



*Erik Henning Edvardsen
Folklorist, kulturhistoriker og
museumsleder ved Ibsenmuseet i Oslo*

Det moderne Skandinavia - en rallarbedrift?

Norges første jernbanestrekning, stambanen Christiania – Eidsvoll, sto ferdig i 1854. Den var anlagt for å korrespondere med dampskipene på Mjøsa, slik at en for dampkraft til lands og til vanns kunne bli fraktet fra Lillehammer og like ut til havet. Farbare vannveier via elver, kanalsluser og større innsjøer, kombinert med skinnelegging, gjorde at en effektivt kunne forbinde innenlands markeder med de i utlandet.¹

Jernbanen i Norge

Med stambanen og dampskipene «Jernbarden», «Skibladner» og «Dronningen» ble både varehandelen og persontrafikken forenklet, og i 1857 åpnet den såkalt «nye Chaussé» mellom Lillehammer og Tretten, så en i Nedre-Gudbrandsdalen fikk utbedret veistandarden til et nivå en ikke var bortskjemt med i vårt fjellrike og kuperte land. Også neste trinn i utbygging av innenlands infrastruktur ble anlagt i tilknytning til Mjøsa. Det dreide seg om Hamar-Grundsetbanen, en smalsporet statsbane som i 1862 forbandt den viktige markedsplassen ved Elverum med omverdenen, slik at Østerdalen, liksom Gudbrandsdalen fikk en portal mot den nye tid.

Det var vel ikke annet å vente enn at de i pionertiden, da det var dampskipene som bandt banestrekningene sammen,

enkelte steder anla banenett med smalere sporvidde for å spare penger. At denne praksis fortsatte til langt opp på 1900-tallet er derimot vanskeligere å fatte. Smålensbanen og de øvrige strekninger som forbandt oss med Sverige måtte være bredsporet, mens banene vestover gjerne ble prosjektert smalsporet. Heller ikke planene for Bergensbanen var fridd for en slik debatt, noe Sigurd Ibsen tok opp i sin prøveartikkel i introduksjonsbladet til tidsskriftet *Ringeren* i 1898, hvor han mente ordskiftet omkring sporvidden var preget en egen smålåten, norsk mentalitet: «Forkjærligheten for smalsporet i teknisk forstand er kun en særlig ytringsform af en smalsporet tankegang, som har gjort sig gjældende blandt os i mange måder. Ikke alene med hensyn til trafik, men ogsaa med hensyn til åndsliv, institutioner, politiske tilstander»

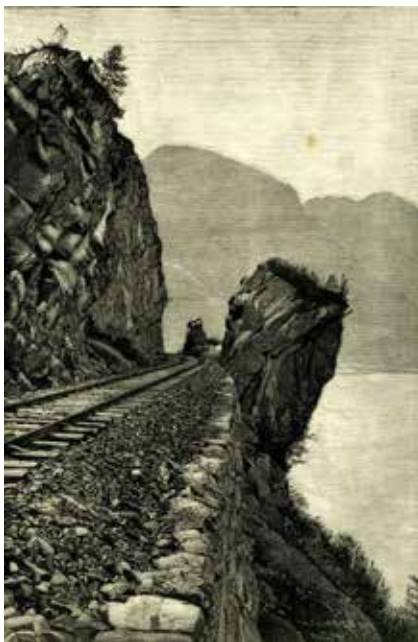
(S. Ibsen 1898:14). Han hevdet videre at den smalspørte jernbane var uttrykk for en «hævdvunden vildfarelse», ettersom den lite samfunnsgagnlige sporvidden ikke ga mer enn 5% besparelser, noe som kun resulterte i en dyrekjøpt, bakstreversk bruk av norske skattekroner. Det er kan hende noe av den samme sparepolitikken vi kan se konturene av i dagens signalfeil og forsinkelser etter gigantiske etterslep på vedlikehold, defekt materiell og nedleggelse av banestrekninger. Til tross for den åpenbare miljøgevinst det ligger i å satse på jernbanen, som forurenser langt mindre enn flytrafikk, trailere og personbiler, synes det å bero på samme mangel på fremtidsvisjon som Sigurd Ibsen advarte mot.

Importert ekspertise og skandinaviske bergverksarbeidere

For å bygge våre første baneanlegg var det leid inn britiske baneingeniører, og den som prosjekterte stambanen var ingen ringere enn Robert Stephenson (1803-1859), han som sammen med sin far, George Stephenson (1781-1848), hadde oppfunnet det skinnedrevne damplokomotivet «The Rocket», som ga startskuddet til verdens første, offentlige jernbane.

