

## Rallaren Johan Andersson

Johan Andersson,  
Född 1850-03-16 i Ryda Skaraborg.  
Död 1929-06-22 i Harg.  
Gift 1877-01-20 i Harg med  
Anna-Karin Löfkvist.  
Född 1852-01-01 i Harg.

### Barn

Anna Kristina. Född 1877-07-14 i Harg.  
Karl Johan. Född 1879-07-09 i Harg.  
Julia Amanda. Född 1881-12-24 i Harg.  
August Bernard. Född 1884-11-06 i Harg.  
Anders Joakim. Född 1887-02-08 i Harg.



Två rallare som låter sig fotograferas, vem vet det kan vara Johan som sitter på räiset och tar igen sig ett tag.

### Järnvägens barndom i Sverige

I Sveriges riksdag fattade 1853 beslut om en nationell utbyggnad av stambanor och bibanor. Den första allmänna banan gick mellan Örebro och Nora och öppnades för trafik i mars 1856. Sverige blev därmed det fjortonde järnvägslandet i världen. Redan tjugo år tidigare hade den första järnvägen invigts i England och utbyggnaden tog fart i många länder under 1830-talet.

I Sverige byggdes stambanorna i statlig regi, medan privata intressenter kunde få tillstånd att anlägga bibanor. När järnvägsnätet var som störst, år 1938, drevs två tredjedelar i privat regi. Många privata ägare kämpade dock med ekonomin och 1939 beslutade riksdagen om ett förstatligande.

### Rallaren och hans arbetsvillkor

Ursprunget till ordet rallare är lite oklart - det kan komma från "rallväg", en försvenskning av det engelska railway, eller från "ralla", skottkärra. Till en början var beteckningen närmast ett skällsord, för rallarna var

fruktade ute i bygderna på grund av sina vilda "rallarlagsmål" sitt i bland hejdlösa drickande och sina framgångar bland ortens unga kvinnor.

Rallarens arbetsdag pågick från fem på morgonen till åtta på kvällen, med tre långa raster: 8-9, 12-13.30, 16.30-17. Kvart i fem på morgonen måste alla ställa upp till samling. Då räknade schaktmästarna in arbetarna och läste en bön. Sedan sjöng alla en psalm.

Den som kom för sent fick som straff börja arbeta först klockan 8 och förlorade därmed en fjärdedel av sin dagsinkomst. En vitröd flagga, "katten", hissades upp och togs ner för att markera när arbetet startade och slutade.

Järnvägsbygget var indelat på avsnitt om cirka två mil, men en sträcka kunde vara längre om terrängen var lätt och kortare om det var många schaktningar och tunnelsprängningar som behövde utföras. I hierarkin, över arbetslaget med lagbas, fanns flera nivåer med ingenjörer med militär bakgrund. Disciplinen var sträng och det behövdes inte mycket för att bli avskedad:

"Vid anställningen erhöles ett så kallat anställningskort, stort som ett halvt spelkort,

upptagande ens personalia, detta kort skulle arbetaren 'vid risk av avsked' ständigt bära på sig i arbetet. Begick så arbetaren någon förseelse, om han exempelvis vågade sig på att svara på utskällning från en överordnad, begärde denne strax hans kort och noterade därpå, att arbetaren var avskedad på grund av den eller den förseelsen, och sen var det intet annat att göra för syndaren än att gå till kontoret och lyfta sin inestående löning, vilken vid avsked utbetalades efter en krona per dag oavsett vad han tjänat därutöver, samt att utfå sitt betyg, som självklart innehöll uppgift om orsakerna till avsked, och ge sig av."

Arbetsverktygen var "stora, klumpiga opraktiska, dåliga och svårhanterliga". För hand borrade rallarna hål i berget för att kunna spränga. En man slog med slägga på en borr, som en annan höll i och vred på mellan varje slag. Stenborren var av järn med spets och skalle av stål, och spetsen fastnade ofta i hålet så att man måste borra ett nytt - där samma sak kunde upprepas. Det hände att man fick borra fyra hål för att kunna få till ett sprängskott. Släggorna var också av järn med slag av stål som kunde lossna och landa i skallen på den som satt och vände borren.

Spadarna var raka och tvära på ändan och spetten bestod av rent järn och var fruktansvärt tunga. Det fanns två sorters skottkärror, lillkärran och storkärran. Det krävdes tre man för att köra storkärran, en som styrde via en lång stång och två som sköt på. Om hjulen stötte mot en jordkoka eller dylikt på landgången tippade kärran och styrmannen slungades våldsamt upp i luften och framåt. En del olyckor fick mycket svåra följder.

Den militära disciplinen luckrades upp med tiden och under 1880- och 90-talen utvecklades rallarna till "ett släkte för sig", enligt Carl Johan Söder, en av talesmännen för rallarna under 1900-talets första år. Visst berättas det att folk ute i bygderna var så rädda för rallarna att man yrkade att järnvägen inte skulle byggas, men det fanns också en solidaritet och sammanhållning inom kåren som

var unik. Rallarna tog hand om utslagna och skadade kamrater långt före sjukförsäkringarnas och socialvårdens tid.

