

Ryss Karl - Solleröns åkarpionjär

År 1910 föddes Karl Stunis i Ryssgården i Gruddbo, en av fem bröder i syskonkullen. Ända från uppväxttiden har han i dagligt tal kallats Ryss Karl efter gårdsnamnet. Fadern Stunis Anders Olsson och hans mor Ryss Margit Andersdotter hade jordbruk som brukligt i en ordinär gård på Sollerön vid denna tid. Häst och kor tillhörde djurbesättningen på Ryssgården. Karl inledde sitt yrkesverksamma liv med arbete på hemgården och timmerkörning i skogen vintertid, bl.a. i Gottlands fåbodar. Äldste brodern Axel kände ingen håg till jordbruket utan reste till Stockholm på 1930-talet och sökte arbete. Han hade köpt en lastbil och arbetade bl.a. vid Bromma flygfält. Axel drev inte sin åkerirörelse mer än några år. 1936 köpte Karl broderns lastbil och fick trafikrättigheter och därmed påbörjades hans åkerirörelse som kom att pågå i 53 år.

När Ryss Karl berättar om de första åren minns han att den första lastbilen var en Volvo med 60 hkr motor. Den saknade tippanordning och var av "bulldoggmodell" vilket medförde att motorutrymmet fanns i förarhytten och Karl fick samsas med motorn där. Eftersom bilen inte hade tipp var den ganska opraktisk. Det var vanligt på den tiden att de fick både lasta på och även lasta av med handkraft. De första åren hade han många körningar från Värtahamnen i Stockholm med laster som bestod av olja och bensin. Faten lastades för hand. På nerresan fanns tomfaten på lastflaket men det hände även att han fick annat gods med. Det fanns inga speciellt långtgående restriktioner för transport av lättantändliga vätskor vid denna tid. Dessa transporter utgjorde en stor del av hans körningar med den första bilen. Efter ett par år bytte han till en något större lastbil.



Stunis Anders har samlat hela familjen utanför stugväggen i Gruddbo. Sittande Ryss Margit och Stunis Anders själv. Stående fr.v. Anton, Oskar, Albert, Karl, och Axel. Bilden är tagen kort före Antons avresa till Amerika. Fotograf okänd.



Ryss Karl med sin första lastbil som han köpte av brodern Axel. Han har lastat tomfat och är på väg till Värtahamnen i Stockholm med trafikbilen W 6165 omkring 1936. Klädseln är tidsenlig med svajiga "äppelknyckarbyxor".

Krigsåren stod för dörren 1939 och den 9 december detta år fick Ryss Karl inkallelseorder. Det var att inställa sig i Sollefteå där han fullgjort värnplikten på bilkompaniet. Under denna tid var han inkallad periodvis långa tider. Detta var naturligtvis en stor nackdel för åkerirörelsen. Bensin gick inte att få men Karl reste till Stockholm och gjorde affär på en lastbil. Han avsåg att skaffa ett gengasaggregat. Genom bussägaren Anders Erlandsson fick han tips om att en firma Anders Olsson i Falun hade sådana. Firman hade också Martin Dahlström som ombud på Sollerön. Karl gjorde upp med Falufirman om ett köp. Aggregatet kostade 4.000:- och Karl förklarade att genom sina beredskapstjänstperioder hade han inte möjlighet att betala kontant. Det var inga problem utan han fick löfte om att han kunde göra avbetalningar. Aggregatet levererades och Spilik Karl i Vika monterade det på lastbilen. Kort därefter kom dock räkningen på hela beloppet. Vid Karls kontakter med Falufirman möttes han av kalla handen. Betalade han inte kontant skulle det ordnas så att Karl fick lämna både aggregat och lastbil. Han löste frågan genom sina goda kontakter med handlaren Hinders Nils Andersson på Sollerön och fick låna pengar av honom.

Karl minns från beredskapstiden att han första krigsvintern 1940 förflyttades upp till Koutojärvi vid finska gränsen. Vintern var oerhört kall och han minns temperaturer på -44 grader Celsius. Kokvagnen fanns femtio meter från skolhuset där de var förlagda, och då fick man springa från vagnen till förläggningen, för att inte maten skulle frysa i kokkärlet. Han var också med om att hämta nya lastbilar i Göteborg och dessa kördes till norska gränsen i norra Värmland. Där var han med om flera intermezzon med tyska gränsvakter men de avlöpte dessbättre utan eldgivning. Även vid gränsen i norra Jämtland var han förlagd en tid och minns då att tyska permittenttåg stannade vid en liten station. Skadade soldater vinkade från tågfenstren men de fick inte stiga ur vagnarna. En del kunde inte heller. Han blev även kommanderad till slätterarbete hos en storbonde, vilket han tog som en behaglig omväxling.

