

ACC. N:R M. 15429; 1-12.

Landskap: *Bohuslän* Upptecknare: *Ragnau Rosén, Brastad*
Härad: *Stångens* Berättare: " " "
Socken: *Lyse m. fl.* Berättarens yrke: *f. d. förvaltare*
Uppteckningsår: *1961* Född år *1895 i Lyse*

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Stenkörning. s. 1-12.

2/11-61

Skriv endast på denna sida.

Bolagets gamla anteckningar betr. stenkörare har bortkastats. Stenkörare ansågs icke som anställda i vanlig mening, utan betraktades som egna företagare.

Den vanligaste arrendetiden 1900 - 1920 var nog s.k. evighetskontrakt, således 49 år. Därefter blev arrendetiden kortare och kortare, 30 , 25, 20, 10, 5 år och på senaste tiden förekommer ofta 1 år. Arrendesummorna blevo också högre och högre per år, samt med minimiarrende till högre och högre belopp. Ett ettårskontrakt nu kostar väl mera än ett 49-årskontrakt på den tiden för hela arrendetiden.

S.k. evighetskontrakten försvann väl redan före första världskriget.

Jag var anställd hos Kullgrens 1909 - 1912 och 1918 - 1958, därav förvaltare från 1920. Under hela denna tid kan jag icke minnas att vårt eller andra bolag köpte hela gården, men däremot förekom det att bolaget köpte bergen. Dock var detta sällsynt. Däremot minns jag att bolaget underhandlade mycket om köp av hela gården Norrkila i Brastad. Såvitt jag minns bjöd

bolaget 100,000 kronor för den gården, som då var taxerad i 45,000:- kronor, men som motarbetades från flera bönder och dåvarande arrendatorn av gården betalade, tror jag, 120,000:--.

Man påstår att det förekom lockbete och påtryckningsmedel på sina håll, t.ex. våta middagar, men det förekom icke i vår firma.

I allmänhet betingade sig den som utarrendebade sina berg, förbehåll till stenkörningen, dock ofta till så lågt pris att ägaren ej kunde utföra stenkörningen, och då fick bolaget söka ordna stenkörningen själv till pris som kunde överenkommas.

Den som körde för lägsta lönen fick körningen, men det förekom knappast någon konkurrens. Det var den närnast boende bonden som i allmänhet åtog sig arbetet. Körlönen var alltid så låg, att stenkörningen oftast icke var så eftertraktad. Tvärtom var det för förvaltare och förmän många gånger svårt att få stenen körd, i synnerhet på den tid man önskade. Här hos oss förekom vanligast att ^{med} skaffade konkurrens på det sättet att man lät någon torpare få en häst på avbetalning mot det att ^{han} körde för ett bestämt pris som passade bolaget. Bönderna brukade då bli litet

medgörligare, men har i allmänhet varit rätt sturska, som icke krusade någon. De ha nämligen aldrig varit helt beroende av stenkörningsinkomsterna.

Sådana torpare som fick häst och vagn på avbetalning och mot det att de körde för ett visst fastställt pris förekom i Häggvall i Lyse och Broberg i Bro. Någon höjning av körlönen förekom icke under avbetalningsperioden, ej ens för andra körare.

Mitt distrikt omfattade Lysekil, Norra Grundsund, Häggvall, Brastad, Broberg och Åby i Tossene under högkonjunkturen 1920 - 1930. Dessutom på en hel del småplatser. Överallt var stenkörningen biinkomst för bönder och småbrukare, utom i Lysekil, där det förekom en yrkesstenkörare, som t.o.m. på sin tid hade anställda söner. Antalet sådana bönder och småbrukare som hade stenkörningen som biinkomst var under ovannämnda tid. Lysekil 3 styck

N. Grundsund 3

Brastad 5

Broberg 5

Åby 2

Det kunde dock vara flera ibland. Under s.k. "anti", under sådd och skörd således, kunde man icke få kört något, men då denna "anti" var över, fick förmännen ligga åt dem att börja igen och det gällde då att få tag i så många som möjligt. I allmänhet var det så ordnat, att varje stenkörare hade ett visst antal man att köra för, och han fick betalt först då man kunde anse att den eller de månadernas tillverkning var nedkörd.

Körlönen får nog anses rätt mager. Arbetet kunde icke anses som kvalificerat, utan vilken pojke som helst kunde sköta det, och så var det i allmänhet också. Desutom ansåg nog bönderna, att även om lönen var låg, var det i alla fall en extra inkomst till gården, särskilt också därför att arbetet kunde utföras av pojkarne och drängpojkar på tid då det ej var annat att göra på gården.

