

Forskojan - en berättelse om skogshuggarlivet vid Varjisån



Marie Johansson
Skogshistoria 1, 1999.

Inledning

Den 6:e april 1999 befann jag mig i mina föräldrars stuga vid Varjisån i Norrbotten när vi oväntat fick besök av en man som presenterade sig som Ragnar Hedman. Han kom in i stugan som för övrigt har namnet Forskojan och började berätta över en kopp te hur det såg ut i kojans på den tiden han själv jobbade i skogen och kojans användes av skogsarbetarna. Det var denna berättelse som inspirerade mig till att skriva denna uppsats om skogshuggarlivet vid Varjisån med utgångspunkt från Forskojan och Ragnar Hedman. Det kändes speciellt roligt att få en inblick i skogsarbetarens liv före skogsbrukets mekanisering av en som själv var med och upplevde det. Uppsatsen är i huvudsak baserad på telefonintervjuer med Ragnar Hedman bosatt i Dala-Floda som gjordes den 27:e och den 28:e april 1999. Jag skickade Ragnar ett antal frågor en vecka före intervjun som underlag för våra samtal. Som komplement till intervjun har jag läst litteratur som handlar om hur sydspetsen av Jokkmokks socken i början av 1900-talet befolkades allteftersom skogsråvaran blev alltmer efterfrågad. Där ingen annan referens anges är textmaterialet en bearbetning av Ragnars berättelse.

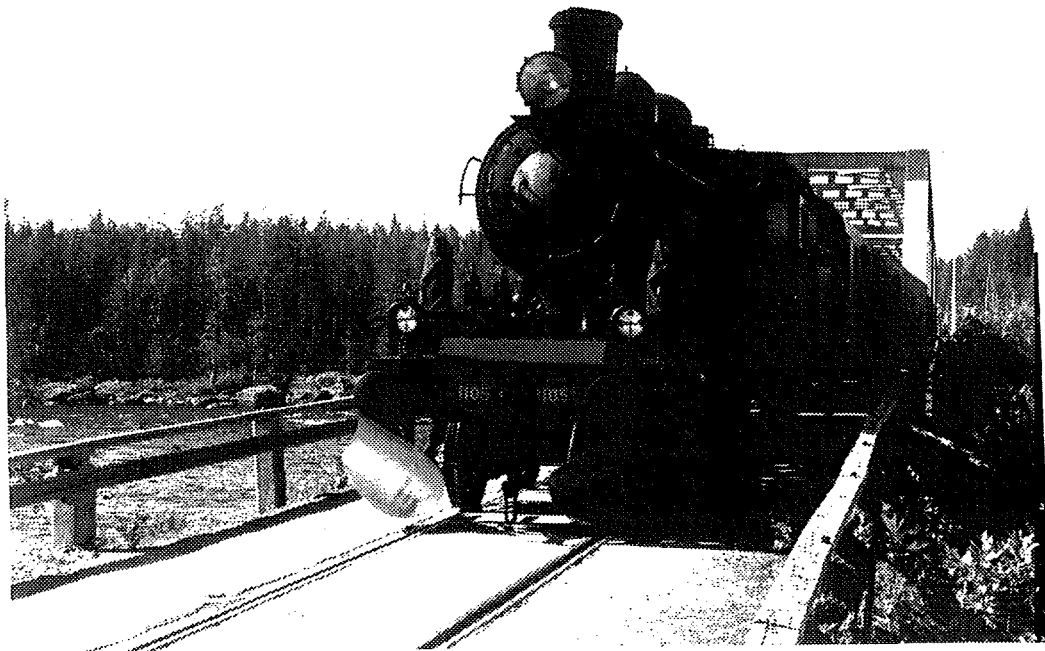
Miljonstämplingen

När Domänsstyrelsen i mitten av 1880-talet lät stämpla 1 250 000 träd i trakterna kring Varjisån blev det liv i de orörda storskogarna. AB Storfors med patron Hedkvist i spetsen köpte miljonstämplingen och inledde därmed den skogsepok som varar än idag. Faktorsboställen uppfördes i Varjisträsk där man även hade varuupplag för människor och djur. Man fick arbeta för de varor som behövdes, vilka genom förvaltningens försorg drogs av när slutlikviden för året skulle utbetalas. Med patron Hedkvist som störste aktieägare hade Storforsbolaget gett arbetarna över hela området bidrag för kojors och stallars uppförande. Det hörde alls inte till vanligheten att så var fallet, men så var det ju ej heller någon liten rotpost det här var frågan om. Av bolaget hade kronan förvärvat en och en kvarts miljon träd för 1 krona och 20 öre per styck. Därutöver hade man även åtagit sig att rusta upp Varjisån för att göra den flottningsbar (Johansson, 1987).

