ACC. N:R M. 16780:1-44.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Landskap: Värmland
Härad: Färnebo m. fl.
Socken: Brattfors m. fl.
Uppteckningsår: 1960 - 1963

Upptecknare: Staffan Mörling
Berättare: olikas personer; se uppt. bla-
dens baksida!
Berättarens yrke:
Född år ..... i .....

Bosjöbanan.

Dagliga livet vid byggandet och
driften av Bosjöbanan. s. 1-44.

Skriv endast på denna sida.

ACC. N:R M. 16780:/.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

"Bosjöbanan,där har en haft mycket nattarbete.Jag bodde vid Forshyttan,så jag var med redan från början,fast det var först 1924 som jag blev fast anställd.

Jag var med och stakade;de hade gjort förarbeten på hösten 1911,och i april 1912 var vi nere vid Lindfors med stakningen.När vi sedan gick tillbaka,så hade arbetena redan börjat vid Fors och på ett par andra ställen.

Det var sju stycken som lade ut rälsen,och Bergström lovade dem femtio kronor extra på arbetsförstjänsten,om de var framme i Bosjön till julen.

Bergström var den ende som tjänade på Bosjöbanan.Han sålde slipers till den för femtio öre styck.54.000 slipers tror jag det var.De var bra slipers.1916 sålde han hela Bosjön för en och en halv miljon.

Lok och räls köpte Bergström från Tyskland;det var genom sin bror,chefen för Finshyttan,som var i Tyskland då.Årtalet som stod på Petter var 1912.Han kom när rälsen var halvvägs,ungefär.Vid grusningen fick han arbeta hårt,och han var utsliten när han blev bortskickad 1930.

De första vagnarna var kortare och gick på boggier som liknade tippvagnsunderreden,med små och ofjädrade hjulpar i rullager.De spårade ur lätt,och lagren gick sönder,så rullar ramlade ur och hjulen låste sig sedan.Den senare vagntypen fanns redan från början,men jag kommer inte ihåg om vagnarna var målade på något sätt.

På denna småla rälsen rullade hjulen lätt,men de blev urgröpta. Vi fick skruva upp Lotta på domkrafter inne i stallet och ta av hjulen och skicka dem till Finshyttan för svarvning.

En gång när vi kom jämt till vattentornet i Lindfors, började det fräsa vid säkerhetsventilen.När vi hade kommit upp till Bosjön, tog Bengtsson och jag och klädde av pannan,och då var det nit vid

ACC. N:R M. 16780:2.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

ångdomen eller säkerhetsventilen som hade gått sönder.Vi fick ta loss hela pannan och lasta den på en flakvagn och ta till Lindfors för att skicka den till verkstad.Vi brukade också sätta in ny lagermetall,babbits,på Lotta,när hon stod uppskruvad.

Nej,motorvagnen var inte felgjord;jag kommer inte ihåg några axelbrott.Om det var några,så berodde det nog på,att vagnen blev för tungt lastad.Vid tjällossningen,när spåret låg så,att vi inte gick ut med tåget,då fick vi ta motorvagnen till att frakta upp gods som de var tvungna att ha i Västerud och Fors.Släpvagnen tog tusen kilo och lika mycket blev lastat på motorvagnen.Det gick tungt i backarna uppåt Böckskogen,och motorn blev varm så det nö´knack´ i´n.Det brukade vara jag och lokbiträdet som körde motorvagnen då,för Bengtsson gjorde översyn på loken de dagarna.Nej,så förfärligt fort gick motorvagnen inte.När han skulle vändas,så hade han en slags egen vändskiva under ramen,som en skruvade ned på ett par plankor över spåret.Sedan gick det lätt att vända.

Det var sällan de vanliga godsvagnarna spårade ur.Om det hände någon gång,så var det för att de inte var riktigt lastade.

Jo,vi gick över till femfotsslipers och på myrarna sex fot. De första sliprarna var bra,men inte de som vi fick av Uddeholm; och det var inte många,det.De var klena och dåliga.Impregnerade slipers förekom aldrig,allra minst under Uddeholmstiden.Klotsarna var bra;dem gjorde de på snickerifabriken i Bosjön.Urtagen gjorde de med en bergborr,som de smitt ut ett mycket brett skär på.Sedan blev klotsen inslagen och säkrad med en fyrtumsspik.

Först hade jag en trehjuling och åkte på,men den var klen och inte något vidare.Så när ingenjör Nyström kom på inspektion en gång,

ACC. N:R M. 16780:3.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

sade jag åt honom,att jag måste ha en bättre dressin,som jag kunde ha verktyg och spik med på.Han skickade efter denna fyrhjuliga dressinen då.Den var tillverkad på någon´Olsäters verkstad´,det stod på en metallskylt på ett av de där stöden till fotbrädan. Bakpå satte jag en trälåda för spiken.Den dressinen gick att köra fort,och säkert gick han med.Den var rödmålad från början.När de hade rivit banan,köpte Lloyd den.