Vid ett tillfälle under beredskapen kom ett brev från brodern Albert. Karl blev helt paff när han läste det. Albert skrev att krigsmakten hade konfiskerat hans lastbil. Den behövdes för militära ändamål. Han fick vänta i sex månader innan han fick likvid för bilen. Beloppet uppgick till 4.000 kr trots att bilen var värd det tre- eller fyrdubbla. Det hjälpte inte heller att protestera. Han fick bara besked att det var full likvid. Tillsammans med Hinders Nils gjorde de en resa till Falun för att tala med landshövdingen om förhållandet. De cyklade till Vika och tog tåget därifrån. Resan var dock bortkastad. Landshövdingen Bernhard Eriksson förklarade kort att det var en fråga för militärförvaltningen och så var det bara att åka tillbaka till Sollerön.



Ryss Karl med sin lastbil omkring 1938. Timmertasten nar nanastats, trotugen endast med hjälp av båtshakar, timmersaxar och slanor.

Under kristiden fick han en del erfarenheter av gengasdrift på lastbilarna. Karl använde ved till sitt gengasaggregat, dels var det bättre än kol och dels kunde han skaffa ved från egna skogsskiften och det blev självfallet billigare. Men det måste vara torr ved, sågad och kluven i smärre stycken ("gengasklundär"). Det gick inte att köra ved och kol i samma aggregat utan det var ett speciellt system för ved. Det var mycket att lära med gengasen. Man fyllde på i en lucka upptill, tände i ett mindre hål nertill. En del hade speciella gengaständstickor med lång tändsats. Efter fläktningen som skulle sätta fart på processen, var det att vänta i omkring tio minuter innan man kunde köra. Jämfört med bensen var dock effekten mycket sämre. Karl minns inte hur långt eller hur länge man kunde köra på en påfyllning men det gick ganska länge. Det gällde dock att ha någon extra säck ved på flaket. Det fanns dock risker med gengasen eftersom den var mycket giftig och det gällde att passa sig noga så man inte drog i sig något av den.

Efter krigsslutet avslutades gengasperioden. Även om den var ett surrogat som drivmedel, fungerade den dock tillfredsställande och Karl kunde driva åkerirörelsen vidare. Han ämnade någon tid efter krigsåren köpa en ny lastbil. Vid kontakter med Volvo i Mora gjordes affären upp och han fick besked om att lastbilen stod klar att hämta i Göteborg. Han beslöt sig för att hämta den själv. Eftersom han vid denna tid hade sällskap med Järk Frida

bjöd han henne med på resan. De åkte tåg till Göteborg men vid framkomsten fann han, att lastbilen visserligen fanns på plats men den saknade såväl hytt som lastflak. Vad kunde göras? Eftersom det i alla fall fanns vindruta och det var i mitten av juni månad och varmt väder, beslöt de sig att köra hem bilen i det skick den befann sig. Karl och Frida fick alltså i sommarkvällen köra hemåt den långa vägen till Sollerön med denna "sportversion" av lastbil. De hade dock turen att kunna besöka bekanta efter vägen och stärka sig inför den fortsatta färden.

Efterkrigstiden innebar ett uppsving och Ryss Karls åkeri hade fullt upp med körningar. Det var mest fråga om timmertransporter eftersom flottningen upphört och landsvägstransporter med lastbil tagit över. Men det var även grus och singel som kördes. Karl drev under ett tiotal år ett krossverk vid Rysshed. Där hade han en del svåra och krångliga uppgörelser med markägare på området. Bl.a. var det någon som häftade i skuld till en affärsman och denne kom till honom och ville ha betalning direkt för skulder. En del andra markägare bevakade sina intressen med överdriven nit.



Lastning för hand 1954. Ryss Karl uppe på lasset tar emot propsbitar som Lennart Lundberg kastar upp. Lastkranar var ej vanliga vid denna tid.

Vintertid var det plogning av snö. Det gällde att hålla vägarna fria så att all samfärdsel kunde fungera, såväl på Sollerön som på långa och dåligt markerade skogsbilvägar på fastlandet. Karl minns att det kunde bli upp till 17 mils snöplogning ibland och detta på slingrande och smala skogsvägar, oftast i mörker. Det var påfrestande och tröttsamma körningar i synnerhet då snödjupet kunde vara avsevärt.