Livet i Varjisträsk

Ragnar Hedman föddes den 28 oktober 1927 i Varjisträsk. Vid den tiden bestod byn av fyra familjer. När Inlandsbanan 1932 kom till byn femdubblades plötsligt invånarantalet. Det blev fler biltransporter på vägarna utefter banan och även lastbilarnas antal ökade. En allt livligare byggverksamhet tog fart i den lilla byn Varjisträsk. Förutom baracker för rallarfolket byggdes en och annan stuga för den nya generationen. Med byns plötsliga tillväxt tillkom två affärer och två kaféer. En av affärerna var konsumägd medan den andra var privatägd. Konsumbutikerna växte som svampar ur jorden under dessa år och de var välkomna eftersom de dumpade priserna för privathandeln, som förut saknat konkurrens (Johansson, 1989). Från 1933 fanns det även ett postkontor i byn. Skola hade funnits där redan från sent 1920-tal.

Den 6 augusti 1937 invigdes Inlandsbanan av kronprins Gustav Adolf (Johansson, 1989). Det byggdes järnvägsstation i Varjisträsk med dagliga turer till både Arvidsjaur och Jokkmokk. Det fanns 15 skolbarn i byn 1934 men hösten 1937, samma år som Inlandsbanan var färdigbyggd, flyttade 12 av skolbarnen söderut där det fanns fortsatt arbete för deras föräldrar inom Statens järnvägar. Detta innebar att invånarantalet i Varjisträsk drastiskt sjönk, men redan i början av 1940-talet skulle befolkningen tillta igen tack vare näst intill obegränsade arbetstillfällen i skogen med framförallt kolning som den huvudsakliga verksamheten. Under andra världskriget behövdes stora mängder träkol till järnframställning och i trakten av Varjisträsk fanns stor tillgång på torrfuror vilket gjorde koltillverkningen i stort sett obegränsad. Från Varjisträsk järnvägsstation avgick årligen mer än hundra vagnar kol under en period mellan 1942 och 1946. Även brännved till Stockholm skickades i stor utsträckning med järnvägen 1944. Trots att det bara fanns 15 till 20 fasta boende i Varjisträsk hade trakten över hundra arbetstillfällen att erbjuda. Våren 1938 drogs skolverksamheten in i Varjisträsk och därefter sändes de kvarvarande barnen till skolhem i Kåbdalis.



Inlandsbanan. Foto: Marie Johansson

Forskojan

Första gången Ragnar kom i kontakt med Forskojan var 1938 då han under ett skollov hälsade på sin pappa som jobbade som kusk och sin syster som kockade i kojan. Forskojan byggdes sannolikt under tidigt 1930-tal och stod brevid en gammal skogarbetarkoja vid namn Spångkojan invid Varjisån. Spångkojan kallades även för "Jämmerdalen" efter den svåra snövintern 1936. "Snödjupet 1935-36 var det största i mannaminne. Huggarna fick ibland söka stämpelmärkena under de översta snölagren kring träden. Det var också farligt att fälla träden, genom att man då stod djupt nere i snögroparna och hade svårt att hinna upp ur dem när trädet föll." (Johansson, 1989). Sommaren 1950 flyttades Forskojan till sitt nuvarande läge ca 5 km nedströms Varjisån. Det var Ragnar och hans far Frans Hedman samt skogsarbetaren och timmerkunniga Frans Österlund som märkte ut timret, rev och satte upp kojan på dess nya plats. Forskojans timmerändar märktes upp medsols vägg för vägg. Norrsidan av huset fick beteckningen A och den nedersta stocken fick heta A1, stocken ovan denna för A2 och så vidare. Detta märkningssystem underlättade avsevärt uppmonteringen. Vid uppsättningen byttes de fyra nedre timmervarven ut mot nybilat timmer. Alla transportererna skedde med häst. Berget norr om Forskojans nya placering var känd för lång och vacker skog. Ragnars far som 1932 var med och byggde landsvägsbron över Varjisån 2 km nedströms Forskojan berättade att timret till brobygget togs från detta berg och handbilades med 12x12 tums skarpkant. Det var med andra ord ett par rejäla tallar som grundlade det brobygget.