Det fanns en större dressin också,som de körde upp posten med.

När det var torrt,fick jag köra brandvakt efter varje tåg på dressinen;jag brukade hålla mig en kvart efter tåget.En gång när jag kom till Pardixhea,så brann det där på sju ställen.Och då hade jag redan fått släcka på ett par ställen innan.Jag brukade släcka med att ösa på sand eller jord på elden.

Var höst gick vi med baxen längs hela banan.Rälsen var bra; den kunde ju bli litet krokig i sidled ibland,men ovanifrån tålde den mycket tryck.På många ställen gick korna på banan,och de trampade ner bankarna så,att det bara blev en liten rygg mitt under sliprarna som höll banan.

På vintern kunde det bli arbete dygnet runt med att hålla Bosjöbanan igång.Det hände,att en gick från Bosjön på morgonen och efter eländigt med arbete kom vi till Lindfors först sent på kvällen. Och sedan fick vi använda hela nästa dag till att gå upp igen med plogen,och efter det snöade linjen igen helt.Även om en kunde hålla banan öppen genom att hålla på och ploga,så svallade det is mellan skenorna snart;på Olle Karis mosse söder om Bosjöhammarn.

På våren,när gräset kom,blev det svårt att bromsa tåget.Det kunde hända,att hjulen stod still först på bromsvagnen framför loket och sedan på själva Lotta,och så på bromsvagnen efter,men tåget bara fortsatte ment samma fart,eller rent av fortare;att det gick väl då,det begriper jag inte.Bengtsson fick lätta på bromsen ibland,för

ACC. N:R M. 16780:4.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

att hjulena inte skulle bli flatslitna på någon sida.

När det var tung last,kunde det ju bli svårt att ta sig upp-för med,som mot Böckskogen.En fick göra ett par tre försök,och om det inte gick då,fick vi,som var på tåget,hoppa av när det höll på att stoppa och skjuva på,allt vad vi kunde.Det tycker en ju inte skulle kunna göra någonting,men,tänk,det hjälpte så det märktes.

En gång när vi gick ner med plogen från Bosjön,var det så svårt med snöhinder på Lindforsgärdena,att ännu halv fem på morgo-nen hade vi inte kommit igenom.Det var trettiofyra grader kallt, och både kol och vatten höll på att ta slut.Vi var tvungna att ta oss ner till Lindfors och få kol,så det var väl därför det gick till slut.Då hade vi den stora träplogen.Den var mycket dålig.Bättre var en järnplog att sätta fast på spårrensaren,som blev skaffad se-nare.

En viss bokföring och löpande förvaltning skötte stinsen i Lindfors.Han hade 75 kronor i månaden för det.

Ja,det är ju mycket historier från Bosjöbanan.De var här från tidningar och så,när vi rev,och skulle ha reda på det där,men vi kom överens om,Bengtsson och jag,när vi var i stallet en gång,att vi säger ingenting.

En dag hade vi gått från Bosjön med sex vagnar och kupén efter dem,och sedan hade vi tagit upp sex vagnar framför loket.När vi kom i Penningdalen,som vi säger,tyckte Bengtsson,att kupén hoppade.Så han gav signal,att vi skulle stanna.Jag satt på bromsvagnen i främ-re tågdelen,och Lloyd satt på den baki;vi förstod ju,att det var nå-got med kupén som vi stannade för,så vi såg på den allihop.Och där blev dörrn öppnad,och ut kom kaminen och ramlade ned på banan och rullade utför hela bankslänten,medan han rök hela tiden.Det stod tjockt med rök ur dörrn på kupén också.Och två fruntimmer,som var

ACC. N:R M. 16780:5.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

de vi hade med den dagen,klev baklänges,och så försiktigt så,ut genom dörren.Det såg ju ut så,att vi skrattade allihop.Men de var ju rädda,så de blev arga över att en skrattade åt dem.Mest hörde de Lloyd skratta,för han satt närmast.

Ja,kupén hade ju hoppat,för att ett hjulpar hade gått av spåret.Som tur var,var det hjulparet närmast godsvagnen framför,så kopplet hade hållit kupén uppe på banan.Men kaminen hade skakat loss och rullat ikring därinne.

När tåget kom ner till Lindfors,gick hon som var argast av fruntimren och anmälde Lloyd för stins Andersson.Och för det fick Lloyd sparken från Bosjöbanan,för att han hade skrattat åt henne.