Mens anleggsarbeiderne i England bar navnet «navvies» (av navigator eller navigational engineer), fordi arbeidsstokken

i hovedsak var blitt overført fra tidligere kanalbyggervirksomhet, var det i Skandinavia bergverksarbeiderne som dannet kjernen i arbeidsstokken. Det skyldtes ikke at de



Fra Vossebanen. Illustreret Familieblad #14 7.april 1888 s 105

utgjorde noen majoritet blant anleggsarbeiderne, men at de besatt verdifulle kunnskaper om å hugge i fjell og minere, som var av avgjørende betydning i jernbanelinjenes møte med fjellheimen.

De fleste anleggsarbeiderne ble rekruttert fra husmannsklassen, men straks de innordnet seg gruvearbeidernes mentalitet og moralitet, og la til side nostalgiske følelser om foreldre og barndomshjem, forloveder, livsfjerne tanker om et privat familieliv, regional stolthet og nasjonalistiske tanker,

og sluttet seg til vandrelivet sammen med omflakkende, arbeidssøkende slusker, ble de gjennom initiasjonsriter innlemmet i fellesskapet. Var de først blitt akseptert fikk de også ta del i gruvearbeidernes erfaringer og ekspertise, og lærte arbeidsteknikkene for senere å dele kompetansen med likesinnede. Det var altså fremfor noe annet gruvearbeidernes kunnskapsforråd vedrørende kunsten å hugge i stein som ga rallarne yrkesstolthet og felles verdier. Steinboring og minering var ansett som det gjeveste, mens det var atskillig mindre stas å trille pukkestein eller løs masse.

Fra rælslegger til stolt rallar

Bus og slusk gir i dagligspråket ingen gode

assosiasjoner, men rallarne gjorde begrepe-
ne anleggsbus eller -slusk til hedersbeteg-
nelser, i sær om en fikk plassert et «ren-
hårig» foran. Rent konkret betød det å være
fri for lus i hodebunnen, men adjektivet ble
anvendt på dem som var uten lyter når det
gjaldt å følge rallarnes verdensanskuelser
og moralkodeks. Renhårig slusk er et beteg-
nende eksempel på hvordan rallarne kunne
ta opp negative karakteristikker og gi dem
nytt innhold.

Begrepet rallar har det vært lansert
mange alternative, etymologiske forklarin-



*Dovrebanen gjennom Gudbrandsdalen, med
arbeidslaget til Hans H. Kirketeigen fotografert
på Kvam i Nord-Fron i juni 1896.*

ger på. Hanna Lunds forsøk på definisjon,
at verbet «ralla» (= trille) som riktignok
ikke skulle relatere seg til trillebåra, men til
«kärran» (tipvognen), er likevel lite sann-
synlig all den tid slikt arbeid ble sett på med
forakt ettersom selv ufaglærte, sterke bon-
degutter kunne klare slikt. Dermed kunne
neppe det å trille ha gitt opphav til beteg-
nelsen rallar. Med tilstedeværelsen av så
mange britiske overordnede er det atskillig

større grunn til å anta at rallar var avledet
av det britiske ordet rail (= skinne), slik
som i railway. I så fall står kan hende rallar
i forbindelse med betegnelsen rælslegger,
og bør kanskje oppfattes som en kortform
av dette.

Især jernbanebyggingen, men også
damanlegg, veitraseer, fabrikkbygg, tunne-
ler og kanaler, var del av rallarnes domene.
Isolert og overlatt til seg selv som de var,
kunne livet rallarne levde trolig best beskri-
ves som en studie i annerledeshet. Miljøets
representanter så på seg selv som bærere av

ideer som på vesentlige punkter
skilte seg ut fra dem som så
vel bondeallmuen som indus-
triarbeideren hadde. Mange av
idealene som gjaldt innenfor det
gamle bondesamfunnet, for ikke
å snakke om det borgerlig liv,
ble totalt snudd på hodet. For
dem var det fremmed å hegne
om eiendomsrett eller vokte
over jordteigene. De omtalte seg
helst som sosialister og inter-
nasjonalister. Hengehoder med
tanker om hjemstavn, familiære
bånd eller å hengi seg til en
underordnet plass i samfunnet,
ble ansett for den reneste veder-

styggelighet. Deres identitet ble flagget med
stolthet.