Forskojan år 1996. Foto: Marie Johansson

Forskojan flyttades för att tillgodose kommande sovplatsbehov i skogsarbetet. Efter flytten inreddes Forskojan till en så kallad kökskoja med kök, matsal, ett rejält skafferi och den obligatoriska kockburen som var kockans alldeles egna lilla rum. En god kocka var guld värd och hon behövde aldrig annonsera om sina tjänster eftersom ryktet spreds. Den skogskoja som sedan tidigare fanns på platsen användes därefter enbart som sovkoja.

Kojlivet började som regel i mitten av november när det frusit och kommit lite snö och var igång till den 15 eller 20 april då barfläckar på basvägen stoppade all körning. Det var vanligt att det bodde mellan åtta och tio arbetare i kojan i Domänverkets tjänst. Av dem var två eller tre kuskar och på varje häst gick det två till tre huggare. Huggarna delade på ett rum och kuskarna på ett annat eftersom kuskarna var tvungna att stiga upp tidigt på morgonen för att gå till stallet och utfodra hästarna. Hästen hade alltid haft en framträdande roll i skogsbruket och familjeförsörjningen. Det var viktigt att hästen fick det bästa höet och bra med havre. En skogskoja placerades alltid vid ett vattendrag eller en kallkälla för att det skulle finnas rik tillgång på vatten både till hästen och till arbetarna.

Arbetet med att bära in vatten och ved till kojan fördelades efter en speciell lista som upprättades i början av arbets säsongen. Listan bestod av en bräda som var drygt 30 cm lång och 10 cm bred. Namnen på alla i kocklaget ristades in i brädan och brevid vart namn borrades ett hål. För varje dag flyttade man sedan en liten pinne mellan respektive hål och på detta sätt kunde man hålla ordning på vems tur det var att sköta om ved och vattenförsörjning. Vedhuggningen avklarades med gemensamma krafter någon kväll då och då. Ibland hjälpte de kockan med att torka disk så att hon skulle hinna få en ledig afton och hinna delta i kvällens samtal. Varje kocklag hade en "kockfar" som hade till uppgift att hålla i det ekonomiska. Varje år röstades säsongens kockfar fram och Ragnar fick ofta den uppgiften tilldelad sig. Det gällde att inkassera matpengar från arbetslaget var 14:e dag samt att betala räkningar till affären för inköpt proviant. Kocklönen betalades direkt till kockan. Den allmänna stämningen i kojan var i regel god men den var dock aningen väderberoende, berättar Ragnar. Vintrar med mycket snö och kalla dagar bidrog inte till någon direkt munterhet.



Kocklag från Jägkojan intill Varjisån. Ur boken *Folkliv i skogslandet – en verklighetssaga* (Johansson, 1987).

Eftersom Forskojan endast låg fem kilometer från Varjisträsk körde Ragnar hem med hästen varje lördagseftermiddag och tillbaka på söndagskvällen. Allt eftersom bilen blev var mans egendom så minskade behovet av skogskojan som arbetsbostad tack vare att de flesta arbetarna kunde åka hem och sova (Harr, 1999). Ragnar berättar att 1955 hade i regel alltid någon i huggargänget bil och därför behövde huggarna inte i lika stor utsträckning övernatta i kojan. Kuskarna var däremot nödgade att stanna i kojan eftersom de hade hästarna att sköta. Det sista timmergänget som utnyttjade Forskojan gjorde det vintern 1957. Därefter stod kojan i regel tom om vintrarna och användes enbart av flottare under vår och sommar. Som Ragnar minns det pågick flottningen i Varjisån till 1967.