När Lotta spårade ur,var det så,att Nils Henriksson i Västerud hade arrenderat Bosjöbanan.Driften låg nere då,och Nils Henriksson hade fått gå ända till någon instans i Göteborg för att få tillåtelse att låta tåget utföra transporter för hans räkning.Nu höll tåget på med någon växling i Västerud,och Lotta sköv tendern framför sig.Tendern spårade ur då och gick med ena änden rakt på en stor sten vid sidan av banan.Han stod snett då,så han bröt Lotta av spåret så,att hon kom att stå på lut på andra sidan spåret.Ett vattenståndsglas gick sönder,och av ångan som rusade ut,blev Bengtsson svårt bränd på bröstet.

När olyckan vid vägkorsningen hände,var jag uppe i Bosjön,men jag hörde ju sedan av Bengtsson hur det hade gått till.Vagnen bräcktes tvärt av,och järntrallera flög östa´ landsvägen.Bilen lade sig utpå gärdet.

Sidospår var det i Forshyttan,Västerud och vid ett grustag söder om Västerud.Vid Västerud var det inte rundspår,utan ett stickspår,som slutade i lokstallet.Kolbryggan på Pardixhea med sidospåren

ACC. N:R M. 16780:6.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

där kom rätt sent.Ett tag var banan riven till Kolbrygga.Vid Mangshyttan slutade banan också en tid,för där anslöt annan landsväg till den nya vägen på banvallen norrut.Men då gick ingen trafik på banan, utan den bara låg där.Sedan blev linjen riven från Mangshyttan och till Lindfors station,och då användes bara hästar att dra vagnarna med.När de hade kommit ned till Lindfors station,lyfte vi dem av spåret en efter en och körde dem på brädfordringen i övergången över till Blombackas järnväg.Där vred vi först en boggi så,att den sattes på direkt,och sedan lyftes andra änden av vagnen in över spåret och sattes på.Folk från Blombacka var med och hjälpte till.

Att Lotta krängde ganska kraftigt när hon gick berodde på,att fjädrarna var fästa uppe på gångbordet.Men det såg farligare ut än det var;vattentanken var ju i ramverket.

Särskild tender användes redan från början,för kolet som kunde tas på loket räckte ju inte till alls.I början hade de kolförråd vid Bosjön,men sedan lät de det vara i Lindfors och fyllde på tendern där i stället.

Jo,bromsarna hade rattar först.Men de blev lätt sönderslagna vid lastning,så därför blev de utbytta mot vevar.Det var medan banan ännu gick till Bosjön.Jag kommer inte ihåg,att vagnarna har varit annat än trägrå.

Brantaste stigningen var vid Nabbmana,norr om Västerud".

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

ACC. N:R M. 16780:7.

"Jag är allt från Fryksdalen,jag med;jag är född vid Sundsbergs gård i Gräsmark.Jag körde bogserbåt på Rottnen.1911 eller 1912 flyttade pappa till Bosjön,och där började jag vid snickerifabriken.Till banan kom jag redan när den byggdes.

Schaktningen började ungefär samtidigt utmed hela linjen.Det var rallare från många håll;från Skåne och Småland.

På numret på Petter stod det 1912.De hade ett motorlok också vid rälsläggningen och grusningen,som var förhyrt från Västerås. Rälsen kom till Bosjön på en julafton,men om det var 1912 eller 1913 är inte gott att säga.

De första vagnarna var tippvagnar.När banan var färdig,tog de dem,utan skrov,till boggier under de första stora vagnarna.Ja, fjäderboggierna var uppfunna av Bergström.Men i början var det något fel på dem;om vagnen blev litet ojämnt lastad,så försköt sig boggin med ena sidan längre fram än den andra och blev sned.Jag såg till,att de fick bredare hjul,också,än de som de först hade.Det dröjde länge innan alla vagnar hade fjäderboggier;det var väl inte förrän framemot 1930.Det var de sista boggierna som byggdes i Säffle.

Godsvagnarna var först målade brunröda.Ja,trävirket,ramen.Och allra först hade de nummer i vitt,och de numren var Bergström noga med.Ja,kanske hade de signatur med.Den första personvagnen var också rödbrun,vill jag minnas.Jo,den blev ändrad till godsfinka sedan. Framtill hade den väggar nedtill och mycket glasfönster upptill.Men den bakre halvan hade inga väggar alls.Där inne frös folk så,att Bergström lånade med fällar när tåget skulle gå från Bosjön.Bakpå vagnen var ett litet fack att lägga ned saker i,som bagage och så.

Det var Rosendahl som fick den nästa personvagnen byggd.~~Och~~ I den var det varmt.Den var indelad i ett främre större utrymme och

ACC. N:R M. 16780:8.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

ett bakre litet för resgods.Mitt i väggen stod en kamin,som värmde rejält i bägge.Utanpå var vagnen oljestruken.Den gick redan från början på fjäderboggier,så det var sällan den spårade ur.När motorvagnen hade kommit,blev den ställd under kolbryggan i Lindfors,för att vi skulle ha och vara i när vi var nere med tåget.Den blev sönderslagen sedan.