Hus under hver busk og sand i maskineriet

Foruten fagstolthet, kravet til frihet og en
utpreget 'her og nå'-bevissthet, gikk deres
økonomiske disposisjoner ut på å leve livet
i frihet og ødsle penger uten tanker på å
spare eller investere i jordisk gods. I poli-
tisk tenkning var det ikke uventet spesielt
syndikalismen som vant gehør. Ble de pro-
vosert gikk rallarne til direkte aksjon, kastet

fra seg slegge og feisel, veltet trillebåra med hakker og spader og ba om sluttoppgjør for å vandre videre ut på nye eventyr. I dette miljøet var det ikke rom for tungsinn eller skjult misnøye.

Anleggskokkene

De kvinnene som valgte å operere innenfor et slikt utpreget mannssamfunn, måtte klare seg som best de kunne. Det var lettere å ty til rivalisering og stridigheter enn å gi hverandre en håndrekning. Blant kvinnene som søkte til anleggene var nok størstedelen prostituerte, eller ble det, for det betalte seg bedre enn å bære vann og koke mat. Men ansettelse som anleggskokke ga husvære og en viss form for trygghet. Til tross for samhold, felles kunnskapsutveksling, vandrelag og arbeidslag, og ideer om internasjonal solidaritet, skjedde det også rivalisering mennene imellom straks kvinnene gjorde sitt inntog. I sangen om kokkene i Rombakksbotn later det til å være en forsmådd beiler som tar avstand fra de løsaktige kvinnene som fulgte anlegget. I stedet for å oppsøke byer og tettsteder etter at anlegget var ferdig, flyttet festerlivet inn på anlegget med selskapsdamer og gauker som solgte utsøkt kostbar sprit. Også kamerater får gjennomgå i skillingstrykket «Ny visa frå Rombakksbotn [med] To morsomme viser: 1 Om kvinderne i Rombakksbotn. 2 En riktig glad Jente.» fra A. Kristiansens trykkeri i Bergen. Her skildres erotikk og svik, høye alkoholpriser, slåsskamper og drap:



JENTENE I ROMBAKSBOTN

1. En liten visa jag sjunga vil om Dalens døtre, ja mere til. Jag blandt dom varit i många år og kjenner dom ifrån topp til tå.
2. På Ofotsbanan jag først dom så, i hver en koja der nogra lå, det var vel kokka – det var en sak – men inta kunna de laga mat.
3. Den første som jag der skåda fik hon hedte Lisa, var glad og kvik. Hon tok sig gjerna et litet rus og k... der med hver enda bus.
4. Den annan kallar man "Svarta bjørn", hon var alt annat, men inta skjøn. Nu er det slut med den arma sjæl, en annan kok henna slog ihjel.
5. Ei flere navn jag nemna vil, de ere många som Norges sill; de sup og k... hver enda en, så de kan knapt stå på sina ben.
6. I Rombakksbotn der even fins præcis utaf samma sortans kvins; der skal man tro, der er liv og bråk, dem sup og k... i hver enda kåk.
7. Jag der har varit og drak en skål både hos Studenska og hos fru Pål, blef ør i møssan og sovnet af, og mine penger dem gik i kav.
8. At knøka penger er deres sett, de tar med hanna så fint og lett, isamme at du får kyssen sød, så hvilat kassan i deres skjød.
9. Om du i Botn vil ha en dram så vär försekti, far sagte fram; ti i dit ølglas du spriten får, du sovnar af, og din kassa går.
10. Om du blir negtat en flaska bok, så agta dig at ta den med pock;

revolveren blikstrer, du hør et smell,
og den, som skjød, det var Olga Well.

11. Og frøken Agnes hun er ej sen,
hon slås me kjæpper, ja, ja kniv
og sten'
en skalle even du lätt kan få
som farjar øgene både gul og blå.

12. Er du ej rädd för lidt dårleg luft
begiv dig då ind til Tina Tuft;
der kan du få både øl og brus
på kjøpet får du en kape l....

13. O, Dalens døtre, I usle kvins!
Jag trodde knapt at så simpla fins.
De var ei verdi at se utpå
de passa bedst at blandt fjellan gå.