Maskosel 21/3 1986 № 5536
 Arvidsjaur den
 Vincent Vidman Debet
 Varjisträsk

Konsum Arvidsjaur m. o.

4kg Smör	8.50	34 -
1kg Köttfärs		13 32
4 pak Egg	2.95	11 80
2 tub Goda kaviar	85	1 70
12kg Strösocker		21 36
3kg Kaffe	10.30	30 90
2kg Bitsocker		3 78
192kg Korv		16 70
2 pak The	2.45	4 90
2kg Kete knäcke	3.76	7 52
1 pås Kanel bark		- 55
1 pak Potatismjöl		1 25
3 pak Rågkämpa	1.45	4 35
2 pås Bland frukt	1.45	2 90
3 st Islands sillar		4 80
1 burk Rådbetor explod		2 25
1 bit Herrgårds Ost		3 76
Summa kr		165 86

	6
Anders Rberg	
	10
333 mål ö 259 =	803:42
Rest	561 -
RAT betala	42:47

En skogsarbetares personliga skuldsedel.

Matvaruräkning från ett kocklag i Forskojan

Arbetsdagen vid Forskojan

Arbetsdagen började klockan 5.15 med att göra upp eld i järnspisen för att sedan gå till stallet och ge hästarna hö och vatten. Ungefär vid sextiden ryktades hästarna och de fick havre att äta. Hästarna behövde äta minst en och en halv timme före arbete. Då det fanns kocklag hade kockan påbörjat frukost som i regel förtärdes runt klockan sju. Fanns det en riktigt pigg kocka i kojan kunde det hända att jobbarna fick kaffe på sängen. Halv åtta på morgonen körde man till skogen och inte förrän klockan tolv inföll nästa matrast. Ungefär klockan fem på kvällen var arbetsdagen till ända. Tiderna var ungefärliga och anpassades efter förändringar i dagsljuslängden. Det var i första hand huggningen som omöjliggjordes efter mörkrets inbrott - att köra häst var enklare. När man kom tillbaka till kojan hade kockan en stabil måltid att bjuda på. Det kunde vara fläsk eller kött i olika former, oftast potatis till och någon enstaka gång makaroner. Annan vanlig förekommande mat var köttsoffa med klimp och eventuellt kålrot, pannkaka, ärtsoppa, bruna bönor och palt ej att förglömma. Däremot åt man sällan fisk och grönsaker. Vid halv åttatiden åt man ett lättare kvällsmål. Det var aldrig någon brist på mat, inte ens under krigsårens ransonering. Renkött fanns alltid att tillgå om det skulle vara brist på annat.

Kvällen ägnade körarna åt extra skötsel av hästarna. Kör- och seldon behövde kanske repareras och om en sko glappade behövde den regleras. Ragnar var utbildad hovslagare inom det militära och kunde själv åtgärda dessa problem. Huggarna hade ofta sågarna att vässa och fila. Det blev därför enligt Ragnar sällan tid för kortspel och annan underhållning, dock brukades ibland en vevgrammofon som fanns i kojan. Ragnar minns också att han faktiskt under en vinter lärde sig spela schack så det förekom nog lite förnöjsamheter emellanåt. Klockan 21.00 skulle det vara lungt i kojan för att jobbarna skulle hinna få den sömn som behövdes. Men på fettisdagen var det alltid ledig eftermiddag och då for man ofta på dans i någon annan koja eller gjorde ett besök i smedjan i Varjisträsk där det förekom danstillställningar.

