

ACC. N:R M. 15249:1-7.

Landskap: Bohuslän Upptecknare: Gösta Olsson, Lund
Härad: Tokenä Berättare: Johan Hansson, Hummerboständ
Socken: Tosseve Berättarens yrke: lantbrukare
Uppteckningsår: 1961 Född år 1893 i Tosseve

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Stenbuggeri och stenhörning. s. 1-7.
Lönerna för jordbruksarbetare. s. 5.

Det enda jag hört om körning här i äldre tid gäller 1800-talets senare del, då hästforor ända uppe från Dalsland kom hit med havre, som utskeppades från Gerlesborg.

Bönderna häromkring fiskade allmänt mest till husbehov. De som inte hade fiskerätt fick fiska mot att de skulle lämna 17:e av fångsten till fiskerättsinnehavarna = bönderna, men i praktiken uppfylldes denna skyldighet ofta inte. Här fiskades både med yad och bottengarn och givetvis med mindre handfiskedon. Har inte hört talas om att bönder och deras söner varit sjöfolk.

Stenhuggeri började här omkring 1885. Mest småbrott (kantsten, gatsten). I början på 1900-talet dominerade storbrott, som högg byggnadssten och hade stor export till bl. a. Argentina och England. Stora råblock forslades på trallor på räls ned till huggplan vid kajen och höggs där till byggnadssten.

Från småbrott körde med häst flera bönder från trakten. En Westberg i Ulebergshamn fick körning genom släktingar och hade det som inkomstkälla. Då hästarna i bergen på 30-talet avlöstes av lastbilar, både privatägda och stenbolagens egna, gick Westbergs över till lastbilsåkeri, som de alltjämt har.

Mycken stenkörning från denna gård både under min fars och min tid. Både ägare och drängar körde från flera småbrott med upp till 3 vagnar alltefter arbetet på gården och stenhuggeriets omfattning.

Ägare till berg fick köra så mycket han ville och kunde av det som höggs i hans berg. Händes någon enstaka gång, att körning överläts av bergägare till någon annan, men aldrig mot ersättning.

Drängar kom ofta från avlägsna orter. Städslades ibland på marknad, t.ex. i Fjällbacka och Saltkällan: ledighetsmarknad i oktober; vanligast dock per annons. Man tog även luffare.

Ofta hade vi stenhuggarpojkar från Ulebergshamn som daglönare, och de bodde alltså i sina föräldrahem. Vi hade stadigt en anställd, från vår till höst i regel två. Alltid något lejt fruntimmer, både från samhället och långväga ifrån på annons. Dessutom vid skörd och tröskning ett helt uppbåd av folk härifrån trakten.

Stenkörningen typiskt karlarbete (inga kvinnor med), och pojkar fick börja tidigt hjälpa till. Både husbönder och drängar körde (och daglönare i undantagsfall). Arbetet i bergen var så slitsamt, så vi tyckte det var behövlig omväxling de dagar vi arbetade hemma på gården.

Alla bergägare var angelägna om att få körning. Jordbrukarnas körning var givetvis inte regelbunden, eftersom de ju hade jorden att sköta, men åkarna körde regelbundet, utom i värsta överfallsväder. Man arbetade inte i berget på helgdagsaftnar annat än då båt låg inne och skulle ha last.

Oxar som dragdjur i bergen har jag inte hört talas om. Man körde med hästar: enbet, någon gång i par. Mest ardenner, andra hästtyper var ofta för lätta. Hästar uppföddes på gårdarna eller köptes utifrån av "hästskojare" och på marknad. (Rabbalshede var största hästmarknaden.) Under första världskriget sålde Westberg hästar till Tyskland för 4500 kr styck, det var mycket högt pris. Hästar höll olika länge i bergen, beroende på deras byggnad och hur de sköttes.

Jag körde uteslutande kant- och byggnadssten och använde 4-hjulsvagn med plan rektangulär karm av stabila plankor utan sidolämningar. De som körde gatsten hade givetvis karmar med fram- bak- och sidoskott. Bromsanordningen mot bakhjulen: en kraftig tvärslå av trä lika lång som hjulbasen och med i vardera ändan en tjock träklots, som låg an mot bakhjulen, då man drog till

bromsen med en vev. Stenvagnar användes efter "ommöblering" även till körslor i lantbruket. Hjul och underrede köptes från fabrik, snickare från orten tillverkade vissa detaljer och gjorde reparationer. Karmar snickrades hemma. Smeden i Tossene beslog karmar och ringade om hjul. Underrede med hjul kostade 275 kr i 30-talets början. Slädar har också använts i stenkörning, fast sällan.