Framför mig har jag en lista på lastningsarbete där det förekom körning med hästar. Det är från 1912. Min tre år äldre broder som ansågs som stenhuggare, hade 47 öre i timman, jag själv hade 42 öre och min yngre bror 30 öre, trots det att vi hade samma arbete. Stenköraren hade 75 öre per timma för häst, karl och vagn. Skillna-

den i löner per timma var ännu sämre för stenkörare i vanlig stenkörning. Dessa löner stod sig till första världskriget och ända till stenindustriens högkonjunktur 1920-talet, men då stenhuggarnes timlöner började närma sig 1 krona per timma fick stenkörare nöja sig med 1:25. Bönderna voro nog för stolta att blanda sig med stenhuggarne och deras avtalsrörelser, utan gick hellre med låga löner, just därför tror jag, att de icke voro beroende av dessa inkomster.

En rolig historia vill jag nämna om en underhandling jag hade med en sådan stolt bonde, Herman i Prästtorp. Vi hade mycket svårt att få stenen nedkörd till Sandvik och Herman hade flera söner som kunde och ville köra, för att få litet pengar. Herman sade: "Denna lön skall räcka till karl, häst, vagn, hästsko och spik, och-och gödsla utefter vägarne, nej då är det bättre att låta hästarne stå i stall och få gödsla själv till bättre gröda." Och därmed blev det. Vi fick gå till annat håll, men efterhand komma tillbaka till Herman och låta honom få det han ville ha.

Någon ^{dy}bone-stenkörare gick icke ut på något nödhjälpsarbete. Så beroende av stenkörningen var de aldrig, fast många hade det knalt.

Någon slösaktighet i mat, kläder eller superi, har mig aldrig förekommit bland bönder-stenkörare. Tvärtom, bönderna har skilt sig från stenhuggarene och annat industrifolk genom sträng sparsamhet på alla sätt och vis. Många bönder ansåg sig nästan som någon slags bättre slags folk, som fördenskull icke blandade sig med stenhuggare. Om en bondedotter gifte sig med en stenhuggare, som ju förekom, det ansågs nästan som en skam för familjen.

Om en bonde hade extra inkomster på bergarrende eller stenkörning, visade han det i allmänhet icke. Det var hans ensak. Men några feta inkomster har det icke varit fråga om, förrän på senare tid och i enstaka fall.

Jag kan bara komma ihåg ett enda fall, då bergägare fått goda inkomster, nämligen av Eder nämnde Wilhelm Andersson i Lyse, men det beror på alldeles särskilda omständigheter. Men detta har icke så mycket med stenkörare och bergägare att göra.

Före första världskriget förekom enklare stensorter till Tyskland, i allmänhet 18-20 cm. hög. Av denna gick det 36 - 38 st. per kvm. På 30-talet förekom mest låga stensorter till Frankrike

Belgien och Holland, S-sten 13/15 och S-sten 12/14 och här gick det
34 - 35 styck per kv.

Omedelbart före första världskriget kanske man bör nämna
BB-sten till Cuba och smågatsten till Syd-Amerika.

Smågatstenen blev en också en stor artikel på hemmamark-
naden, men har nu nästan försvunnit. Här räknade man 200 styck till
en kvm. och körpriset t.ex. storgatsten 35 öre resp. smågatsten 40
per 100 styck för körlön. Vid pålassning tog man en smågatsten i
vardera handen motsvarande en gatsten. I allmänhet sade man ej små-
gatsten utan knott. Den var också illa sedd både av stenhuggare och st
stenkörare. Priset var också dåligt för bådadera jämfört med ster-
gatsten. Från början var den också en utskottsprodukt för att en
tid vara huvudproduktion.

Nu förekommer praktist taget endast råkantsten. Denna är
bättre betald till stenhuggare och här är stenkörare helt ur spelet.

Utlastningsplatserna jag kan komma ihåg äro följande:
I Lysekil, Norra hamnen, Södra hamnen, Stångehuvud, Tornevik och
Slätteskår. I Lyse, Valbodalen, Trälebergskilen, Dalsvik, N.Grund-

sund, Ramsvik, Fiskebäcksvik, Sjöbol och Norrkila. I Brastad: Rixö, Lahälla, Vindbräcka, Hjulmedal, Lejdebo och Sandvik. I Bro: Vrångbäck, Källvik, Fågelvik, Hjulmedal, m.fl. I Tossene: Åby, Röd och många andra.

Före första världskriget var det åtskilliga mindre lastplatser i Gullmarsfjorden, Såsom Alsbäck, Sämstad m.fl.

Jag känner endast till vanlig vagn med karm. Själva vagnen beställdes från vagnfabrik och karmarne spikade de ihop själva och lappades mycket ofta. Den första tidens bilkörning vid 20-talets början var mycket utsatt för sik i däcken, just på grund av dessa stenvagnar med massor av spik ävensom spik från hästarne skor.

Fyllfat och fyllhacka förekom mycket tidigt av bolagets dagsverkare, men icke hos stenhuggare.