Ja,bromsarna vred de med ratt.Bergström talade om för mig,att han tänkte göra en skruv där nere och dra upp en axel.Men jag sade: 'gör ett hål bara i flaket och låt'en (=bromsaren) sitta ned där'. Men då blev han allt arg på mig,Bergström.

Godsvagnarna var byggda i Bosjön,men inte på snickerifabriken. Den låg vid järnvägen norr om stationen,jämt norr om där landsvägen kommer ner,för där kunde en dra ner tuber från kanalen ovanför. (Möjligen har en förväxling med sliperiet här skett.Upptecknarens anm.) Snickerifabriken hade stora sändningar på Bosjöbanan.

Arbetsdagen vid banan började tidigt.Klockan tio skulle tåget till Lindfors gå.Det fanns en tryckt tidtabell,och där stod också när tåget skulle gå från varje mellanstation.Den var uppsatt vid varje hållplats.Halv två skulle tåget vara i Lindfors.Högsta hastigheten var föreskriven till tio kilometer i timmen,men det hände, att en körde fortare.När jag hade loket ensamt,körde jag från Lindfors till Bosjön på en timme.Vatten tog vi vid Bosjöhammaren,ur älven där,och så ur en kallkälla vid Västerud och ur Mangsälven.Vid Lindfors station fanns det inte någon anordning för att ta vatten, och inte vid Bosjön heller i början.Men något av de sista åren vid Bosjön fick de upp en pump vid lokstallet där,så vatten kunde pumpas upp i loken.Men det gjorde en ju aldrig.

Norr om detta lilla kraftverket fortsatte spåret till ett ställe där det togs grus,och en del massaved brukade ligga upplagd där också.

ACC. N:R M. 16780:9.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Den brantaste stigningen var ett stycke norr om Västerud.Där var 1:50.De tväraste kurvorna var nog de i Böckskogen.

Jag brukade ta sex vagnar i sättet från Bosjön.Det behövdes bara en bromsare för ett sådant tåg.Det brukade inte vara så mycket folk med från Bosjön,utan det var i Fors och Västerud som de flesta kom på.

1918-1920 (årtalen möjligen något osäkra.Upptecknarens anm.) var det mycket frakter upp från Lindfors med sådant som jordbruken i Västerud och Fors behövde.Det var brist på allting där uppe då,så därför fick ett tåg gå på förmiddagen också från Lindfors.Vi mötte i Västerud.Något som en körde mycket för jordbruket var höbalar.Nej, det tog aldrig eld i dem.

När snickerifabriken i Bosjön slutat,kom frakterna av träkol i stället.

Det var när Lotta sköv en vagn framför som hon välte.Vagnen spårade ur och grep tag under bufferten och vräkte loket av spåret. Det var ett ångrör som brast då.Eljest gick Lotta mycket mjukt och bra,och hon hade fin fjädring.Hon slängde litet,men det var på grund av fjädringens konstruktion.

Ja,det är väl inte mycket kvar av det där loket nu.

Någon uniformsutrustning fanns inte alls från början,men efter ett par år kom denna knappen (präglad med bokstäverna L.B.B.Upptecknarens anm.).

Jo,de ansökte om att få ha enmanslok,men det var alltid en karl till med på tåget,och när han inte hade något att göra ute på sättet,var han förstås på loket.

Det fanns ett motorlok också,råoljedrivet.Det var väl av samma fabrikat som Lotta.Det vägde tolv ton och hade åtta axlar.(åtta hjul torde åsyftas;upptecknarens anm.) Det var fint på att räta ut

ACC. N:R M. 16780:10.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

kurvorna.Men när en körde söderut,så var det ju nedförslut från Böckskogen en lång sträcka,så när nästa motlut kom,vid Mangstorp, var tändkulan kall,och en fick värma upp den igen.Men hade loket fått dra jämnt,så hade det gått bra att använda,för en kunde hänga på hur mycket som helst.Hjulen var mycket smala.Nästan strax efter leveransen,ville loket inte gå alls.Det kom upp en tysk,som skulle få igång det,och han frös mycket.Men han fick inte igång loket.Så banan ville ha tillbaks pengarna,och det blev process,men den tappade fabriken till slut.Hela tiden stod loket i stall vid Lindfors.

Motorvagnen skulle de köra för förtjänst,var det meningen,men det blev så,att andra dagar fick jag köra tåget fullt med gods,men lördagar och söndagar körde jag motorvagnen tom.Den blev skaffad för att Rosendahl bekvämt skulle kunna komma till Öa och därifrån.