Transportsträckorna var korta, 1-2 km. Vi höll frukost vid 9-tiden i berget och åkte hem till middag kl. 12, eftersom arbetsplatsen låg så nära hemmet. Körningstiden var i allmänhet mellan kl. 7 på morgonen till kl. halv 6 på kvällen.

Stora block, kantsten och byggnadssten lassades med kran och spett. Kantstens mått var ungefär 30 cm x 15 cm x 1-2 m, vägde ungefär 70 kg per sträckmeter; man tog upp till 12 kantsten per lass. Gatsten lämpades på vagnen med händerna, minst 100 gatsten per lass. ("Bumling", mycket stor gatsten, vägde 15 kg; "padda", mindre gatsten, höll ungefär måtten 12 x 14 cm).

På upplagsplatsen ställdes kantstenarna på kortändan med lutning mot varandra, gatstenarna staplades i hög. Olika körare hade samma hög. Det förekom kontroverser mellan körare och bas då och då om ordningen på upplagsplatsen.

Bolaget skulle svara för anläggning och underhåll av vägar till och från stenbrotten och delvis underhålla almäna vägen genom samhället (Ulebergshamn) till utskeppningsplatsen, men det var ofta ett himla bråk i denna sak.

Semester eller semesterersättning för körare existerade aldrig. Körarna häromkring var aldrig organiserade.

Huggare och körare kom bra överens, men bråk förekom mellan körare och bolag. Ingen märkbar osämja och avund mellan bönder som körde sten och de som icke körde.

Genom stenhuggeriet kom många nya idéer in i bygden, arbetarrörelsen och nykterhetsrörelsen, men körarna var ett fåtal och blev inte mycket påverkade av detta.

Stenhuggarkåren rymde förutom svenskar både finnar, norrmän och danskar och var illa beryktad. Om körarnas anseende kan inget bestämt sägas, varken på gott eller ont.

Lastning: gatsten langades i kedja, där även kvinnor och unga pojkar kunde vara med, ombord på lastfartyget. Vanligast var att stenen kördes från upplagsplatsen i skottkärror på för tillfället på marken utlagda platta, breda järnband och på landgångar ombord på båten. Det var både stenhuggare och bolagets daglönare som skötte om lastningen; de vanliga stenkörarna var inte med. Skottkärnan var en handkärna för en man, hade ett järnhjul framtill, framåt lutande "förstäv" men var öppen på sidorna och baktill, plan botten, två handtag. Den brukades också vid lastning av kantsten, men denna stensort togs oftast ombord med kranar på land eller båtens egna vinschar.

"Stenbjörn" (omkring 70 cm lång och 50 cm bred, med svank karm på två massiva rullar) användes i lastrummet till förflyttning av kantsten ombord. På Munkebackens brytningsplats kördes kantsten och råblock i vagnar på räls fram till lastfartyget. Före rälsvagnarnas och kranarnas tid skaffades de stora stensorterna fram till fartygen och pråmarna med hjälp av trärullar, spett och domkraft.

Huvudarrendatorerna i våra berg: J.G. Gunnerson, Lysekil; AB Förenade Granitindustrier, Göteborg; A.K. Fernström, Karlshamn.

Enligt ett kontrakt från 1898 mellan Gunnerson och min far betalade arrendatorn i berglega och transport för gatsten 35 öre per m².

För sträcksten och block 9 öre kubikfot, för kantsten (15 cm x 35 cm) 14 öre per löpmeter. För hästdagsverk med körkarl betalade bolaget då 5 kr, för enbart häst 3 kr per dag.

Enligt kontrakt 1945 (på 35 år) betalar bolaget till mig i årligt arrende 2000 kr plus 500 kr för lastageplats vid sjön. Om bolaget tar mer granit än vad som i berglega motsvarar 2000 kr, utbetalas i ytterligare berghyra för storgatsten 20 öre/m², för smågatsten 10 öre/m², för kantsten 1,50 kr/m³, för storsten och råblock 2,50 kr/m³ och för skrotsten 10 öre/ton. Körlönen är 8 kr/m³ och kan i vissa fall höjas med 1 kr.