Inom mitt distrikt har aldrig förekommit uppehåll under vintertid på grundaav att graniten frusit. Visserligen kunde graniten på sina håll vara svårarbetat och stenen därför dålig, men det fick gick ut över stenhuggare med sämre förtjänster.

Det förekom aldrig att körlönerna sänktes, men priserna ha-

de mycket svårt att följa med i dyrtiderna. Var ett pris fastställt i kontrakt, var det inga utsikter att få den höjd.

Var det lång körsträcka gick det i allmänhet ut över stenkörare. Den som hade kortaste vägsträckan tjänade bäst.

Betr. körlön per kvm. gatsten och styck smågatsten se ovan. Körlön av kantsten med häst har icke förekommit här därför, att vi ej tillverkade kantsten här förrän omkring 1940? och då skedde det med lastbilar. Från Broberg till Brodalen järnvägsstation betalades 25 till 35 öre per lm. = 150 kg. - 175 kg.

Avtal om körlön brukade alltid vara muntligt ifråga om hästar, men sedan bilar användes har det blivit skriftligt. Detta beroende på att bönderna icke hade någon förening, vilket var under deras värdighet kanske, men bilarna har en stark förening.

Fria berg var egna företagare tills de i lag fastställdes som vanliga arbetare. Som egna företagare skötte de själva om även körningen i allmänhet, men icke alltid.

Stenhuggare ha alltid tillämpat sina avtal oberoende av fria berg, men det gällde icke stenkörningen, varföre den nog ofta

var lägre i sådana fall.

Hästar har icke använts här för dragande av blockvagnar.

Det förekom däremot andra mekaniska anordningar, eller att den fulla vagnen drog upp den tomma med en rulle och broms.

Olycksfall kunde förekomma och jag minns ett dödsfall i Haggvall. Detta ordnades dock som olycksfall i arbete genom bolagets försäkring. Men det var oklart på gränsen till att godkännas.

Före 1950 kördes väl all produktion med hästar?!

Väghållningen till lastplats var i allmänhet bolagets sak, och sköttes hjälpligt i den mån stenkörare voro påstyva om det. I allmänhet kom man överens om en summa eller visst antal timmar för att stenkörare själva lagade vägen tills de var nöjda. Troligen gick det väl ut över stenkörare.

Dispyter om politik mellan stenhuggare och stenkörare förekom nog, men icke så ofta, beroende på att stenkörare undvek detta. Med all säkerhet beroende på, att de visste med sig vara stenhuggare mycket underlägsna. Tack vare sin föreningsrörelse har stenhuggare alltid varit före sin tid både ifråga om politik och allmänbildning.

Att stenkörare strejkat har jag icke hört eller kan komma ihåg. Däremot hände det ofta, att enskilda stenkörare slutade köra på grund av att de ansågo sig underbetalda. Och då kunde det ordnas som jag nämnt ovan med avbetalningshästar och så småningom, med högre betalning.

Att stenkörare i Lysekil gick in i transportarbetareförbundet, berodde väl endast på att stenkörare där icke voro bönder, och därför i huvudsak beroende på körlönen, samt att de där voro genom kamratskap mera påverkbara än på rena landsbygden, där, som nämnt tidigare, bönderna icke hade något gemensamt med stenhuggare.

Så vitt jag nu kan minnas togs lastbilar i bruk för stentransporter först i Broberg, Bro socken, på 1930-talet? Detta beroende på den långa vägen till Vrångebäck och det faktiskt var lönande att köra med bil för pris som var icke lönande för häst. En häst kunde nämligen endast göra en vända på förmiddagen och en på eftermiddagen. Tiden tillät icke en andra eller fjärde resa, även om det blev tid över för dagsverket. Under hand har bilarne tagit körningen även på

M. 15429: 12.

kortare sträckor. Stor del i detta var att vi då tillverkade smågatsten, som ju var tidsödande att plocka både av och på vid hästkörning, men kunde tippas av vid lastbilskörning. Sedan tippade man också stergatsten. Kantstenen körde man både på bilen och av den med tvåhjuliga kärror, som var rätt bekvämt.

Betr. frågorna om när den siste stenköraren med häst slutade i Lysekil och Lyse, samt antal stenarbetare och lastbilar i stentransport, föreslår jag att Ni frågar Disponent Nils Andersson i Lyse.

I stenindustriens barndom var stenkörare ofta med både som plockare och körare till pris jag nämnt ovan med häst och vagn. Att samma tvåhjulskärror användes till stenkörning, gödselkärror, som till arbeten i jordbruket, har jag sett i min barndom, men i undantagsfall, Snart skaffade man sig vagnar, endast avsedda för stenkörning.

Vid lastning förekom oftast före första världskriget skottkärror med beslagna järnhjul att köras på landgångar, ja det förekom väl knappast något annat. Sedan kom vagnar på räls.

Brastad den 18 nov. 1961.

Ragnar Rosen