Motorvagnen hade tvåcylindrig bensinmotor,och växellådan var densamma som på de gamla fordarna.Vid ett stort hjul var kopplingen, som en slirade igång vagnen med.Till hjulaxlarna var det kedjor. Fjädringen var mjuk,så hjulen följde skenorna väl.Men det hände ett par gånger,att motorvagnen spårade ur,och då grävde hjulen ner sig bland sliprarna,så han så gott som tvärstoppade.Men det var ingen som ramlade ur.Axelbrott blev det också på honom,flera gånger.Det var väl någon slags garanti,så hjulen med de trasiga axlarna fick skickas upp till Ljusne för utbyte.Sista gången hade de satt hjulen på extra grova axlar.Men de gick av i alla fall.Taket gick sönder också;de där stöttorna höll inte när vagnen kröngde på spåret och det drog utåt med taket i kurvorna.

Rosendahl fick sparken.Och det var för dennas (motorvagnens) skull.Det var Uddeholm som såg till,att han kom bort.Han var dålig som trafikchef.

Motorvagnen blev väl avställd omkring 1924.Större delen av användningstiden hade den varit körd utan tak.Motorn stod länge i så-

ACC. N:R M. 16780://

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

gen vid Lindfors;där fanns det ett slags förråd sedan.På ramverket blev den sista kupén byggd.Det var 1938 eller 39.Det dundrade förfärligt i den,kanske därför att det var järnramverk.Den användes sällan.

Det kunde hända,att massavedsvagnar spårade ur flera gånger på en och samma resa.Domkrafter fanns inte,så en fick väga upp boggierna med massavedsslanor.

Lokstallet vid Västerud hade byggts under grusningen,men sedan stod just aldrig något lok uppställt där.

Under det nya bolaget gick tågen vid samma tider som förut. När Rosendahl och de hade sammanträde om slipersanskaffning en gång, föreslog jag,att slipers skulle skaffas i fem fots längder,för att bärytan skulle bli större.Från början var spåret klotsat,och det var det på 1920-talet ännu.Men kapten Nyström sade'dem skall ni ta bort.Vi sätter i grövre spik i stället'.Men det var det dummaste han kunde ha gjort.De grövre spiken gick tvärs igenom denna klena slipersen och trasade sönder den och satt väldigt dåligt fast. Rälsen grävde fort ner sig i sliprarna,för han var ju så smal.

Jo,det var ovanliga varningsskyltar vid korsningen med Filipstadsvägen i alla fall,men jag kommer inte riktigt ihåg vad det stod på dem.Det var inga vanliga kryssmärken i alla fall,utan mer avlånga målade skyltar.

Petter hade mycket liten fyr,så det var svårt att hålla ångan uppe på honom.Men på Lotta var det svårt att hålla den inne.Och lagren i rörelsen på Petter var gammalmodiga och dåliga med kilar. Petter användes bara när Lotta skulle repareras och ses över.

På nya bolagets tid var det anställda lokförare,biträde,bromsare,banvakt och smed.

Sedan Uddeholm hade övertagit,slutade grusutkörningen,och nere vid Lindfors låg sliprarna snart i rena leran.Ännu då körde

ACC. N:R M. 16780:12.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

vi frakter för jordbruket i Västerud och Fors.Det var höbalar och så. Det var nog utflyktståg sedan Uddeholmsbolaget övertog,men inte de sista åren.Ja,kanske inte efter trettiotalets slut.

För större reparationer skickade vi Lotta till BJ-verkstäderna i Åmål.När pannan sprack.Ringsvarvning gjorde de också där.Nej,det var inga svårigheter att lasta Lotta;vi hade såpade räler och sköv upp.

Då,på sista tiden,hann en gott med att köra två vändor om dagen.Vid Västerud fanns det först en äldre kolbrygga,och sedan blev en nyare byggd längre söderut.Från den körde de ett tag både med tåget och lastbilar.

Lotta var ett bra lok på alla sätt.Cylindrarna gick aldrig sönder,fast hon kunde bli stående ute på vintern i trettio graders kyla.På den andre frös det loss stora stycken.Men hjulringarna var urgröpta på slutet;ändå hade de blivit svarvade i Åmål tidigare.

Bron över Mangsälven var järnbalkar,som slipers låg på med spåret.

Mellan Västerud och Lindfors rev vi så,att banpersonalen tog upp spåret,och jag körde ner rälsen med Lotta till Lindfors Gård ända tills vi kom till lokstallet.Då började jag på Blombacka.Ned till Lindfors station använde de sedan hästar till att dra vagnarna med,som de körde upp rälsen till Lindfors Gård på".

ACC. N:R M. 16780:/3.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

"Jo,jag använde Bosjöbanan när jag skulle resa,för jag bodde ju i Västerud förr.Anslag med tågtiderna fanns det vid Västerud och de andra hållplatserna.

Då banan skulle byggas,gjorde de i ordning slipers i förväg i Bosjön och körde ut ända ned till Västerud.