Olga Well ble senere kalt Bjørndøden, fordi ryktet ville ha det til at det var hun som med et vedtre slo i hjel den store, kraftige anleggskokka «Svarte Bjørn». I en senere artikkel i *Arbeiderbladet* ble det, uten at det av den grunn må tillegges noen vekt som sannhetskilde, gitt en ganske annen kandidat til drapet på «Svarte Bjørn»: «Under et drikkelag kom hun i slagsmål med «Bus-Kerstin» og herunder blev «Svarte Bjørn» så tilredt at hun døde på sykehuset i Tornetrask.»² Den myteomspunne kokka er i ettertid blitt gjort til symbol på en rettskaffen, stolt og selvberget talskvinne, nærmest en representant for emansipasjonen, noe som må ha vært virkelighetens «Svarte Bjørn» fremmed. I løpet av Vinterfestuka i Narvik kårer rallarklubben årets «Svarte Bjørn», hvor hun til like har fått en konferanse og en turmarsj i sitt navn. Dessuten ble det i 1951 skrevet en roman om henne, mens hun i 1998 fikk en egen musikal eller cabaret oppkalt etter seg. Forestillingen re-



*Anna Rebecka Hofstad,
kalt "Svarta Bjørn"*

sulterte også i en egen studioversjon, da Kari Bremnes utga sangene på CD.

Ingen har riktig visshet om hvem «Svarte Bjørn» egentlig var, og det knytter seg stor usikkerhet til om Anna Rebecka Hofstad, født på Tjøtta i Alstahaug kommune i 1878, som familiære etterkommere lanserte som virkelighetens «Svarte Bjørn» kan identifiseres som sådan. Det eksisterer et helt konglomerat av rykter og oppfatninger knyttet til hennes liv og død. Ikke bare

eksisterer det divergerende oppfatninger om hvem som tok henne av dage, men hvorvidt det påståtte slagsmålet kan betegnes som den egentlige dødsårsaken. Den svenske baneingeniøren Manne Briandt har vunnet gehør for at det var Olgas søster, Maja Well, som slo henne i svime, og videre at



Kopi av det opprinnelige korset på hva en tror kan være Annas grav i Tornehamn. Wikicommons.

hun ble innlagt på sykehuset i Tornehamn, men at hun først døde på et senere tidspunkt og av helt andre årsaker ettersom hun led av tuberkulose (Briandt 1940:133). Hanna Lund (1877-1967) skal derimot ha fått vite av rallaren Ola Vinberg at det var en «värm-ländsk finnkvinne» som drepte henne (Lund 1949:171). Hvem hun var, hvem som slo, og om hun i det hele tatt ble drept, vet vi altså ikke. Som et symbol på kvinnelig mot har hun samtidig blitt innhyllet i hemmelighetens slør. Selv det enkle, hvitmalte korset som i sin tid ble plassert over hennes grav på Tornehamn kirkegård forsvant, men har i nyere tid blitt gjenskapt med sin ordknappe påskrift «Anna Norge», samt dødsdatoen: «19/10 1900». Likevel gir også dette henne en ytterst tvilsom biografisk ramme. Et eldre avisfotografi synes nemlig å vise en helt annen dato: «12/10-01».

Den kritiske, kvinnefiendtlige beskrivelsen av Rombakksbotns kvinner, skyldes altså gledespike og brennevin-selgernes inntog på anlegget. Ellers gjorde rallarne seg riktig i flid med å opptre galant og oppføre seg pent når de var på vift. Ikke minst tok de på seg «storvesten» og viste seg spandable overfor det annet kjønn. Da pengene tok slutt og de fine, nyinnkjøpte klærne var stampet, røynt det på med fortsatt oppmerksomhet, og det var vel helst i motgang en skulle kjenne sine venner? Rallarne følte seg nok sviktet da, en misnøye de som visediktere også visste å gi uttrykk for:

HOTEL d'LUS

1. Om du på fickan pengar har och har på flaskan blott en klar då straxt på stund du finner hus uti Hotel d'Lus.

2. Men om du inga pengar har værdinnan af dig skjortan tar och hon dig kastar ut burdus ut ur Hotel d'Lus

Imidlertid var det en kvinne, som til tross for sin akademiske bakgrunn skulle bli som en skytshelgen for rallarne, førstebibliotekar Hanna Lund (1877-1967) ved katalogavdelingen i Universitetsbiblioteket i Oslo³. Hun var datter av Louise og Ole Wilhelm Lund. Faren var ingeniør og premierløytnant i infanteriet.

