

Byggd för att tjäna flis

Glenn Johnsson från Kungsbacka valde skogen före fjärr. I fjol plockade hans fina flishugg hem priset för bästa påbyggnad i fjolårets Nordic Trophy. Svensk Åkeritidning tittar närmare på ett mycket speciellt bygge.



En bra bit från Kungsbacka, mot Hällingsjö i Allarängen, står ett gnistrande stiligt ekipage och blockerar halva vägen. Maskinisten och föraren Johan Söderberg har just avslutat flisningen och ska precis försöka hitta ett ställe att vända på. Kvar är ägaren Glenn Johnsson från Kungsbacka, som vandrar runt med en motordriven blås för att sopa undan spåren.

– Förut sopade vi för hand men det tog en hel evighet, hinner Glenn förklara innan Johan är tillbaka med fronten åt rätt håll.

Glenn stuvar in blåsen på passagerarsidan i FH:n och så drar ekipaget vidare. De ska bara in på en annan väg så man kommer upp på andra sidan avverkningen.

Johan kör uppför backen till avverkningsplatsen för att få inmatningen på rätt sida, och snart sitter han uppe i kranhytten, kör ner stödbenen och faller ner matarbordet. Glenn backar samtidigt intill huggen med åkeriets andra bil, en lika fin Scania R730 krokväxlare.

Glenns FH16 som plockade hem pris för Bästa påbyggnad i fjolårets Nordic Trophy är en riktig specialare, med hela byggnationen utförd av svenska Bruks AB i Arbrå – ensamma på marknaden om att bygga alltihop själva.

– En fördel med Bruks är att de har allt på hyllan om man kör sönder. Det tar max en dag att få fram delar, konstaterar Glenn medan Johan smiter upp i kranhytten och drar igång verket.

– Folk klagar ibland på oljudet, och man hör ju nästan inte motorn när den arbetar, skriker Glenn samtidigt som huggen sväljer sin första laddning ris.

Johan matar systematiskt och snabbt in portion efter portion med ris, grenar och mindre stockar. Ibland går det tungt, men systemet släpper automatiskt ner motorvarvtalet när det behövs. Det ska nämnas att det går åt ungefär 70 liter diesel i timmen under flishuggningen.

När bingen är full drar Glenn upp den på Scania och åker ner till släpet och skiftar. Johan fortsätter med att fylla sin bunge på bilen och får klart en av högarna och kan backa bak till nästa rishög. Snart är Glenn tillbaka och arbetet dundrar vidare.

Uppifrån kranhytten styrs kranen via joysticks. Mycket hanteras också via datorskärmen där Johan även kan se var flisen hamnar på lasset tack vare kameran på utblåsröret.

Kranen kommer från Cranab och är egentligen en skotarkran som levereras naken till Bruks som bygger styrningen själva för att passa specifika krav.

– Skotarkranarna är kanske inte så starka men de är både lättare och snabbare, förklarar Glenn.

Mellan förarhytten och huggen sitter en 27-kubiks balja som är högtippande för att kunna lasta över till släpet. Släpet i sig är ett treaxligt Eksjösläp med långboggi från



PÅBYGGNADSAKTA

Bil: Volvo FH16 750 HP 8x4, årsmodell 2013
Fullluftfjädring, Fyra hydraulpumpar, Slirej, Bruks
806 PTC flishugg, Bruks 27-kubiks högtippande
balja, Cranab FC8 skotarkran räckvidd 9,8 meter,
Nt-cab kranhytt. **Drag:** VBG 795PA **Släp:**
Eksjövagnen FS 10-20, 77 kubik med sidotipp,
3-axligt luftfjädring, längd 9 820 mm.

MT Maskin med sidotippande bunge som rymmer 77 kubik, alltså totalt 104 kubik på hela ekipaget.

Huggen drivs direkt av lastbilens motor och systemet lägger automatiskt i elvans växel i lådan. Sedan går kraften vidare via en förstärkt fördelningslåda som ska klara de 3 550 Nm som motorn ger.

Från fördelningslådan går kraften genom nästa kardan-axel bak till en remskiva och de åtta remmar som är kopplade till hjärtat av huggen. Bara huggvalsen har en

egenvikt på nästan ett ton, så det är inget man får stopp på bara så där.