Sollerö församling var uppdragsgivare under åren i flera avseenden. Bland annat fick Karl uppdraget att köra sandfyllning till kyrkogården. Detta skedde dels i slutet av 30-talet och även under sista delen av 60-talet då nya kyrkogården anlades. Han minns att på 30-talet hämtades sand till kyrkogården från Mångbro, där Bälter Jöns hade ett skifte och materialet ansågs lämpligt. Lastningen skedde för hand. Han fick leja en hel del folk som skyfflade. Hur många minns han inte bestämt. Det måste vara ordentligt med folk för lastningen fick inte ta för lång tid. Den lastbil han hade då var endast försedd med baktipp och detta försvårade avlastningen betydligt. På 60-talet togs sanden från Vinäs och då gick lastningen snabbt med maskiner.



Foto från södra delen av Mångdammen, sedan bron brustit under lastbilens tyngd. Förödelsten beskådas av ett par förskräckta åskådare

En del olyckor hände naturligtvis under årens lopp. Han minns en incident i Mångberg. Tidigare trafikerades bron över södra delen av sågdammen. Han hade en beställning på ett timmerhus som skulle köras hem från en fåbod. Det gick att köra lastbil över bron men Karl hade förstärkt den genom att resa stolpar under mitten. Vad han inte visste när han kom med lasset var att stolparna rivits loss under flottningen. När han så befann sig mitt på bron med lastbilen, brast den på norra sidan. Lastbilen blev stående, lutande i riskabelt läge på bron. Karl måste tippa stockarna ut i dammen. Att få upp lastbilen för egen maskin var omöjligt. Han visste dock att Bond Lars fanns i Mångberg och han hade en bra och stark häst. Denna spändes för och när hästen lade sig framåt i selen, gasade Karl och lastbilen drogs upp på vägen. De fick sedan ta rätt på stockarna nedströms och lasta på dem igen.

På Sollerön fanns en del konkurrerande åkare. Anders Smith ägde lastbil och hade körningar före, under och efter krisåren. Då tog sonen Gunnar Smith över åkeriet. Även Rull Johan Matsson hade lastbil men han utförde mest postkörningar. Hans bil var heller inte lämpad för tyngre transporter. Den lastbil som var mest synlig på Sollerön var säkerligen bröderna Brottares fordon som utförde mjölktransporter mellan ön och mejeriet i Mora. Inte heller denna lastbil utgjorde någon allvarlig medtävlare till Karl Stunis tyngre transporter.

Trots sin arbetsbörda hann Karl med några av sina hobbies under sin knappt tilltagna fritid. Älgjakten var han alltid med på under höstarna. Först jagade han i trakten av Fjärden. Senare kom han att ansluta sig till ett jaktlag med marker kring Görsjön på Sollerö utskog. Han har inte hållit räkning på hur många älgar han skjutit men minns ett tillfälle vid Görsjön, när han på ett par minuter hann nedlägga tre djur. Karl Stunis var under många år medlem i skytteföreningen på Sollerön och åkte även runt i Siljanstrakten och deltog i tävlingar i gevärsskytte. Han har alltjämt en bestämd åsikt om att tiden som tävlingsskytt befrämjat jaktskyttet i hög grad och bidragit till att han kunnat behärska geväret i många situationer under jakt. Han minns även med glädje de fältskjutningar som arrangerades på Sollerön och som engagerade många skyttar.

När transportuppdragen hopades som mest, hade Karl två lastbilar. I början av verksamheten köpte han Volvobilar men på senare tid blev det mest Scania. En hel del chaufförer har kört åt honom under årens lopp. Självt har han kört prickfritt under sina 53 år som åkare. Han ler när han berättar om ett undantag. Under en virkestransport blev han stoppad av en polispatrull i Vimo för vägning av lasten. Han hade då en enaxlad släpvagn och fick besked om att det var övervikt på släpet. Det blev rättegång och han fick böter. Kort därefter blev han uppringd av domaren i målet som rekommenderade Karl att överklaga eftersom det visat sig att polisens



Ryss Karl på jaktpass vid Görsjön i spänd väntan på älg.

Foto Anders Sten.

vågutrustning inte var rätt kalibrerad för sådant släp som han haft vid tillfället. Böterna var låga så Karl brydde sig inte om att överklaga. Det hade kostat för mycket och han hade på sätt och vis fått rätt - moraliskt sett.

Med ålderns rätt överlät Ryss Karl Stunis åkerirörelsen 1989 till sonen Lennart och denne driver den alltjämt, huvudsakligen med virkestransporter. Karl ser med tillfredsställelse tillbaka på sitt yrkesverksamma liv som pionjär inom åkerirörelsen även om det inneburit tungt arbete och slit men också många glädjeämnen.

Helmer Nilsson och Håll Nils Matsson