Hanna Lund skulle gjøre det til sin livsoppgave å forsvare de gamle rallarbusene, og stå for innsamling av deres sangrepertoar (NBO Ms 4^o 2985 Hanna Lund: Rallarviser). Ved siden av dette engasjementet var hun også en av landets mest markante sorop-



*Fotografisk portrett av
Hanna Lund*

timister. Uavhengig av hennes brennende engasjement og gjerninger for kvinnesaken, oppnådde hun rallarnes beundring. At hun dessuten kjøpte viser og betalte for deres meddelelser, økte naturligvis populariteten. Det førte også til at hun mottok tiggerbrev, bl.a. fra den kjente rallardikteren Ferdinand Iversen (1873-1943), som bl.a. skrev den samfunnskritiske «Ny anleggsvise om anleggene på Herøya og Rjukan» og dedikerte den med å plassere hennes navn på forsiden av skillingstrykket, liksom han også gjorde med «Rallarvisa om Flåmsbanen»: «Tilegnet frk. Hanna Lund.»



Ferdinand Tversen:

Rallarvisa om Flåmsbanen

Tilignet frk. Hanna Lund.

*I ly av høye fjelle ved fjordens stille vann
Jeg etter vil besynge en bane om vårt land:
Jeg sang så tidt om baner som pløyer fjell og vr,
nå er det mesterverket i Flåm som står for tur.*

Den banen er betraktet som Nordens underverk,
en svingtrapp oppi fjellet for dampmaskinen sterk;
her blekner alt det store i norske fjellers do,
fra Kongsbergs skjulte ganger til Stord og Rjukan II.

*På femten kilometer i kurver og i trinn
vi løstes opp fra djupet til Vatnahalsen inn,
her følger vi spiraler i fjellets mørke vrå
og vet ei av før oppe vi Myrdal treffer på.*

I dristige profiler vi følger togets flukt
og får et glimt av dagen ved Kårdals viadukt,
og når vi ruller ut fra det gjennomslåtte fjell,
da ser vi med forandring det første fjellhotell.

*Hit kom for år tilbake en munter rallargjeng.
Vi hadde trampet vidda og trået mark og eng:
Fra Rjukan's ville trakter til Flåm vi skulle ned,
mens vackre Värmlands-Lisa på slengen fulgte med.*

Hun var iblant de ekte, de sjeldne i sitt slag,
som røktet sine plikter ved natt så vel som dag;
i Flåm hun ble vår kokke og stelte i vårt lag,
var sikker som ei klokke med trofast hjertelag.

*Mens mangen fyrig kvinne fra banen dro iveri,
var Lisa stis som fjellet i knop som på galei;
når gleden sto i taket hun gillet vårt kalas
og derfor skal i visa hun ha sin egen plass.*

Ja, Flåms berømte bane den skilte seg jo ad
fra alle andre yrker som setter ned vår stat;
Her var der ingen fråga om hjemstavn eller band,
når blott man kunne svinge en feisel i sin hand.

*Her hyklet ingen bønder seg inn og tok vårt knog,
ti sjefen selv bestemte hvem han i arbeid tog;
Hit kom så mangen luffer fra trampens bitre sti
og fikk sin plass i stuffen, hvor han var hjemme i.*

Vårt knog er jo det samme i både nord og sør;
vi stiller oss i sjakten som gammel vone gjør:
vi tenker på vår elskling så søt og snild og god,
mens boret sakte kryper i fjellet fot for fot.

*Det hendte jo iblant at vi tok en tur til sta'n,
det setter jo sitt krydder på mangen frisk roman;
men reiste vi til Bergen og tok en selskapsår,
da var der jul i påsken og midt på vinter vår.*

Her ender jeg min vise for banen og dens menn
og for hver munter pike som kåret seg en venn;
nå pynter hun sin stue og har sitt eget bo,
fra hun som rallarfrue for allertingen sto.

Nødvendigheten av rytmisk arbeidssang

Rallarvisene fikk en mer samfunnskritisk tendens etter hvert som hjemstavsrett ble et kriterium for arbeidskontraktene, slik det skjedde på Herøya og Rjukan, der rallarne fikk stå utenfor portene. Samtidig kom den elektriske maskinboringen til å frata rallarstammen deres eksklusivitet rundt yrkesutøvelsen. Flåmsbanen, hvor det ikke var mulig å komme til med nymotens italienske bormaskiner, ble en siste oppvisning i hva rallarstammen kunne utrette med sin særegne fagkompetanse.

