

# En anläggsarbetares minnen från sekelskiftets början

Den allmänna benämningen på den arbetargrupp som for landet runt på järnvägsbyggen och anlägg var förr i tiden rallare. Namnet eller titeln rallare har nu kommit ur bruk, och nu bär denna arbetargrupp titeln anläggningsarbetare. Rallarna var sen gammalt beryktade som busar och slagskämpar som det var bäst att akta sig för och som slödder som ordentligt folk inte borde ha något att göra med, och det fanns väl också bland dem liksom bland annat folk sådana som inte var guds bästa barn. Men den som fick tillfälle att leva bland dem och göra deras närmare bekantskap fann snart, att rallarna i allmänhet var bra folk, bättre än sitt rykte. Och jag för min del har då kunnat konstatera, att sådan kamratanda och solidaritet som var till finnandes inom rallarkåren aldrig funnits inom någon annan arbetargrupp.

Min första kontakt med rallare och rallarlivet daterar sig från år 1900, då järnvägsbygget i min hembygd, Bohusbanan, påbörjades. Ryktet hade naturligtvis även nått dit, hur rallarna brukade fara fram. Och det var givetvis många som var oroliga för hur det skulle bli när dessa vilda säl-lar kom. Men det blev inte så farligt. Ingen regel utan undantag, men några större kontroverser mellan de tillresande rallarna och ortens folk förekom inte, utan blev det någon liten skärmytsling, så var det mellan de tillresande inbördes.

Så snart jag blev så gammal så jag dugde till något fick jag lära mig till smed, och vid den tiden järnvägsbygget började arbetade jag i en smedja därhemma. Smedjan låg alldeles vid stora landsvägen mellan Uddevalla och Strömstad och blott några meter från den blivande järnvägslinjen.

## Första mötet med rallare

Den första rallaren som jag kan minnas kom in var en ljuslockig västmanlänning som hette Grönberg. Han var arbetsklädd på sätt som rallare brukade vara på den tiden, i mollskinsbyxor och stovväst av samma slag men ren och snygg och gjorde ett gott intryck. Det var i kvällningen så han hörde sig för om nattlogi, vilket han fick hos oss jämte förplägnad som han behövde. Nästa dag fortsatte han vandringen längre norrut efter linjen. Men någon månad senare, då bygget påbörjats kom han tillbaka och hade två kamrater med sig, en värmlänning som hette Blomér och en dalmas som hette Anders-

och nu ville dom bo hemma hos oss, vilket de också fick. Ty vi hade en kammare som de fick disponera. De blev inte kvar så länge, ty de var inte tillräckligt vana vid trumläggning utan det blev för dålig förtjänst.

Bohuslän är som envar vet ett hårdfjällat landskap även om det finns små idyller här och där bland bergen, och där banan går fram var det ofta berg såväl över som under jord. Dvs. jord-skärningarna hade ofta berg i boten. Därför fanns det behov av borsmeder i nästan varje lag. Följden blev att vi i vår smedja fick fullt jobb med skärning av

verktyg för de lag som var i närheten, och blev erbjudna att gå in som smeder i lag som hade sina arbeten på större avstånd. Vilket jag för min del så småningom accepterade.

Det första jag började i ett lag var på våren 1901. Basen hette Elmström och var bleking till börden, s. k. sommarfågel. Samma var även de flesta av laget. Han hade ett litet berg samt en jord-skärning. Där var jag tills bergskärningen var färdig. Sedan flyttade jag över till Norlanders trumläggarglag som hade trumläggning i närheten av Dingle. Då detta var färdigt "tog jag maran på min rygg och vandrade så glad och trygg" några mil längre norrut efter linjen till Överby, där jag fick börja hos en bergsprängarbas som hette Hagman.

## Ingen fackförening

Vid den tid jag nu talar om fanns ingen fackförening eller annan organisation bland anläggningsarbetarna som kunde hjälpa dem att hålla samman för att hålla priser och tillvarata sina ekonomiska intressen utan i det fallet var det rena kaos. Vid statsbanebyggnaderna — och Bohusbanan var en sådan — tillämpades då och har gjorts långt

in i sena tider arbets- och kontraktssystem. Detta innebar att den som ville vara lagbas och ha exempelvis en skärning eller annat arbete måste lämna in ett anbud och sedan om hans anbud blev antaget skriva kontrakt. Priset bestämdes av den som hade lägsta anbudet. För att få arbete gällde det således att lägga in så lågt pris som möjligt. I kontraktet stipulerades att vissa procent av kontraktssumman — 25 proc. å jord och 30 proc. å bergarbe-ten — skulle stå inne tills betinget var färdigt, och för de flesta lag översteg väl sällan dagsförtjänsten med procent och allt kr. 3: 50 per dag. Förtjänsten beräknades per dag (dagsverke) på den tiden. Det var väl först efter den stora konflikten 1908—1909 som timlönssystem vid statens järnvägsbyggen började tillämpas.

Det fanns ju för all del vissa storfräsarlag ("reklamlag") som kom till högre förtjänst. Det var hos sådana basar som Svanbäck eller Stor-Masse som han kallades, "Katt-Anders" och Ola Persson m. fl. som inte direkt behövde delta i anbudskonkurrensen utan fick arbeten ändå.

Basarna för de större stenhuggarlagarna, sådana som Källberg och Kul-Bengt, behövde ju heller inte delta i den vanliga konkurrensen utan de fick ju arbeten ändå, ty vid broar och trummor fordrades sådan yrkesskicklighet och vana så där kunde inte vem som helst uppträda och konkurrera. Och tack vare detta behövde inte där heller vara sådant blodslit som exempelvis i jord-skärningarna, utan där gick det an att få priser så man kunde tjäna pengar ändå.

## Nöjesliv på den tiden

Något egentligt nöjesliv utöver vad som på den tiden var vanligt på landsbygden förekom ju inte. På kvällarna gick vi ju tillsammans och spelade kort — Mattes (Mas) och Whist var det mest förekommande kortspelet — och vid avlöningstillfällena samt kanske även oftare blev det förstås någon liter. Sådant var inte svårt att få, ty på den tiden hade gästgivaregårdarna både i Rabbals-hede och Tanumshede spritträttigheter förutom Grebbestad samt städerna Uddevalla och Strömstad. Men det gick i det stora hela lugnt och gemytligt till.

Gustaf Ceder