Arbetet i skogen

Midsommarveckan 1939 fick Ragnar prova på sitt första skogsjobb med skogssådd. Det var ett högst tillfälligt arbete som ersättare för en flicka som blivit sjuk. Eftersom han egentligen var för ung för att arbeta gjordes särskilda överenskommelser mellan jägmästaren och Ragnars far. Det var vanligt att ungdomar från femton års ålder var engagerade i skogssådden. Det var vuxna män som gick före och hackade gropar i marken och ungdomarna gick efter med tall och granfrön i fickan. De placerade en nypa med ungefär fem frön i varje grop och lade därefter en liten grankvist över för att markera att gropen hade blivit sådd. De kommande höstarna fick Ragnar hjälpa till med enklare uppgifter vid basvägsarbete. Basvägsarbete innebar att man bröt mark för att bereda gynnsam hästransportväg för vinterns avverkningar. Stubbar och sten borrades och sköts bort med dynamit. När dynamit användes skedde det alltid just före en matrast så att man inte skulle bli skadad av eventuella blindgångare. Hösten 1942 började Ragnar som ordinarie brosslare åt Domänverket i en kolvedskörning vilket innebar att hugga upp körväg och dra fram kolveden till vägen. Vintern 1945 jobbade han för första gången

med timmeravverkning som lastare till sin pappa, men den 25 mars samma år blev Ragnar själv ordinarie körare.

Vanligtvis hade Ragnar två hästar för timmerkörningen vilket underlättade speciellt under de svåra vintrarna då han kunde köra en halv dag med varje häst. Men för det mesta hade han ytterligare en kusk anställd som körde den andra hästen. Ragnar lärde sig köra häst av sin far som enligt Ragnar hade kunskaper inom timmerkörning som var jämförbara med Stig H Johanssons kunskaper som travkusk. En grundregel var att man inte skulle överskatta hästens förmåga, det vill säga inte lasta på för mycket så att hästens självförtroende kom till skada. Det var viktigt att komma ihåg att ingen häst var den andra lik, utan att alla hade individuella egenskaper. Med hjälp av att studera hästens öron kunde man lära sig hur hästen tänkte. Var hästens öron framåtriktade var han intresserad och positiv, lade hästen öronen bakåt hade man inte längre att göra med en samarbetsvillig häst.

Vintern 1947 arbetade 14 hästar efter samma basväg. Det var 13 timmerhästar och en vattenhäst som drog en låda med vatten. Detta vatten användes till att vattna vägen för att is skulle bildas eftersom det gynnade företaget. Efter ett snöfall plogades vägen, därefter hyvlades den för att slutligen vattnas. Det var en väglagare anställd det året för att hålla timmervägen i prima skick. Han plockade bort häst- och renspillning från vägen som annars kunde fastna i slädstålet och försvåra körningen. Om isen hade ojämnheter använde väglagaren en yxa med vilken han justerade dessa ojämnheter. Vattenhästen var vanligast förekommande under 1930- och 1940-talet då det förekom stora arbetslag och långa transportvägar. På 1950-talet blev transportvägarna kortare och vattenhästen togs ur bruk.

Ragnar hade ett mycket stort intresse för timmerkörning och tyckte att arbetet alltid var roligt förutom under storsnövintrarna. Vintern 1955 var svår med ett medelsnödjup på 127 cm. För att beräkna detta medeldjup mättes snön på tio representativa ställen med två veckorsintervaller. Åren 1947 och 1951 liksom 1954 och 1957 var däremot drömvintrar med lite snö och skarpfruset överallt. Den sista vintern Ragnar arbetade i skogen, år 1960, var för Ragnar också en drömvinter men det kanske mest för att han körde med den bästa häst han någonsin haft. Hästen kallades för "Sjögrenarn" efter den förre ägaren.

Huggarna avverkade timmer på olika små skiften ute i skogen och kusken körde lassen till basvägen, detta kallades för att lunna virket. På långa körvägar mellan fem och åtta kilometer med relativt stora lass kring 300 kubikfot (cirka 7500 kg) hjälpte huggaren i regel till med lastningen på basvägen mot en viss ersättning. På 1950-talet kom olika hjälpmedel som underlättade lastningen. Gigant kallades en stor vinsch som kunde lasta hur stora stockar som helst. Problemet med den var att den var tung och svår att hålla efter. Lastknekten var ett finurligt redskap som var bra på höga lass. Detta redskap byggde på tekniken att väga in timret på släden. Ännu ett bra hjälpmedel var två ihopsvetsade lyftkrokar som man satte på kantstocken. Den ena stockändan kunde då hållas uppe medan man lyfte upp den andra.