Löner till arbetstagare i jordbruket: I. Omkring 1900: daglönen plus kost och logi var 1 kr för man och 50 öre för kvinna, höll de sig själva med mat och husrum fick de 2 kr resp. 1,50 kr per dag. Månadslön för man var 20 - 25 kr jämte fri kost och logi, för kvinna 12 - 15 kr jämte fri kost och logi.

II. Under första världskriget och 1920-talet: manlig daglönare fick 3 kr med naturaförmåner, 5 kr utan naturaförmåner; kvinnlig daglönare fick 1,75 - 2 kr jämte allt fritt, höll hon sig själv betalades 3,50 kr per dag. Månadslön för dräng var 50 - 60 kr, pföräpiga 30 - 40 kr, därtill fri kost och logi. Dessa löner höll sig in på 1940-talet.

Omkring 1920 betalade stebolaget för hästdagsverk med körkarl 12 kr; ackordspriset för stenkörningen ned til lastageplatsen var då 6 kr/m³.

Med stenkörningen kom gyllene tider efter dåtida begrepp. Som biinkomst gav stenkörningen ett mycket gott resultat. De körde sten, varenda en i socknen som hade häst och kunde få möjlighet. Jag minns långa foror av stenkörare då jag var barn. De som inte körde sten högg sten.

Lastplatser anlades lite varstans, de största i Hunnebostrand, Ulebergshamn, Bovallstrand, i Åbyfjorden vid Röe och Åby brygga; t.o.m. 10000-tonnare låg där och lastade. Kontanterna kom på allvar; far min sa: "När jag körde sten hade jag pengar i var lomme, när det var slut hade jag ingenting". (Förr fanns det ju knappt pengar, folk var rädda, då kronoskatten skulle ut, fick t.o.m. panta - då kom fjärdingsman med guldgaloner på och satte lappar på en ko eller en gris, å så hölls auktion på djuret.) Jordbruket blev inte eftersatt utan fick ställa om sig, delvis efter det större hästantalet. Trots alla avbränningar blev det ändå överskott för körarna. Det märktes så, att bönderna klämde i med att supa mera. Många hade tidigare tråplogar och träharvar, nu moderniserade de sina redskap och lät hus och lagård få sin påbättring. En granne till oss lade upp sparkapital. I stort sett förbättrade de ekonomien allihop. Standarden blev en helt annan, man köpte färdigt i stan allting, kläder, finare seldon och åkvagnar - förr hade man gjort det mesta hemma. Men så fanns det kortare perioder, då det var tyst i bergen: det var krigen och de många strejkerna. Det var beklämmande i tider av arbetslöshet - bönder och fiskare satt med stora skulder, men bankerna lät bero, hade de rört en hade alla fallit, för den ene var i borgen för den andre. Stenhuggarna gav sig iväg på nödhjälpsarbete, och även en och annan bonde for ut för att tjäna pengar på annat arbete. Det stora flertalet stenkörare fick klara sig bäst de kunde under nedgångsperioderna, de hade åtminstone maten av sitt jordbruk, men tjänstefolket fick gå, man var dräng och piga själva. Sadelmakeri drevs inte nämnvärt här, däremot hade smederna särskilt mycket att göra för stenhuggare och stenkörare.

I slutet på 1940-talet hade jag tröttnat på stenkörningen av många orsaker. Vi började då odla grönsaker på en del av gården till försäljning i Hünnebostrand och Ulebergshamn, och några år drev vi ärtodling för konservfabriker bl.a. i Ellös. Försäljning av sommarstugetomter från gårdarna har blivit populärt här de sista åren. Av granngårdarna, som också hade stenkörning, har den ena nu lastbilsåkeri, och dess jord har genom Lantbruksnämnden sålts till ett annat grannställe, den andra arrenderar en f.d. stenkörargård och driver stor campingrörelse.

Lastbilarna utträngde hästtransporterna i bergen i början på 1940-talet på de längre vägarna. På kortare transporter till lastplatsen behölls hästarna till in på 1950-talet, nu är de helt borta. Det lilla som nu huggs här transporteras uteslutande med lastbilar.

I början av 1950-talet blev jag ensam och arrenderade då ut gården till en granne. Av mina två barn är ingen knuten till lantbruket.