



# Själanders får Näsåker att rulla



Skogsåkerierna har det tufft. Men på Själanders Åkeri i Näsåker lever optimismen. André Själander är åkare i fjärde generationen. Själv tvekar han inte en sekund att satsa vidare och hitta fler ben att stå på.

**TEXT OCH FOTO:** BOSSE NORVINGE



” Vi gör allt från att pressa slangar till att skotta gårdar med handkraft. Och vi är på gång med fastighets-skötsel, en bergtäkt och ansöker om att öppna en ny Shellmack.

ANDRÉ SJÄLANDER  
SOM DRIVER SJÄLANDERS ÅKERI AB

**D**en lilla byn Näsåker i Sollefteå Kommun ligger snötäckt. Förr i tiden jobbade de flesta i den lilla byn på Nämforsens kraftverk. Men det var då. Kraftverket har dragit ner och idag dominerar Själanders.

Vid åkeriet, alldeles invid byns genomfartsgata, är det första som möter en liten byggnad som får varje macknostalgiker att haja till. Pumparna är borta sedan länge men byggnaden skulle kunna vara byggd i går. Kontrasten mot Shell Truck Diesel-cisternen i närheten är slående. Det har hänt en del genom åren.

André Själander som nu drivit Själanders Åkeri AB under de senaste tio åren tar emot och visar in på det stora modernt inredda kontoret. Telefonen går het, med telefonsamtal, sms om vartannat och i nästa situation är det någon ur personalen som behöver fråga något. Med 45 anställda, 17 lastbilar, 12 maskiner, verkstad, tvätthall och butik så händer saker. Hela tiden.

Den som tror att Själanders bara kör rundvirke tror fel.

– Vi gör allt från att pressa slangar till att skotta gårdar med handkraft. Och vi är på gång med fastighets-skötsel, en bergtäkt och ansöker om att öppna en ny Shellmack, förklarar André Själander.

På en av kontorets väggar har man dragit upp ett enormt svartvitt fotografi från 1932. En lastbil håller på att bärgas efter att ha gått igenom isen. André pekar ut farfar Göte och farfars far Allan, som grundade åkeriet 1922.

**VI SÄTTER OSS MED EN KOPP KAFFE** och André berättar historien, om farfar Göte som tog över 1947 och om flytten hit på 70-talet. Andrés pappa Bertil och hans bror Bengt Ivar ”Benke” drev sedan verksamheten vidare från 1982 fram till 2006, då André tog huvudansvaret för driften. Båda är dock kvar. Bertil som företaget allt

i allo och Benke kör mest hyvel om han själv får välja. Andrés mor, Inga-Lill sköter i sin tur det administrativa tillsammans med Fanny Smedman.

Hos Själanders Åkeri är det rundvirkestransporterna som huvudgrenen och körningarna går direkt åt skogsbolagen. SCA är den största kunden och står för 75 procent av omsättningen.

– Industrierna blir större men färre och det gör det kanske lite ryckigare. Det blir kanske tuffare i affärer och upphandlingar men man får samtidigt större ramar, och ska man överleva måste man kunna erbjuda mer än bara transporterna, menar André.

**ATT TÄNKA BRETT STÄMMER** väl överens med Själanders verksamhet. 18 ekipage kör dagligen i skogen. Tio av dessa är gruppilar som lastas upp av någon av Själanders två separatlastare som stationeras på respektive hämtningsplats. Två av gruppilarna är HCT-fordon och ingår i Skogsforsks ST-projekt, som förstås även Scania och SCA noggrant följer.

– Målsättningen var att minska utsläpp med 40–50 procent per transporterat ton och det har vi lyckats med, berättar André.

Deras första HCT-fordon har rullat sedan hösten 2013 och har hittills avverkat 56 000 mil. Den andra 74-tonnaren togs i trafik så sent som hösten förra året.

Båda har rede från OP Höglund, efter hänger dolly med Paratrailer med tänket från de tidigare modulära kraven.

Vi går ut ur kontorslokalen och rätt ut i vinterlandskapet. André går lugnt över åkeriplanen. Men så plötsligt stannar han upp, vänder sig ut mot vägen och springer iväg en bit och börjar vifta till en gul vägghvel som närmar sig på genomfartsgatan.