Det var en i grusarlaget,som de kallade Blekinge-Sven,eller Ramdala-Sven,för han var därifrån.Och så var det en som hette Adel Olsson från Kil;han hade kolsvart hår och mustasch.De hade blivit ovänner om ett fruntimmer i Bosjön.Laget hade skickat en karl från Pardix,en jättestor en,till Filipstad efter brännvin. Han kom med tolv liter men var inte med själv sedan.Adel tog mig och Karl Mitander i kragen,en med var hand,och skulle bära upp oss på ett tak,men det gick inte,för stegen var för gammal.Han strök till Mitander i alla fall så han grät och gick in i brygghuset.Det var vid Stommen i Västerud.Där inne satt Ramdala och spelade kort med handelsmannen om hans varor.Det var affär i Västerud då,för det gick ju åt så mycket när det var så ovanligt med folk där.Ramdala sade till Adel,att han inte skulle vara led vid Mitander.´Törs du bli med ut´,blev det ju då.´Jag törs slåss med dig tolv timmar utan mat´.Det kommer jag så väl ihåg,att han sade,Ramdala.Han drog kniv och gav Adel ett hugg,som gick från högra sidan på pannan snett ned över hela ansiktet.Sedan ville han åt någon pulsåder och stack kniven i ljumsken på Adel.Men den träffade penningpungen,och det blev ett märke i spännet på den.Så tog Ramdala och drog flera långa snitt i ryggen på Adel, men det gjorde inte mycket,för det var höst,så Adel hade både storväst och en annan väst under.Han märkte inte att han hade blivit skuren något alls och skulle just slå en literbutelj i huvudet på Ramdala,när han satte kniven i överarmen Adels.Då var

ACC. N:R M. 16780:14

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

det slut med Adel,och vi fick förbinda honom och han var väldigt usel morgonen därpå.

Då hade de ringt till Bosjön,från Henrikssons,som hade telefon,att det hade varit slagsmål bland rallarna i Västerud.Ingenjören hade Bengtsson att dra honom ner på dressin,och på vägen övade han sig på telefonstolparna med revolvern.

Men revolvern blev det ingen användning för.Ramdala gick emot honom med händerna i fickorna,så han fick gå baklänges.Sedan var ingenjören efter lokförare Lindström,som bodde i Västerud och brukade sälja halvlitrar åt rallarna för att de skulle ha i kaffet. Lindström for in i stugan,men käringen hans kom ut med en stekpanna i näven.'D'ä int' lönt han kommer in här',sade hon till ingenjören.

Men de hade ringt till Filipstad om slagsmålet och vilka det var som hade slagits.Så de blev satta på dressinen,och nere vid Lindfors mötte polisen.Men Adel ville inte göra anmälan mot Ramdala.'Han skall få igen'et',menade Adel.Men inte långt efter gav Ramdala sig till Norge,och där stack han dynamit i munnen och sköt huvudet av sig.

Skåningar och dalslänningar var uppe och byggde första året och slogs bra.Skåningarna kom i sina trätofflor,och med dem slogs de.En hade slagit till en dalslänning under ögat så det blev ett djupt sår.Dalslänningen skulle hämnas och var och hämtade en hammare för att slå ihjäl skåningen,där han bodde med tre kamrater på övervåningen hemma hos oss.Men far mötte dalslänningen i trappan och tog ifrån honom hammarn.

Karling var bas för rälsläggningen.Rälsläggarna var lovade femtio kronor per man om de kom fram till Bosjön före jul.Småpojkar fick springa och bära lyktor åt dem när det var mörkt och hjälpa

ACC. N:R M. 16780:15.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

till att bära ut spik och skruv och skarvjärn.På julafton kom de till Bosjön.

De började köra ut kol från Bosjön med en gång.Men spåret var ju ogrusat och ojusterat,så det spårade ur i´Forshöjda´,och kolskymmena stöp i diket.1913 var jag med och spikade om hela banan från Bosjön och till Lindfors.Det hade spårat ur så,att ibland var det för brett och ibland för smalt.

De arbetade i treskift när de grusade banan över Lindforsgärdena.Far till Bengtsson körde,och jag var med och bromsade.Det hoppade och slängde så jag var färdig att hoppa av,ifall det skulle spåra ur.En gång när Bentssons far var full och kom med gruståget till Havsjöälven och skulle ta vatten,för det brukade de göra där, så fick han inte vattensugen att fungera.Han hade bränt sönder pannan. Han lät tåget stå där och gick till Bosjön och direkt upp på herrgården och tog avsked.Sedan flyttade han därifrån så snart han kunde.

När banan skulle klotsas,så var det först en som var litet egen som de fick till det arbetet.Han satte klotsen på insidan rälerna.Och uthuggningen mätte han från huvudet på rälsen,men eftersom klotsen sattes mot mitten av rälsen,som var smalare,blev det ju ett tomrum efter klotsen.Det fyllde han igen med grus och kasor. Det var en varm dag när han höll på,och jag kommer ihåg hur svetten rann av honom.Det var på triangeln i Lindfors han arbetade.14-15 klots hann han med på hela dagen.Det var enda dagen han fick hålla på med klotsningen.Sedan var det Herman Fredriksson,morbror min,som fick klotsningen,och han gjorde den utmed hela banan.Snickerifabriken i Bosjön skar till klotsen,och de hade den med i säckar på tåget,som de kastade av i kurvorna.

