

ACC. N:R M. 15432: 1-7

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Landskap: Bohuslän Upptecknare: Gösta Olsson, Lunnel
Härad: Stångeväs Berättare: Knut de Verdier, Lysekil
Socken: Lyse (Lysekil) Berättarens yrke: f.d. bokhållare o. raktmästare
Uppteckningsår: 1962 Född år 1871 i Bono

Lästning o. höring m. m. av stov. s. 1-7.

Skriv endast på denna sida.

Utlastningsplatser för sten i Lysekil: "Husbergs_pallar" (storsten till Tyskland), Tornevik (2 träbryggor med stor utlastning omkr. 1910; Kullgrens hade köpt kullen där men bytte sedan ut den till Badhusbolaget mot bättre berg), Hästevik (t.o.m. stora ångbåtar tog last där), Rinkenäs, Bansvik, Slätteskär (ganska obetydlig utlastning), Ålevik, Stora Långevik, Södra Hamnen (efterhand platsen för den allra största exporten). I närheten av Lysekil lastades i Gamla Valbodalen och Nya Valbodalen (mycket krångligt, för kassarna måste med kranar firas utför avsatser tills de äntligen kom i nivå med båten och togs ombord), i Dalsvik, i Träleberg (enklaste stenbrygga av några bumlingar som lagts ett stycke ut på leran), Bua Brygga.

Det fanns inte ett hål utan att det låg en brygga där å var det inte ångbåtar som lade till så var det kuttrar, kuttrar var det ju i tusental kusten all över kan man nästan säga. Kullgrens hade ett 30-tal lastställen med brygga på Stångenäset.

Stenbolag fick lastplats genom att arrendera mark vid sjön,, och bönderna var bra att förhandla med. Här i trakten är det ju bra kust och gott om fina tilläggsplatser, så stenbolagen behövde inte konkurrera med varandra om lastplatser. Så länge jag var med hos Kullgrens, ungefär till första världskriget, hände det inte, att bolagen hyrde lastplats av varandra. Där det var allmän lastplats, t.ex. Sandvik i Brastad och Södra Hamnen i Lysekil, samsades flera bolag om samma kaj. När dom lastade på bryggan i Södra Hamnen (Lysekils Stadsbrygga), fick dom betala 20 öre per m² i hamnavgift till hamnkontoret.

Stenbolaget hade självt att bygga och underhålla lastbryggor, såvida det inte redan fanns allmänna bryggor, t.ex. i Alsbäck,

då bolaget kanske betalade något för slitage på brygga och väg. Bua brygga byggdes av ung. decimetertertjocka pålar som slogs ned i leran och därpå en "körbana" av 2 plankor i bredd och en bräda på var sida. Varje vinter gjorde isen illa åt bryggan och varje vår byggde Kullgrens upp den igen. Det var ständiga bryggreparationer efter isvintrar. Bara pråmar lastade där, och vid lågvatten blev t.o.m. pråmarna liggande på bara leran. Det var ett särskilt lastlag som arbetade där: Målar-John, Forsströmspojkarne och en Fransson; de hade betalt per ton och var ena jäklar till att arbeta och slita. Bryggan gungade i sidled då de körde på den med skottkärrorna, så ingen vanlig människa hade kunnat köra där. Det lastades sten vid Bua brygga ett 20-tal år intill 1914.

Båtar som fraktade sten. Kornöborna hade ett par kuttrar och slätskonare som gick med sten. Olle Backman hade en skonare som hette "Anna". I själva Lysekil hörde hemma skonarna "Anna" på 150 ton, skeppare Johannes Hansson, Landsväggsgatan, och "Duva" på 125 ton, skeppare Gotthard Karlsson, bror till "Bryggarn". Oskar Olsson i Gamlestan ägde skutan "Siba" som bl.a. fraktade ett stort block till Bismarckmonumentet. Annars var det mest jakter bortifrån skärgården: från Skärhamn och Åstol många stora jakter på 60-70 ton; från Södra Grundsund, Ellös, Klädesholmen, 100-tals från Gullholmen. På vårarna låg de ute på långefisket, då det var slut fraktade de sten, och då det var lite med sten fraktade de kol och koks från Tyskland och järnskrot från Tyskland till Uddevalla varav sedan en del gick på järnväg vidare till Ödeborgs spikfabrik. Till att börja med var de flesta småfraktare segeldrivna. Men åren kring 1910 satte de in motorera allmänt och använde både segel och motor allt eftersom vädret lämpade sig.