Men rallarvisene var ikke bare tekstlig innhold. En vel så viktig del ved sangen var at den tjente til hjelp med koordinering av arbeidsmomentene. Det gjaldt ikke bare pålevisene, hvor det kun var om å gjøre å samle seg om å heve og slippe loddet gjennom å ta «samse tak», eller baksevise-ene, hvor nedtelling mot forente krefter gjorde en i stand til å flytte på svære steiner. De rytmeunderstøttende borevisene fungerte også som fingerforsikring, avpasset utførelsen ved tomanns postboring, hvor to sto og slo vekselvis med slegge mot feiselen, som ble holdt og dreid rundt av den tredje. Ei slik rytmisk vise som samtidig anskueliggjør rallarnes holdninger til nostalgi og tungsinn, finnes opptegnet av Gustaf Cronsell i 1890-årene. Selv om hans informant til nedenstående variant, hentet fra August Bondesons *Visbok II*, var fabrikkarbeidersken Lavid Johansson, bærer teksten tydelig preg av en mannlig dikter og menns sangrepertoar:

RALLARVISA

1. Åtta år, sen jag var här.
Häj, di, hurra!
Då hade jag en flicka kär.
Långt härifrån.
2. Jag åtta bref till hånne skref,
Häj, di, hurra!
Hon alla dem i stycken ref.
Långt härifrån.
3. Hon flätade dem uti sitt hår
Häj, di, hurra!
Då, kan ni tro, min sorg blef svår,
Långt härifrån.
4. Stockholm är en livvader sta'
Häj, di, hurra!
Där stadens vagnar gå på räll.
Långt härifrån.
5. Önskar du veta, huru rallare mår?
Häj, di, hurra!
Jo, glaset klingar, kärran går.
Långt härifrån.⁴

Den fandenvoldske innstillingen til å bli sviaktet av kjæresten, som hånte den amorøse skribent med å lage papiljotter til håret av brevene, blir understreket av refrengets sarkastiske «Häj, di, hurra!» og «Långt härifrån». I tillegg kan det virke som et brudd i handlingen mellom tredje og fjerde strofe, der perspektivet plutselig skifter til

gleden over skinnegående trikker i Stockholms gater. Det beror nok ikke på glemsel at sangeren ristes ut av en hendelse som lett kunne resultert i tungsinn og kjærlighets-sorger. Fokuset blir rettet mot hva rallaren har utrettet og hva som ventet den ubundne kropp straks anlegget var ferdig og en med pekuniært oppgjør i pungen igjen kunne oppsøke hovedstaden og nyte fruktene av sitt arbeids slit.

Noter

¹ Den slags overveielser er også gjort til et sentralt tema i Ibsens *Samfundets støtter* (1877) hvor konsul Karsten Bernick aktivt motarbeider en kystlinje for jernbanen, som ville komme i konkurranse med skipstrafikken. I stedet går han inn for en sidelinje fra innlandet; «Hovedsagen var at den ikke vilde kommet det større samfund tilgode. Derfor satte jeg mig imod den, og så blev indlandslinjen vedtagen» (HIS7 2008, s. 43), vel å merke etter at han selv hadde kjøpt opp de verdiløse tomtene, så ingen andre enn ham selv kunne få gevinst ved salget.

² *Arbeiderbladet* nr. 218. 18. september 1937.

³ Hanna Lund var cand. mag. Fra Universitetet i Kristiania i 1911.

⁴ August Bondeson: *Visbok. Bd 2*. Stockholm 1903, hvor det blir opplyst at visa var opptegnet i 1890-årene av Gustaf Cronsell etter Lavida Johansson, født i Ingelsered, Bollebygds församling, som tjente som fabrikkarbeiderske ved Hedefors, Lerums församling i Västergötland.

Litteratur

Briandt, Manne 1940: *Med slägga, borrh och spett. Rallarehistorier och rallarevisor*. Stockholm.

HIS7 2008 = Henrik Ibsens skrifter, bd. 7. Oslo. Ibsen, Sigurd 1898: Bredspor mod smalspor (s. 13-15) I: *Ringeren*[s introduksjonsblad].

Lund, Hanna 1949: *Rallarviser*. 3. Gjennomsette og økte utgave. Oslo.

Rallare utenfor Hotel Bristol i Kristian IVs gate i Oslo. Oslo Museum.