Han pekar bort mot verkstadsbyggnaden och vägghveln



### VEM ÄR ANDRÉ SJÄLANDER?

**Ålder:** 33 **Bor:** Villa i Näsåker **Familj:** Fru Lottie och två barn, Edwin 8 år och Emma 5 år **Intressen:** Familjen och åkeriet **Kör:** VW Caddy  
**Favoritväg:** Vägen till fritidshuset i Omsjö **Last:** Åkeriet går väl ibland före mycket annat **Styrka:** Har lätt att se lösningar på problem  
**Svaghet:** Svårt att se hindren **Senast lästa bok:** Aldrig lyckats läst färdigt någon, tyvärr **Förebild:** Mina tidigare tre generationer som lyckats driva företaget så länge i en tuff bransch **Drömmer om att få göra:** Ta sig tid att vara ledig lite mer **Något du ångrar:** Att jag i yngre dagar inte provade något annat än åkeriverksamhet

svänger in lydigt in och parkerar sina 19 ton över verkstadens smörjgrop.

Inne i verkstaden skränar radion ur högtalarna. Det är för dagen rätt tomt med undantag för Veekmaskhyveln som Andrés farbror Bengt Ivar "Benke" just kom in med efter att ha skrapat isbarken på länsväg 90. En tridemkärra står upplyft på pelarlyften och är befriad från alla sina sex hjul och skivbromsarna frilagda inför ett bromsjobb.

- Vi har serviceavtal på alla bilar och varje fredag servas två, tre bilar i vår egen verkstad, förklarar André.

Åkeriet är unikt på det sättet att Berners personal en dag i veckan kommer hit från Sollefteå. De har sina egna specialverktyg och nödvändiga delar här.

André berättar om en nyligen utförd motorrenovering på en väghyvel, och i nästa lokal står en Scania DC13-motor på golvet.

- Vi har faktiskt själva demonterat en bil. Vi har aldrig gjort det förut men vi anser att det är så pass värdefulla delar.

I bygget vi nu står i bygger man själva upp sina bilar. Bara under fjolårshösten byggdes sex stycken.

André rycker snabbt upp en dörr och passar på att visa bergvärmeanläggningen med två pumpar som förser hela anläggningen med värme. Vi fortsätter snabbt till nästa del av anläggningen, här finns inte tid att drälla för länge.

Efter en stäldörr hamnar vi i den nybyggda delen och företagets imponerande tvätthall på 29 gånger 9 meter som blev klar i maj förra året.

- Här kan även folk utifrån tvätta. De debiteras per halvtimme och då har man fri tillgång till avfettning, skum, vaxschampo och hetvatten i högtryck. Via webkameror kan man se om tvätthallen är ledig, förklarar han.

Inne i tvätthallen har just Själanders Huddig 1160 grävlavastare kommit in. Närmast kommen från att ha bytt lampor åt Sollefteå Kommun på idrottshallen.

- Annars så går den mest för järnvägen där den används för att sopa snö och skrapa perronger och järnvägsövergångar, berättar André.

De senaste åren har åkeriet satsat rätt rejält. Bland annat med en egen butik som invigdes vid årsskiftet. Där säljs oljor, förbrukningsartiklar och ett brett utbud av LED-arbets- och fjärrljus. Man pressar också hydraulslangar och här har även Scaniaåterförsäljaren Berners ett litet lager av reservdelar som kan komma till användning av både kunder och åkeriets egna bilar.

**VI KILAR RASKT IGENOM VERKSTADEN** förbi några lastbilshjul, en MIG-svets och en vagn med absorberings-spån för att ta oss ut till bakgården. Just nu är det som vanligt rätt tomt. Allt och alla är ute på jobb med undantag av ett par Ljungbylastare som står under ett skärmtak, en Scania R480 lastväxlare och en hjulburen EW160C grävmaskin anpassad för att gå på spåren.

Idag står entreprenaddelen för ungefär 20 procent av verksamheten och omfattar tre anläggningsbilar, fem hjullastare, tre grävare och ett par väghyvlar. Mycket handlar om att sköta skogsbilvägarna för SCA men det blir också vinterväghållning och annat lokalt entreprenadarbete.

- Nu försöker vi få öppna en bergtäkt två mil utanför Näsåker, men det är en lång process som kan ta upp till två år då det ska tuggas några varv genom olika instanser, berättar André.