### **Rallaren Johan Andersson**

Den 16:e mars 1850 i Kjedums socken, Ryda församling i Skaraborg fick hemansägaren Anders Eriksson och hans hustru Stina Andersdotter i Arentorp två gossebarn, ett av dem dog vid förlossningen, det andra döptes till Johan den 17:e mars av pastor Synnerholm.

Vid Arentorp utökades familjen med döttrarna Anna-Stina den 11 oktober 1851 och Johanna, den 17 november 1853.

I december år 1855 inför julen när Johan har fyllt 5 år drabbas den fyraårige Anna-Stina och tvåårige Johanna av en okänd sjukdom, de dör båda två i december månad inom loppet av fem dagar.

År 1856, den 25 april, utökas familjen med en dotter som enligt tidens bruk får namnet efter ett avlidet syskon, hon döps till Johanna.

Familjen flyttar samma år till Stubbängshagen, som hör till Åsens skattegård i Halvås socken. Fadern Anders antecknas där som torpare och vid modern Stina står det noterat, "fattig och bräckelig".

Vid torpet föds även dottern Anna-Britta den 9 maj 1865, hon blir dock bara 8 dagar gammal då hon dör i en okänd barnsjukdom.

15 år gammal noteras det i husförhörslängden att Johan adm(itterats) den 8 oktober 1865, han har då läst för prästen och visat sig kunna Luthers katekes och även förstå dess innehåll, troligen efter att ha svarat på frågor efter Svebilii katekes. Johan är då konfirmerad vilket innebär att han bekräftat dopet och han får därefter rätt att ta nattvarden.

1870 när Johan är 20 år börjar han arbeta som dräng på närliggande gårdar.

När Johan ändrar yrkesbana och blir rallare är okänt, de spår han följer leder mot Hargs socken i Uppland. Johan var troligen med vid byggandet av järnvägsbanan mellan Dannemora och Harg och träffade väl då Anna-Karin Löfkvist, dotter till f.d Kronobåtsmannen Carl-Erik West. Anna-Karin har sedan tidigare 4-årige dottern Klara Matilda.

Den 20:e januari år 1877 var det dubbelbröllop i Hargs församling. Det var systrarna Anna-Karin och Maria Löfkvist som gifte sig med varsin rallare.

## Hargs vigselbok

19	Jernvägsarb. Johan Andersson och frigan Anna Karina Löfgvist både i Löfgvisthammar	1850 <sup>12</sup> Dec. 10 1852 <sup>1</sup> " 24	F. And. - ledigt bogg A. H. Löfgvists fader fysikal. West. giff- man, närvarande	1877 2. Jan. 20 20
20.	Jernvägsarb. August Gustafsson och frigan Maria Auguste Löfgvist, både i Löfgvisthammar	1848 <sup>15</sup> Dec. 10 1858 <sup>21</sup> " 17 " 24	Gustafsson - ledigt bogg A. H. Löfgvists fader samma West. giffman	3. Juni 20

Efter giftermålet bor de kvar vid Löhammar fram till år 1882 då de med sina barn, Matilda, Anna-Stina, Karl Johan och Julia flyttar till Westerängarne där Johan antecknas som arbetare. Vid Westerängarne får de även sonen August. År 1886 flyttar de tillbaka till Löhammar där sonen Anders föds. Vid Löhammar bor de sedan kvar till 1905 då de flyttar till Stockby där Johan blir Arrendator

till en av Friherrinan Ebba Beckfries gårdar. Omkring 1920 övertar sonen Anders arrendet på gården. Johan och Anna-Karin bor sedan kvar hos Anders och dennes hustru Jenny Kroon och deras nio barn. Den 25:e oktober 1926 blir Johan änklings då Anna-karin går ur tiden, Johan själv får i slutet av livet en önskan om att återse sina ungdoms bygder och att träffa sin syster Johanna. Johans liv slutar den 22:a juni 1929, i Hargs dödsbok noteras följande.

27 Juni 1871 -	Johan Andersson, f. arrendator Stockby	50 <sup>14</sup> / <sub>3</sub>	1	366 Beckfries
----------------	---	---------------------------------	---	---------------



Dannemora-Hargs Järnvägsaktiebolag bildades 1875 och koncessionen godkändes samma år. Byggandet gick fort och den 39 km långa banan kunde öppnas för godstrafik redan 1876. Det allmänna öppnandet var 2 januari 1878 och samtidigt öppnades den 8 km långa bibana från Knaby till Ramhälls gruvor. Huvudsakligen användes banan för godstrafik till och från järnbruken. Det fanns ett sidospår till Österby bruk och bruket fick transportera normalspåriga vagnar på smalspåriga tvåaxliga boggier till bruket från Dannemora. Vagnarna fortsatte via den normalspåriga Uppsala-Gävle Järnväg mellan Dannemora och Örbyhus.





Johan Andersson  
Född 1850-03-16  
i Ryda Skaraborg.

Några ättlingar till Johan

På min sida

På din sida

