

ACC. N:R M. 15430: 1-3.

Landskap: Bohuslän ..... Upptecknare: Gösta Olsson, Lund  
Härad: Stångensås ..... Berättare: John Hansson, Lysekil  
Socken: Lyse (Lysekil) ..... Berättarens yrke: lantbrukare  
Uppteckningsår: 1962 ..... Född år 1898 i Lyse

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND  
—

Stenkörning. s. 1-3.

Skriv endast på denna sida.

Jag vet inte så noga hur det gick till då Lysekils transportarbetarfackförening bildades. Jag gick nämligen inte in i föreningen då den startades, för i ett arrendekontrakt med Skandinaviska Granitaktiebolaget var jag garanterad viss körning en del år framöver och hade alltså inget bekymmer att få körning. Flera åkare i stan som inte körde sten var med i den fackföreningen, bl.a. "Bärrarlaget", och av stenkörare var så gott som alla anslutna. Det var väl de många rena yrkesåkarna i stan som bildade stommen i organisationen.

Ända in på 1930-talet hade det förekommit, att stenhuggare högg sten som egna företagare i fria berg, och de hade då kunnat pressa körarna till låga körlöner, men med organisationen tog det systemet slut. Transportföreningen förhandlade med stenhuggarna, det var segt men körarna kunde få priserna höjda och fast bestämda. Vår fackförening fungerade till omkring 1955, dvs. så länge stenbolaget ("Holländarn") drev i Lysekilsbergen, sedan upplöstes den av sig själv, eller kanske består den nu av lastbilsförare.

De organiserade körarna hade förmåner: bättre körlöner, garanti att ingen kunde stänga en ute från körning, företräde till körning vid lastning, fasta körpriser per m<sup>2</sup> och fast timpeng vid lastning. Bäst av allt var att föreningen kunde hålla uppe körpriserna.

Då det skulle lastas sten, gav holländske ingenjören i A.B. Brosten order till de körare som han ville ha med, och han tog då de organiserade först; förmannen för stuvaregänget tog ut dem som skulle plocka stenen i järnkassarna: det var hamnarbetare, några stenhuggare och en och annan diversearbetare.

Stenhuggarna såg styggt på stenkörarnas organisation till att börja med,

för de tvingades ju betala mer i körlön, men efterhand blev förhållandet bättre. Huggarna var förbittrade på S., som var ordförande i transportarbetarfackföreningen nu mot slutet och som ville regera över allt och alla. Efter kriget 1945 försökte han utestänga mig, men då ordnade stenhuggarna så att jag blev medlem i deras fackförening, och det gjorde samma verkan och jag fick behålla min körning.

Nu på slutet försökte fackföreningen ta stenkörningen från de oorganiserade; ordföranden S. sökte i fackföreningens namn slå under sig så mycket körning som möjligt, och det var inte renhårigt. T.o.m. ombudsman måste komma ned från Stockholm och ordna upp förhållandena, då L. tog gården i arv efter sin far som varit med i föreningen och S. försökte hindra L. bli medlem och få körning.

Allteftersom stenhuggeriet minskade, ökade konkurrensen mellan oss körare, och alla ville vara med i föreningen för att få körning. Det var ont om annat arbete, och de som ju hade hästar ändå ville gärna ha körning till dem. Jag känner bara till en här som inte var organiserad, G. Olsson, men han hade körning i egna fria berg.

Körlönerna blev i stort sett lika för alla, även för oorganiserade, men det var ju de som var i föreningen som drev på.

"Kontingenten" var uträknad per vecka men inbetalades en gång i månaden. Det var en fast avgift för varje medlem oavsett hur mycket körning han hade. Att tillhöra fackföreningen var en fördel absolut, att betala avgiften gav trygghet och man hade den igen med procent. Då man hade dagar utan körning, fick man sitt kort stämplat på arbetslöshetskontoret för dessa dagar,

sedan var det att visa upp kortet för kassören som räknade ut vad man skulle ha i arbetslöshetsunderstöd. Det var mest på vintern för min del, för på sommaren hade jag fullt upp att göra med jordbruket och fick då naturligtvis inget understöd. Jag har i arbetslöshetsunderstöd fått ut ungefär lika mycket som jag betalat i kontingent, så det har gått jämnt upp.

För att köra järnkassarna vid lastning, från stenhögarna fram till fartygssidan, hade köraren en "bår" som kassen stod på. "Båren" var av enklast tänkbara konstruktion: man gick ut och högg ett par aspar eller björkar, kvistade och kapade dem så man fick 2 stockar av 15-20 cm tjocklek och något över 2 m längd; dessa stockar lades sedan parallellt med en 40 cm mellanrum ungefär och förenades i det läget genom att en 3-4 bräd- eller plankbitar spikades fast vid dem som tvärslår, och i främre tvärplanens mitt borrades ett lodrätt hål. Så lyfte man av den vanliga stenkarmen och placerade "båren" på dennas ställe, varvid svängskivans tapp passade upp i det nämnda hålet.

