jonsson och viftar med armarna.

Han vill att Ronnies tunga bil ska stå så långt bak på färjan som möjligt för att tycka ner båten och göra det lättare för de andra att ta sig ombord. Det fungerar, och allt går bra.

Trots att planeringen är perfekt gjord, blir det alltid lite väntetid här och där. Vägarna är mycket smala och bilar måste vänta på varandra. När det regnat mycket kan dagens första grus behöva läggas ut med bandtraktor, vilket tar tid. Kö vid mottagningsplatserna är en annan faktor som kan göra att timmerbilarna blir försenade, men inga större missöden har skett och Lennart Bäck, ansvarig på skogsbolaget Meraskog, är mycket nöjd.

- Vi får ut de volymer vi vill, vädret har varit med oss och Stefan gör ett jättebra jobb. Åkarna är på tå, de är på hugget, och det är jätteviktigt. Vi får inte misslyckas vad gäller tid och kostnader, säger Lennart.

På däck står fyra chaufförer och snackar och skämtar i solskenet. De konstaterar att det är en ganska bra dag på jobbet. På fastlandet väntar nya timmerbilar och en markberedare som ska hinna klart sitt uppdrag tills på fredag.