

ACC. N:R M. 15431: 1-4.

Landskap: Bohuslän Upptecknare: Gösta Olsson, Lund
Härad: Stångenas Berättare: Perdot Nilsen, Lysekil
Socken: Lyse (Lysekil) Berättarens yrke: f.d. smätkare
Uppteckningsår: 1962 Född år 1892 i Skoby (V. Gränge län, Skåne)

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND
—

Stenkörning. s. 1-4.

Skriv endast på denna sida.

Det var egentligen vi stenkörare i Lysekil som tog initiativet till transportarbetarfackföreningen där. Här stod många stenhuggare i mer eller mindre "fria berg", men det var också många som körde deras sten, och i konkurrensen bjöd vi under varandra, och det gick så långt att förtjänsten för oss blev ingen alls. Vi var där några stycken som tyckte att något borde göras. Stenhuggarna blev vårt mönster, för vi såg ju hur de blev starkare genom att organisera sig. De vanliga yrkesåkarna som fanns i stan var inte organiserade då. Jag minns inte året men tror det var 1931 eller 1932. Några agitationsmöten med talare hade vi inte, utan vi resonerade lite man och man emellan och eggade upp varandra.

Kort efter det föreningen bildats hade vi ned en ombudsman från Stockholm för att få till stånd ett avtal med stenhuggarna. Dessa var hårt emot att vi organiserade oss och alltså pressade upp våra löner, för de betalade ju stentransporten ner till lastkaj genom bolaget, som skulle ha stenen fritt nerkörd till kaj (detta gäller A.B. Brosten). Bolaget självt hade ingen anledning intressera sig för vårt mellanhavande med stenhuggarna. Dessa tog i oredan in andra körare (t.ex. Karl Andersson från Ulseröd och ett par från Gullmarsskogen) för att stänga oss andra ute under de 3 månader från det föreningen bildats tills den och det nya avtalet helt trädde i kraft. Huggarna var praktiskt taget tvingade gå med på avtal, för annars hade de inte fått körare nog, och stenen måste de ju ha ner.

Vid fackföreningens start var det inte så lätt att få körare med i den, men samtidigt var det så att vi inte ville ha med här många som helst: det var ju konkurrens om arbetet, och t.ex. småbrukare med jord ansågs kunna klara sig utan körning.

Alla yrkesåkarna i Lysekil var medlemmar, också de som kallades "Bärrarlaget", vidare alla stenkörarna i stan och de som bodde uppe i Lyse men körde sten i stan. Några undantag fanns: de som ägde fria berg eller hade körning enligt kontrakt med stenbolag stannade utanför organisationen (Gunnar Olsson och John Hansson i Träleberg, Viktor Johansson i Fiskebäck; de två senare tror jag blev medlemmar så småningom). Linus Karlsson i Fiskebäck fråntogs sin stenkörning, för föreningen tyckte han hade nog av sin gård. Vi var väl ett 20-25-tal medlemmar då föreningen var som störst.

Fackföreningens första styrelse: Emil Eriksson, Lysekil, ordf. Albin Engelbrektsson, Dalskogen, sekr., Ernst Fransson, Lysekil, kassör. Efter kort tid blev jag kassör och var det i många år.

Transportarbetarfackföreningens arbete gällde huvudsakligen lönerna - inte arbetstiden, för den var fri, vi fick köra som vi ville. Vi drev på så att körlönerna gick upp med detsamma. Föreningen hade skriftliga stadgar, och avtal gjordes upp skriftligt, jag tror varje år, med bestämda körpriser per m² efter körsträcka. Vidare ordnade föreningen med arbetslöshetsförsäkring; frivillig var den, men alla medlemmarna gick med och betalade för den en särskild avgift. På så sätt fick vi körare kontant understöd för de dagar då vi ingen körning hade och arbetsgivaren intygat detta. Den som hade understöd fick givetvis inte ha stadigvarande arbete hos någon annan under tiden, men väl arbeta hemma för sig själv; alltså även sommartid kunde man få understöd, hade vi bara betalt avgiften var vi likställda och likaberättigade till understöd även vi som hade en gårdbit. Föreningen hade också avtal med bolaget om körningen vid lastning, och därför skulle vid lastning de organiserade körarna vara med först och främst och

hade också företräde till övertidskörning som ju var mycket bättre betald.

Vi organiserade kom inbördes överens om vissa räjonger där resp. medlemmar hade att köra sten. Flyttade så en huggare en bit till en annan räjong ~~var~~ ~~miste~~ alltså vederbörande körare den körningen medan en annan körare fick en huggare mer att köra för. Den som körde i räjong med dåligt bergskunde efterhand mista sina huggare och därmed körningen.

"Kontingenten" kallades avgiften till fackföreningen. Det var en fast avgift, lika för alla utan hänsyn till våra olika körningsinkomster. Den som körde mindre än 14 dagar per månad slapp betala. Jag tror det var 1 kr i veckan det första, sedan steg avgiften undan för undan. Veckoavgifterna inbetalades en gång i månaden vid föreningens månadsmöten.

Det fanns de i föreningen som hade oegentligheter för sig. Ett par körare bar upp understöd trots att de hade arbete och inkomst. Och allt gick inte juste till medlemmar emellan heller alla gånger, särskilt var det en som försökte roffa åt sig och äta ut sina kamrater. Vid något tillfälle måste ombudsman komma och ställa till rätta. Ett par mycket aggressiva försökte också utestänga de oorganiserade från körningen, men det lyckades de inte med; vilka påtryckningsmedel de använde vet jag inte.

De oorganiserade körarna fick själva göra avtal med huggare och bolag, och i regel nådde de nog ungefär samma körlöner som vi, så att lönerna följdes åt. De som ägde egna fria berg hade i allmänhet från början haft bättre körlöner än vi icke-bergägare, för huggare hade ju måst betala någorlunda bra för körningen åt bonden-bergägaren för att få hugga i dennes berg.

Jag tror inte att stenkörare på andra ställen än i Lysekil organiserade sig. Uppe i Lyse och de andra granitsocknarna var körarna nästan bara bönder som hade mer eller mindre förmånliga avtal om körningspriser i kontrakten med de bergarrenderande stenbolagen, och då var det väl inte lönt för dem att bilda fackföreningar. Enstaka körare fanns som inte ägde berg, och hade de börjat gaffla om organisation och högre löner, hade de nog utestängts från körning eftersom de var så få.

Vi hade aldrig några strejker eller konflikter, sen vi väl kommit över krångligheterna kring starten för Lysekils transportarbetarfackförening.