Så var det stora tyska ångbåtar från Hamburg eller Lübeck, det var 3 som gick med sten förnjämnan och kallades Bismarcksbåtarna. De tog stycke gods, ofta från Göteborg, Halmstad eller Malmö, och fyllde sedan ut till full last med sten som de alltså kunde frakta till ganska lågt pris. De gjorde inte gott för småfraktare och var illa sedda av kutter-, jakt- och galeasskeppare. Så värst stora var de icke, en 2000-3000 ton. Kaptenerna ställde hårda krav: visst antal ton sten, så de fick full last, och båt skulle lastas kvickt. Kom de in på kvällen fick lastning börja med en gång, och vi lastade alltså även på natten i ljuset från blyslampor (pyramidliknande plåtbehållare för fotogen med hål upptill för veke) som ställdes uppe på stenhögarna, och så ljuset från båten själv. Så kunde vi hålla på till 3-4 på morgonen. Jag arbetade på bolagets kontor på den tiden men brukade passa på att vara med vid lastning för det tjänade man bra på. Plockarna fick 35 öre i timmen, "löshästar" som gick och slängde och fick ta vad som gavs hade 30 öre i timmen, för övertid fick vi dessutom 10 öre i tim. som tyskarna betalade; de vanliga lastningspengarna betalade stenbolaget. Bolaget skulle också skaffa folk som arbetade i lastrummet och kastade stenen ut till kanterna från den hög som tippades i mitten under lastrumsluckan, och för det betalade tyskarna till bolaget 40 öre i timmen per man i "stuvningspengar" (Småbåtarnas folk däremot gjorde sådant stuvningsarbete själv). Den tyska besättningen gjorde inget annat än skötte vinscherna. Vi var en 20-30 man vid lastning av sådana båtar, lämpade stenen i kassar som kördes på rälsvagnar fram till båten, där vinsch lyfte kassarna ombord, och tippade stenen ner i lastrummet (tidigare langning av sten från man till man i kedja var då bortlagd och gick inte fort nog).

Rälsen flyttades eller lades ut längre bort, allt eftersom stenhögarna minskade. Någon stapling av stenen ombord förekom aldrig, varken på små eller stora fraktare, för lasten blev tung nog ändå utan att lastrummet helt fylldes. På 1910-talet gick stora Jonsonbåtar från Stockholm med smågatsten på Sydamerika och hade annan last tillbaka till Norden och Sverige. Denna storexport tog slut någon gång under första världskriget. Det var stabila fartyg, 10000-12000-tonnare, och de kunde inte gå in till den tidens bryggor, utan galeaser och prämar tog "knotten" ut till dem, mest vid Örn och Rixö, och flera bolag slog sig samman för att kunna ge dem full last.

Bara där det var någon storlek på produktion och upplag lade man ut räls och körde fram kassarna på rälsvagnar ("trallor") och vinschade kassarna ombord eller kastade stenen från kassarna ombord. Ungefär 1905 började man i Södra hamnen köra fram stenkassarna med häst och vagn till lastbåt. Att man inte hade räls och trallor också där berodde på att stenen låg såpass nära, det låg ju sten på nästan hela Rosvikstorg i storruschen, och så fick dom inte blockera gatan med räls. Sådan hästkörning vid lastning förekom bara vid Slätteskär och i Södra hamnen. På små ställen där i regel endast småfraktare gick in, lade man ut ett par plankor eller landgångar, och på dem körde man stenen ombord i skottkärror.

Det förekom också att sten langades från man till man från stenhögarna fram till lastbåt, dvs. bara när man lastade småbåtar. Det var allmänt så under 1800-talets slut men upphörde i början på 1900-talet. När dom lastade småbåtar vid Slätteskärs brygga och vid ångbåtsbryggan i Lysekil fick stenen rutscha i träränna direkt i båt.

I Uddevalla lastade dom sten från järnvägsvagnar direkt till båtarna i trärännor. När dom lastade småbåtar hade dom ofta nere i lastrummet en stor stubbe efter ett gammalt träd som stenen fick falla på, men det var säkert mer för att skona båten än för att akta kanterna på stenen.

