

STORA

SKOG och TRÄ

TIDNINGEN FÖR ANSTÄLLDA INOM DIVISIONEN STORA SKOG OCH TRÄ

NR 1 1998

A photograph of a man wearing glasses, a white long-sleeved shirt, and a high-visibility yellow safety vest with reflective stripes. He is leaning over a large log, possibly inspecting or working with it. The background shows an industrial setting with a red and white striped wall and a triangular warning sign.

**Möt Ge-Ce -
vår åkare på G!**

Ny tidning! Tyck till om format och utseende. Se sista sidan.

Ge-Ce åker i farfars åkeri

– Man får vara full i fan i det här jobbet. Annars kommer man inte hem levande, säger Gunnar Carlsson. Hans åkeri, Ge-Ce Åkeri i Munkfors, kör timmer för Stora Skogs räkning. Han är uppvuxen vid Munkforsens brus och lever sitt liv på de värmländska landsvägarna. Hur är det att vara åkare idag? Skog och Trä åkte med Gunnar en dag i februari för att höra snacket inifrån lastbilshytten.

När jag ringer Gunnar vid halv ett har han precis gått upp. Han jobbade natten som gick och har sovit ett par timmar. Eftersom jag har några minuter på mig innan vi ska träffas tycker Gunnar att

jag ska passa på att titta in i hans frus klädbutik, Boutique Rose, som ligger vid torget i Munkfors.

– Jag har en fantastiskt förstående fru. När vi gifte oss berättade jag för henne att det enda som kan få mig att komma hem från jobbet är dödsfall eller en svår olycka.

För Gunnar är det ofta tolv timmars arbetsdagar. Först tio timmar i lastbilen och sedan ska han kolla slangar till kranen, ordna med däcken, m.m.

Man skulle nästan kunna säga att Gunnar har diesel i blodet. Hans farfar startade åkeriet och Gunnar började som wirepojke hos sin far 1960. Då drog han med wire virket, eller böler som värmlänningarna säger, fram till vägen.

Nu har Ge-Ce Åkeri två bilar, en grusbil och timmerbilen som Gunnar kör: en två månader gammal Volvo FH16, som redan gått 4.100 mil.

– Vi är två som kör timmerbilen och en tredje som rycker in då och då. Vi får se om vi kan gå upp till att vara tre som kör. Då skulle bilen behöva gå från

söndag kväll till lördag middag, elva månader om året.

Idag när jag besöker Gunnar kör han massaved till Skoghall. Gunnar har knappt hunnit fylla i 4.102 mil på färdskrivarkortet förrän vi passerar en omtalad vägkrök.

– Här fick en fransk lastbilschaufför stopp häromdagen. Mitt i backen stannade han, slog av motorn, släckte ner ljusen och gick och lade sig. Helt otroligt!

Gunnar berättar om utländska förare som kommer till Sverige i träschor och T-shirt. De är vana vid torra, fina vägar och inte alltid medvetna om att de kan vara en fara i trafiken.

– Dessutom förstör de för oss andra åkare. Här kör vi med miljödiesel och syntetolja och så kommer bilarna nerifrån Europa och smutsar ner.

Gunnar tycker det är synd att debatten om tåg kontra lastbil som transportmedel har blivit felvinklad. Han menar att när man talar om lastbilen som det icke miljövänliga alternativet så bygger det på ålderstigna undersökningar. Dagens lastbilar har låga utsläpp och låga bullernivåer.

– Vi försörjer järnvägen med virke. Stannar vi, stannar järnvägen och då stannar industrin. Hittills har jag inte sett någon järnväg vid Skallberget. Visst ska vi vara rädda om miljön och det innebär att vi måste kompromissa mellan tåg och landsväg.

När vi kommer fram till Skoghall hälsar Lennart Sjölund, VMF, glatt på Gunnar.

– Nej, men är det inte direktören själv. Det är sällan man får träffa dig. Du är ju alltid omgiven av en massa plåt.

Lastbilsvägen stannar på 61,55 ton. På 45 minuter har vi levererat lasset med massavirke. Gunnar säger att



Åkeriägaren Gunnar Carlsson tror att de tuffa villkoren för åkarna gör det svårt för branschen att locka till sig ungdomar. "Det du håller på med är avskräckande och knäckande", säger till exempel Gunnars son.

lastningsförhållandena är lite bättre på Gruvön och Kvarnsveden.

– Jag kör uteslutande åt STORA. Och jag måste berömma transportledarna i Torsby, Kurt Larsson och Per-Olof Olsson. På sekunden får jag raka svar och de går att få tag på fastän det är lördag eller sent på kvällen.

Han säger att även om det finns de som betalar mer så gör uppdragen åt STORA att han får regelbundenhet i körningarna.

Per-Olof Olsson, transportledare på Torsby skogsförvaltning värdesätter åkarnas lokalkännedom, även om styrmedlen i form av datorer i lastbilarna utvecklas mer och mer.

– Den stora fördelen med att samarbeta med VSV är att det är en stor organisation. Det finns resurser och när det verkligen gäller går det att få låna bra bilar, säger Per-Olof Olsson.

Även Gunnar tror mycket på att man i framtiden kommer att sätta in datorer. Han tror att framtidens åkare jobbar mer och mer på kontor. Han har också en mer extrem framtidsvision:

– Det skulle inte förvåna mig om vi inom en 25-årsperiod fraktar virke med zeppelinare. Då behöver vi inga skogsvägar längre. Men när stockarna börjar trilla ner från himlen kommer folk att säga att det var bättre förr när virket kom efter backen, säger Gunnar Carlsson.

JONAS KARLSSON

Bilden till vänster: Gunnar Carlsson, t.v., hinner med ett snabbt samtal med Lennart Sjölund vid virkesinmätningen i Skoghall. "Kan vi hjälpa folket i Skoghall på något sätt så gör vi det", säger Gunnar.