En levande beskrivning av timmerlastning finns i Johansson (1987):

Först körde far fram smålass till basvägen som gick till avlägget. Detta gjorde han enbart med framkälken. Geten fick vänta tills detta var klart. Nu var far i en väldig aktivitet. Allt skulle ske med största skyndsamhet. Efter framkörningen var det så dags att lasta storlasset ner till avlägget på selet. Först spände far med en sprint fast geten (bakkälken) i en ögla på framkälken. Sedan lastade han bottenlasset som gick över hela kälkbredden. När detta var gjort spände han linorna över, inte alltför hårt. Allt gick med en väldig fart. När det andra varvet var klart lastat och fastbundet i lagom lösa linor med sprintar av trä eller järn, var det dags för varv nummer tre. Medan andra varvet slutlastades kallades en huggare in för hjälp med det sista varvet. När det sista varvet var klart spändes linor över alla stockarna så hårt man kunde man kunde med hjälp av björnarna. Nu var det klart för färd till avlägget. Far torkade av svetten för sista gången innan det var dags att plocka reda på hösäcken han brukade sitta på under färden till avlägget. Lastningen hade skett med intensitet och hets. Det var ju frågan om att inte komma för sent så någon behövde vänta innan alla kommit ner till avlägget (Johansson, 1987).

Ett viktigt inslag i avverkningen var ”stränghuggningen”, vilket innebar att huggaren högg en skiftesväg genom att fälla träden mot vägen i en så kallad riktad fällning. Denna typ av huggning underlättade för kusken vid timmerkörningen. I södra och mellersta Sverige riktfullades i regel aldrig timret utan där utförde man rushuggning vilket innebar att timret fick falla åt alla möjliga håll. Den riktade fällningen var väl speciellt viktig i norra Sverige där snödjupet oftast var betydligt större.

Ragnar var aldrig med om någon svår olycka under sin tid i skogen. Det han kan påminna sig om är ett litet yxhugg på ena knäet samt några skråmor i ansiktet som uppstod då en häst skenade med en Mo och Domsjöhyvel. Denna hyvel var den största vägghyvel som användes med häst.

I början av 1960-talet började de första traktorerna att användas i skogsbruket vilket minskade behovet av hästen. Ragnar kände på sig att kuskens dagar inom skogsbruket var räknade och eftersom han inte hade något motorintresse drog sig Ragnar tillbaka från sitt yrkesverksamma liv inom skogen. Ragnar flyttade söderut till Oxelösund och arbetade där som industriarbetare vid stadens järnverk. År 1966 var det så gott som inga skogsbolag som längre använde sig av timmerkörning med häst.

Skogsarbetarens arbetsvillkor

Det fanns inga lagar som förbjöd arbete vid sträng kyla, det enda som fanns var rekommendationer om att arbete inte borde förekomma vid temperaturer under - 30 °. Eftersom arbetet gick på ackord var det inte lönsamt för arbetarna att avstå från arbete bara för att vädret gick dem emot. Det var framförallt virkesmätarna som avråddes att arbeta i extremt låga temperaturer eftersom deras stämband kunde ta skada av den hårda kylan. Virkesmätaren klavade träden och skrek ut måtten för att säkert göra sig hörd till den så kallade prickaren som upprepade måtten för att därefter bokföra dem. Ragnar minns vintern 1947 då ett högtryck höll i sig över två veckor med en temperatur som

växlade mellan minus 30° och minus 33°. På 1950-talet infördes hålkort istället för bokföringslistor. Det fanns ett kort för varje timmerstock och med en tång klippte prickaren hål i korten som angav stockens mått. När hålkorten hade etablerat sig började även flickor att jobba som prickare i skogen.

All huggning och körning var på ackord med ett visst antal ören per kubikfot och byggandet av basvägar och avlägg betalades med dagsverksersättning. Snödjup över 80 cm ledde till extra snötillägg. Arbetsrapport lämnades till kronojägaren var 14:e dag då man även fick förskott på lönen. Slutlikvid fick man i början av juni när allt var intummat och avverkningen var avsynad. Ragnar fick själv anställa en extra kusk om det behövdes medan bolaget anställde huggarna. Domänverket var Ragnars huvudsakliga arbetsgivare under sin tid i skogen. Men han var även tidvis anställd av SCA, det engelska skogsbolaget Bovaters och Norrköpings exporthyveri. Vissa år köpte han skog på rot och avverkade själv.