Totalt finns fyra hydraulpumpar med var sin kylare. En på motorn som driver kran, stödben och som faller ner matarbordet, den högtippande baljan och släpet när de ska lossas. Två pumpar på växellådan driver i sin tur inmatningsrullen respektive flisacceleratorn som skickar ut flisen i utblåsröret. Dessutom finns en mindre elpump som egentligen bara behövs i nödfall om något av de andra systemen havererar så man kan packa ihop grejerna.



Brandrisken ska inte underskattas. Många skogsmaskiner och flishuggar har genom åren blivit offer för lågorna när flis hamnat på avgassystemet och börjat pyra. Johan Söderberg visar sprinkler-systemet, och pekar på pulverbehållaren som syns mellan ramen vid fördelningslådan.

– Jag tycker att Volvon är bättre utformad ur brandsynpunkt än Scania vi hade tidigare.

NÄR DEN ANDRA OCH SISTA BINGEN är fylld för Glenn drar han på den på Scania och rullar ner till släpen vid landsvägen. Johan som fällt i alla utskjutande delar på maskineriet tvingas backa ner till landsvägen.

Via tätt placerade K-märkta gärsgårdsstolpar och spretiga buskar på villatomterna lirkar sig Johan obehindrat ner till landsvägen och kan koppla sitt släp. Glenn har redan kopplat sitt och ger sig iväg före till Kungsbacka och välbehövlig lunch.

Nu är det tio år sedan Glenn klippte navelsträngen från Blondie Logistic efter många år i familjeföretaget. Från början körde han på Stockholm med ett begagnat färrekipage. I den vevan bekantade han sig med Johan

som då körde för GFT, Göteborgs Fjärrtransport och längs vägarna fick Glenn syn på Bröderna Starks flishugg och blev nyfiken.

– Farbror Mats som driver Kungsbacka Skogsentreprenad AB undrade samtidigt om inte jag kunde köpa en bil, och 2009 beställde jag en, berättar Glenn som fortfarande kör en hel del för sin farbror.

– Vi kör ju inget alls för skogsbolagen. Det går ju inte köra på ettårsavtal när man investerat nästan sju miljoner på ett ekipage. Istället köper vi egna poster av markägaren och säljer till energiverken. Vi har jobbat upp ett bra rykte och nu är det ju markägarna som ringer oss. Kunderna har närmare och en personligare kontakt med oss. Det får de inte med de stora skogsbolagen, konstaterar Johan.

MEST ATT GÖRA ÄR DET VINTERTID, och i vintras var det sådan snurr att Johan och Glenn körde skift på flishuggen och krokväxlaren fick stå. Själva är grabbarna övertygade om goda tider för flisen. Men visst finns det orosmoln, med tre stora sågverk i området som ger stora volymer överskottsspån som de säljer billigt. Dessutom väller en hel del bark och flis in från Norge.

Ingen av dem saknar fjärrlivet. Det här är både roigande och fritt – något helt annat.

– Vi försöker börja halv sex på morgonen, så vi kan komma hem tidigare. Både jag och Glenn har små barn så det är ju roligt att hinna träffa dem innan de går och lägger sig, menar Johan.

På flismottagningen i Sävenäs är det ett par ekipage före vid lossningshallen. Glenn mäter in sitt lass, och lämnar snart plats för Johan och hans ekipage.

Vid mätstationen vägs ekipaget och kontrollanten uppe på landgången mäter uppe på lasset för att få en uppskattning av kubiken. Sedan gör han fuktmetningar på några ställen i lasset med hjälp av en kran med ett mätöga på en rostfri stång. Fuktgraden får inte överstiga 55 procent, för då blir det straffavgift.

– Ett lass värmer upp tre villor under ett helt år så det är ganska mycket energi vi kommer med, säger Johan.

EFTER ATT FLISBILSEKIPAGEN FÖRE i kön lossat sina ekipage backar Glenn in bilen från sidan av hallen genom en av de befintliga två portarna och tippar sedan släpet. Därefter kör Johan in med Volvon och tömmer. När alla bingar är tomma väger Glenn och Johan ut sina ekipage och åker vidare på nya uppdrag. Glenn ska åka och lasta från upplaget i Fjärrås. Johan ska till Särö och flisa där de har huggit ut ris längs några gång- och cykelbanor. Morgonen efter ska lasset köras till värmeverket i Borås, så att även boråsarna får det varmt och gott i sina hus.

bosse.norvinge@akeri.se