Sandell hette ingenjören som svarade för broar och sådant,

ACC. N:R M. 16780:16.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND
Bilder:
se
uppsatsen!

och Franzén var namnet på honom som körde motorloket".

Upplysningar om personerna på vissa fotografier från Bosjöbanan:

Bild 5-168;Petter och grusarlaget 1914.Från vänster står här Karl Viding,Einar Pettersson och Oskar Andersson.Näste man är inte bekant,men sedan är det Gustav Johansson.Så är det okända rallare igen.Personerna längst till höger är,räknat från vänster,Bokvist, Höglund och Gustav Andersson.

Bild 5-108;lokförare Karlsson och Kristina på Hundsnäs. "Kristin på Hundsnäs var ganska tjock och litet egen,och de brukade skoja med henne.När hon kom till station i Västerud en gång,ropade lokförar Lindquist åt henne,just som han körde förbi för att växla:´Kom hit,får du åk´,Krestin´.Sedan gick hon och berättade för alla:´Tänk,denna stölli´ Lindquist,han sa ja skull´ gå på när ho (loket) va´ i full fart´.

Rallarna skojade också med Kristin.En gång var hon ute på sjön i en båt,och en båt med rallare satte iväg efter henne.Kristin rodde så det sprutade och ropade till rallarna:´Ja vet allt va ni vill,ja,men det har ni skit för,för ja har vör´ klippt,jag´. Och hon hade ju en dotter".

Bild 5-150;bolagsstämma på Kullbergs-Öa.Längst till vänster står Sven-Olov Henriksson och Herman Jansson.

Bild 5-188;motorvagnen vid Västerud.På bortre sidan,framifrån räknat,sitter Bengtsson,Karl Jansa,eller"Jan i Gata;han var med när timmervagnarna och kolskymmena stöp i Forshöjda 1913",Valfrid Lloyd och Tekla Henriksson.På hitre sidan sitter Ebba Henriksson bakerst.

ACC. N:R M. 16780:1

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Bild 5-187;dressin vid Västerud.På dressinen sitter Lloyd, en karl från Sunnemo vid namn Albin och ett fruntimmer,som heter Olivia.

Bild 5-190;justerarlag vid Alstersänden.På den står Ragnar Larsson,Oskar Johansson,Janne Larsson,Ernst Pettersson,Viktor Fallgren,Albert Lloyd och Johan Gustavsson.Bilden är tagen omkring 1916,antagligen av Nils Henriksson.

Bild 5-191;justerarlag.Nord om Sven-Olles i Västerud 1917. Det är nog Nils Henriksson som taget det kortet med.Från vänster Ernst Pettersson(Leander),Viktor Lloyd,Herman Jansson,Einar Pettersson,Albin Nilsson och Albin Johansson.De svacklyfte från Bosjön.

Bild 5-189;helgdagsklätt grusarlag vid Västerud.Basen hette Brokvist,och sedan står där bohuslänningar.På högra sidan Oskar Andersson,Karl Ragnar Viding och Einar Pettersson.

"När tåget gick upp till Bosjön en gång med folk som hade varit på begravning i Nyed,spårade personvagnen ur vid Skomakarbäcken. Den hoppade på sliprarna så,att dörrarna till konduktörsrummet gick upp och en burk pepparkakor,som hade blivit över från begravningen, slängdes ut.Medan vagnen blev satt på spår igen,plockade passagerarna pepparkakor mellan skenorna.Det rymdes tio personer på varje bänk i kupén.Det var två bänkar;en utmed varje vägg.På lördagarna kunde det hända,att det var fullsatt.Och vid påsk,pingst,midsommar och andra storhelger var det särskilt mycket folk.

De fick hålla på och grusa Bosjöbanan flera år efter sen den var färdigbyggd.1917 var jag bas för ett justerarlag;det var sex man,och vi gick söderifrån.Morbror min,Herman Fredriksson,var bas för ett annat lag,som gick från Bosjön,och när de började att komma

ACC. N:R M.16780:18.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

närmare,sprang de flera kilometer i förväg för att tjäna mer.Sedan gick de tillbaka och tog det som de hade hoppat över.

Det var lokförare Karlsson som skulle läras upp att köra det stora tyska dieselloket.Det stod i stallet vid Lindfors sedan,och den mesta kopparen och mässingen på det blev stulen.