Med en stor vindkraftspark i området ser han potentialen.

I utkanten av planen bortom sand- och saltlagret står faktiskt en äldre Volvo FH16 – en katt bland hermelinerna i detta Scania-land.

– Jag köpte den egentligen bara för att komma åt flaket, försvarar sig André.

Mitt i allt verkar det inte helt självskrivet med Scania. För 15–20 år sedan var det Volvo som gällde. Mycket handlar om servicen.

Vi fortsätter vår promenad utmed några rundvirkesbuntar förbi en avställd kran och passerar anläggningen och är tillbaka på framsidan av åkeriplanen där Shell arrenderar plats för sin tankstation.

Själanders är själva mitt uppe i ansökningsprocedurerna om att dra igång en Shell-mack ute vid länsväg 90 för att få bort en del av trafiken genom Näsåker.

**PLATSEN KOMMER ATT BLI** vid den gamla vägkrogen som idag inrymmer en pizzeria och en framtida Shell-station kommer att gynna alla parter, menar André.

Åkeriets bilar körde tidigare i huvudsak på RME. Men sedan nyår är det stopp. Den höjda skatten i kombination med det låga dieselpriiset har fått André att tänka om.

HVO:n är dock inget alternativ i Näsåker:

– Jag har funderat och tittat på det här och jämfört kostnaderna men det finns ingen ekonomisk försvarbarhet för oss. Vi köper diesel för 19 miljoner per år så det får ju inte kosta hur mycket som helst, dessutom finns det för få ställen att tanka på, menar André.

Diesel, RME eller HVO. Man kan bara konstatera att Näsåkers stora arbetsgivare, Själanders Åkeri AB är ett företag med bra bränsle för framgång. Och ordning är det på grejerna.

– Jag är inte perfektionist men försöker hålla god ordning, medger André Själander innan han beger sig in i kontorsvärmen för att fortsätta driva vidare ett mångsidigt företag som troligtvis i framtiden ska lämnas över till nästa generation åkare Själander.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)

#### SJÄLANDERS ÅKERI AB

**Själanders Åkeri AB** grundades redan 1922 och omsatte under senaste bokslutsperioden 57 miljoner kronor och gjorde ett resultat på 2,2 miljoner. Idag har man 45 anställda och 18 bilar. Man har också ett antal entreprenadmaskiner och egen verkstad.

## RME även vintertid



Själanders Åkeri satsade stort på att lägga om till RME/FAME. Bland annat såg man till att lösa de dåliga köldegenskaperna.

– Vi har ju anpassat 12 av våra 18 bilar för RME, berättar André Själander

Deras lösningar på att bränslet grumlar sig när det börjar bli kallt är att hela vägen från bränslefiltret till bränsletanken dra slangar från fordonets kylvattensystem som ligger tillsammans med bränsleledningarna i en rörisolering av polyetenskumplast.

Under bränsletanken sitter en värmeplatta som även den värms upp av kylvattnet.

RME-bränslet garanteras klara ner till 15 grader minus, och speciellt när man står still finns risken att det fryser. Men då bilarna i regel går i skift står de inte still nämnvärt, men vid de tillfällena låter man helt enkelt värmaren gå.

Ungefär 7 000 kronor kostar det att konvertera värmesystemet till varje bil, och arbetet gör man själva i verkstaden.

Bränslecisternen kräver förstås också sin anpassning till bränslets försämrade köldegenskaper, vilket gjort att man byggt in den i ett isolerat varmförråd som håller runt 15 grader.

Utrymmet som samtidigt delas med IBC-tanken med adbluelösningen värms upp av en aerotemper eller fläktkonvektor.

Just nu är det dock lugnt, den miljövänligare rapsbaserade biodieseln, får stå tillbaka så länge RME på grund av skatten inte går att köpa till konkurrenskraftiga priser.

Och André Själander har svårt att dölja sin besvikelse: – Skatten på 1,30 kronor litern efter årsskiftet kombinerat med det lägre dieselpriiset gjorde att det blev ungefär samma literpris. Men med rapsen i tankarna drar ju bilen nio, tio procent mer för att uppnå samma effekt. Det här visar bara på vilken dubbelmoral. Nu straffar man ut de som tänker på miljön!