Samarbetet mellan kronojägare och arbetare fungerade bra i nio fall av tio under Ragnars tid i skogen. De gamla chefsattityderna som säkert var vanligare förr hade i stort sett försvunnit. Ett avsnitt i boken Folkliv i skogslandet skildrar ett möte mellan en bonde och en kronojägare i den tidigare mer hierarkiska traditionen.

"Fritz var en ung och talför bondson nerifrån "byggda". Av den anledningen hade han möjlighet att vara lite besvärlig. Bönder och deras söner hade större möjligheter att välja och även sjunga ut och säga vad man tyckte. Sådana gånger gällde det att inte bara ha mod till sitt förfogande. Det var även frågan om att ha lämpligt ordval i bakfickan. Fritz och kronojägaren hade kommit ihop sig om priset på en post man på ort och ställe gemensamt beskådat. Ordvalen var klara och kärnfulla. Under dispyten råkade Fritz trampa på en liten tallplanta som stod i närheten. Detta var en välkommen olyckshändelse för den trängde tjänstemannen. Han sade i hetsiga ordalag att en nertrampad tallplanta kostade fem kronor i böter för den skyldige. Fritz tog genast upp sin plånbok och räckte fram en tia och var beredd att genast betala böterna. Även han var på bra stridshumör. Kronojägaren upplyste om att han inte hade någon växel på sig varför Fritz kunde få betala ersättningen en annan gång.

- Det blir ingen annan gång, sade Fritz, men jag kan ju trampa ner en planta till så det blir tian jämnt!" (Johansson, 1987).

Diskussion

Det gamla skogsbruket med hästkörning och handsågar ger en känsla av svunna tider långt bort från dagens totalt mekaniserade skogsbruk, fast det i verkligheten endast rör sig om en tidsperiod av 50 år. Traktorn har ersatt hästen, flottarna har flyttat upp på landsvägarna där de med sina lastbilar forslar timret från stubben och fram till sågbänken eller massafabriken. Kunskapen om vår skog och bruket av den är viktig att ta del av, både ur ett historiskt och ekologiskt perspektiv. Genom att lära sig på vilket sätt man brukade skogen förr kan man idag förstå hur skogslandskapet förändrats och vilka konsekvenser det fått för skogen som vi ser den idag. Eftersom mekaniseringen inom

skogsbruket gått så dramatiskt fort tror jag att det inte alltid funnits tid till att ordentligt tänka igenom vilka miljökonsekvenser besprutning och utsläpp skulle komma att på skogen. Det gamla skogsbruket är ett kulturarv som är väl värt att bevara. Det är viktigt att kunskapen om detta bruk tas tillvara på medan den ännu finns här bland oss. Med kunskap menar jag då inte bara hur huggning och transport gick till utan framförallt hur livet verkligen var för de som utförde arbetet. Det är viktigt att uppmärksamma de till synes små och oväsentliga detaljerna om hur turordningen på vatten- och vedhämtningen sköttes, vad fritiden på kvällarna användes till, hur inkasseringen av pengar gick till mm., för det är just den informationen som först faller i glömska.

Tack

Ett stort tack vill jag ägna Ragnar Hedlund som med sina berättelser om livet i Forskojan och dess omgivning gjorde denna uppsats möjlig. Jag hoppas att jag vid mitt nästa besök i Forskojan ska få känna oset från fläsket som kockan stod och stekte vid järnspisen och höra hur huggarna och kuskarna återgav dagens händelser mellan ivriga tuggor.

Litteratur

Johansson, Konrad. (1987) Folkliv I skogslandet – en verklighetssaga. Grafiska Huset. Luleå

Johansson, Konrad. (1989) Toner från förr... - bygd I förändring. Grafiska Huset. Luleå

Muntlig källa

Harr, Anders. Tjänsteman, Assi Domän, Älvsbyn. Intervjuad den 28 april 1999.

Hedman, Ragnar. Pensionerad skogsarbetare, Dala-Floda. Intervjuad den 27 och den 28 april 1999.