

ACC. N:R M. 15223:1-2.

Landskap: *Bohuslän* Upptecknare: *Gösta Olsson, Lund*
Härad: *Stångensås* Berättare: *Nils Andersson, Hergen*
Socken: *Lyse* Berättarens yrke: *stamexpeditör*
Uppteckningsår: *1960* Född år *1920 i Lyse*

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Stenkörning. s. 1-2.

Skriv endast på denna sida.

Min far Wilhelm Andersson drev en stenfirma från 1920 och hade själv hand om stenkörningen med 7 egna hästar. De kördes av timavlönade karlar från bygden; stall fanns på arbetsplatsen i Skalhamn med rum för körarna, där de bodde under veckan och hade självhushåll. De åkte till sina hem under helgerna och lämnade hästar och vagnar på fars gård för att med foder och mat för veckan återvända på måndagen. Under de dåliga åren på 30-talet körde de för 40 öre i timmen hellre än att bli arbetslösa och skickas bort på nödhjälpsarbete. Annars var deras timlön enligt avtal omkring 85 öre. Dessa körare tillhörde Stenindustriarbetarförbundet, de hade 8 timmars arbetsdag.

1931 körde bröderna Larsson i St. Berg sten från sina ägor med hästar ner till landsvägen och därifrån med egen lastbil till Lysekil.

1932 hyrde min fars firma lastbil och forslade sten direkt ur storbrott i Skalhamn till Lyse station för transport till inlandet, t.ex. Skövde. De tog omkring 1000 gatsten (=2 ton) på lasset.

1934 körde firman med 3 egna lastbilar. Begynnande koncentration av småbrotten.

1935 började lastbilarna på allvar konkurrera med hästtransporten även på korta körsträckor. Från 1936 har endast ett par procent av firmans produktion körts fram med häst. Från 1937 ingen hästtransport längre på långa sträckor och endast obetydligt på kortdistans. 1957 hade firman sin siste stenkörare med häst, därefter uteslutande lastbilar.

Lika billigt köra med bilar direkt till båt eller järnvägsvagn som att köra med hästar till respektive upplag, dvs. vid biltransport inbesparar man momentet med omlastning från upplag till båt respektive järnvägsvagn. Biltransport går mycket snabbare: rederierna fordrar båt lastad med 600-700 ton på en dag, och det kan 6 lastbilar klara av. Slutligen är stenen mera skyddad på bil än i skakande stenvagnar.

Bilar används nu också för att köra råblock från brytningsplats till bearbetningsplats. Vår firma började 1935 låta bilar i denna funktion undantränga rälsvagnar. Snart har i alla storbrott rälsen tagits bort och banvallen byggts om till bilväg. Härigenom kan bearbetningsplanen läggas på större avstånd från brytningsplatsen, så att stenhuggarna kan arbeta ostörda av sprängskotten vid brytningen.

Det allra sista: gaffeltruckar lastar i brottet till en upplagsplats på "pallar" strax intill eller upp på lastbil eller direkt i båt.

Asfalt är framtidens vägbeläggning, men gatstenen har fått en re-nässans på monumentala platser, torg, parkeringsplatser, ur estetisk och praktisk synpunkt: levande yta, självdränerande (ex: Vällingby centrum, Hötorget, Farsta centrum, vid Arlanda flygfält).

Storbrott i Lyse på sin tid: Ramsvik, Sjöbol, Valbodalen, i viss mån Grundsund.

Teodor Wallén i Skår hade gård men ingen stenkörning. Han var mest snickare och gjorde många vagnshjul åt stenkörarna. Hjulen blev allt lägre och bredare med åren, från 3 tums bredd till 4-tums.

Någon stendrift förekom på öarna: Slättholmarna, Bockholmen och Getholmen, men där körde man med handkärror aldrig med häst och vagn.

Jag tror att något mer än hälften av socknens stenproduktion körts ner med hästar.

Körningspriserna var ganska enhetliga för de olika bolagen. Körningen av gatsten betalades per m², och därvid räknades 2 m² smågatsten som 1 m².