Det höggs och lastades sten även på vissa holmar. Jag kände några som högg på Getholmarne och Lindholmen. De bodde här i stan men for härifrån på måndag morgon med mat för hela veckan med sig, bodde i stenhuggarkoja på arbetsplatsen under veckan och kom hem igen på lördag. Från holmarna lastades i jakter direkt eller ibland från jakt till ångbåt.

Fruentimmer vet jag inte var med vid lastning. De stod i "silla": stod ute på bryggor även vintertid och saltade sill, med våta långa kjolar som frös till is och stod som tunnor kring kroppen; jag begriper inte att de inte frös ihjäl, men inne i magasinerna fanns oftast en brännvinstunna som de stack in och tog sig en värmare ur då och då. (På tal om fruentimmersarbete har jag hört berättas, att då Lyse kyrka byggdes 1851, var det en fattigkvinna från en stuga ute i Sivik som var med och piskade lera för 25 öre om dagen).

Stenhuggarna ville hellre stå i berget än lasta sten, de ville inte komma ur arbetstagen, och förtjänsten var kanske bättre i berget. Så det var inte många av den sorten som kom då bolag kallade till lastning, båtar tutade eller ryktet om väntad lastbåt gick från man till man. Nej, lastfolket bestod av "löshästar" först och främst, många från Bokenäs och Orust, för där fanns ju inga industrier eller nånting på den tiden. En del var bofasta här i Stenriket, men många kom hit på våren och for hem igen på vintern.

Även bondpojkar uppe från Lyse var lastare, en 4-5 man från Alsbäck (Pötäte-Johannes, Jephhusen och hans pojk och arrendatorn på prästgården) och några från Träleberg (Karl Juliusson och Franssonspojkar). Annars var det inte så vanligt att bondpojkar var med i lastning här i Lysekilstrakten. Ute på landsbygden hände det, att bönderna skickade sina drängar till lastning: drängen fick då hälften av lastningslönen och bonden tog resten.

Stenkörarna var under min aktiva tid i regel inte med vid lastning, de hade fullt upp att göra med sin vanliga körning. Kullgrens hade då storbrott bl.a. i Bansvik och vid nuvarande "Stallarna", och därifrån kördes med häst och vagn dels huggen sten ned till lastplats, dels skrotsten som tippades på lera och i hav. Mycket av stans yta är gammal gyttjig havsbotten som fyllts ut med skrot från stenbergen, så t.ex. kajområdet i Bansvik och platsen där nu Sandiaverken ligger.

Ibland var jag med som bolagets stenräknare då de mindre fraktbåtarna lastade in, och då fick jag se, hur enkelt och billigt skeppare och deras folk levde: det var grovt bröd, potäter och sill eller annan fisk, aldrig köttmat. Så man förstår, att en del skeppare lade upp pengar och småningom blev välbärgade redare. Såna exempel finns bl.a. i Skärhamn.

Att räkna sten gick till så här: lastare kom med tippkärran fram till båtkanten eller upp på däck och lämpade stenen i lastrummet, och någon av folket från bolaget räknade antalet sten, och för vart 100:e lades en sten på däck; när lastningen var gjord var det bara att multiplicera med 100. Så fick småbåtarna sitt lastbesked i stycketal sten. Storbåtarnas last angavs i ton, och tyngden uppskattades på ett ungefär medan stenhögarna ännu låg på plan.

Kullgrens hade ett par torpare i Häggvall (bl.a. Alexandersson) och ett par körare i Lysekil, som körde sten på alldeles särskilda villkor: bolaget köpte åt dem dåliga hästar som körarna dyrt fick betala på avbetalning; från deras körlön drogs en viss summa per månad, men hästarna var så usla att då de var betalda var de vanligen också slaktfärdiga. På sådana affärer gjorde bolaget pengar.

På Malmön hade Kullgrenbolaget självt 20-30 hästar med lejda kuskar för stentransporterna, men det räckte inte, så dessutom kom småbönder från fastlandet med egna hästar och kördon. Bolaget skulle hålla dragarna med foder, och bönderna passade på och gav hästkrakarna en massa havre och hö, så att de kom i gott hull. . . . Då bar det iväg med dem till hästmarknad, där körarna sålde dem till gott pris och skaffade sig billigare hästar, som i sin tur fick äta upp sig på bolagets bekostnad. Så den gången var det böndernas tur att lura bolaget. Senare, jag vet inte exakt när, lade Kullgrens ut en massa räls på Malmön, och hästarna försvann ur stentransporterna på ön.