Dagen då olyckan var,det var väl den förste eller andre juli. Jag hade varit i Molkom och köpt en cykel och for upp till herrgården för att ta tåget där.Men det dröjde,så jag gick in på kontoret till Gustav Svensson och bad honom ringa till station och fråga om tåget redan hade gått.Men det var ingen som svarade där.Vi väntade en stund,och sedan ringde vi igen,och då fick vi reda på olyckan.

Det var en vagn och denna tendern,som gick före loket.När bilen träffade vagnen,gick den rätt av,och en del av dem som var på blev kastade ut på gärdet,och en del ramlade bredvid vagnen.Kusin min föll ned i spåret,och hon släpades dubbelvikt under tendern så, att flera ryggkotor blev skadade.Hon fick ett par tre tusen i skadestånd sedan.Men den som ville ha mest skadestånd var Gyllenstolpe. Han var advokat och krävde mellan tre- och femtusen kronor,medan flera av de andra fick ingenting.

Vid olyckan i Västerud var det tendern som gick före loket och reste mot en sten.Jag var med,för jag satt på vagnarna efter och bromsade.De hakade av,när loket välte.

Det var verkligt förnämligt att få Bosjöbanan.De körde virke från andra sidan Alstern också och lade upp i Västerud för att få utfraktat på banan".

ACC. N:R M. 16780:19.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

"Min far (=Bergsman Henrik Olsson;upptecknarens anm.) var Bergströms närmaste medhjälpare till att få Bosjöbanan byggd.Det var först meningen att Inlandsbanan skulle dragas över Bosjön,och de var och gjorde undersökningar för det.Den skulle gå ut från Skattkärr.Men terrängen blev för svår uppe kring Bosjön.Någon annan spårvidd än den som blev var det aldrig tal om,sedan det blev klart, att Bergström själv skulle få stå för banan.

Fakt hette han som stakade Bosjöbanan,och det var 1907 han gjorde det.Han gick i västra kanten av gärdena här,och längre söderut drog han linjen nästan två kilometer väster om den som nu är. Andra stakningen gjorde ingenjör Lindberg.Då försökte de gå på östra sidan Mangen,men det blev för stor lutning vid Spätterud.De hade varit tvungna att bygga en växel för att komma ner.Först med fjärde stakningen fick banan den sträckningen som blev byggd.

Det är möjligt,att de drog linjen litet krokigare än vad som hade behövts,för att spara pengar.Det är en stor sten strax söder om Olle Karis mosse,på östra sidan,och den skall de ha dragit banan i en kurva ikring,för att slippa spränga.Och på så sätt blev S-kurvan byggd med.Den är här söder om Västerud,en hundra meter söder om Alsterstorpsvägen.S-kurvan var den svåraste kurvan på hela Bosjöbanan.Spårade det inte ur någon annan stans,så spårade det ur där.

Ja,de började med jordarbetena våren 1912,så snart tjälen gått ur jorden.Det var både folk som bodde utmed banan och riktiga rallare som arbetade.Rallarna var hyggligt folk för det mesta,men några busar fanns det ju bland dem.Det märktes när de hade fått sprit.

Bosjöbanans räls kom nog från Tyskland.På vintern körde de ut en hel del av den med häst till olika upplag utmed linjen.Tippvagnar använde de vid bygget;det gjorde de när de körde ut fyllning

ACC. N:R M. 16780:20.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

från Nabbmana på mossen norr om här.De hade décauvillespår till det. Bergström var erbjuden grövre räls från Karlstad-Munkfors järnväg, som bytte räls då.Men den rälsen var ansedd som järnräls,medan rälsen till Bosjöbanan var av stål;de skenorna var omöjliga att böja i annat än sidled.

Rälsläggarna var främmande folk,~~de~~.I Böckskogen strejkade de. Då kom en som hette Karling från Motjärnshyttan och fortsatte rälsläggningen tillsammans med två bröder Eriksson som också var från Motjärnshyttan.Karling fick höra,att han skulle akta sig.'D'ä int' farligt',sade Karling,'den först' som kommer och säger nö' åt mig, han har 'slägga i hövve'.Och de hade de fått,för han var sådan,Karling.

När de körde ut rälsen hade de både Petter och ett bensinlok, som var hyrt från Västerås.'Grönsiska' kallade de det,för det var grönt i färgen.Folk brukade sitta och åka med på skärmarna när hon hade varit ute med rälskopplet,särskilt ungdom;där var fullt av folk ibland.

När rälsen kom hit till Västerud,vet jag inte,för jag var och gjorde rekryten i oktober,och då hade den inte kommit,när jag for. Stickspåret här blev byggt samtidigt med huvudspåret,och lokstallet med.Det blev byggt så,att Petter och Grönsiska skulle kunna stå efter varandra,och det var därför skorstenen var på mitten.Lokstallet var sedan använt till att förvara fraktgods i.Det var inte i järnvägens ägo;det var privat.Men vintern 1912-1913 stod Petter där i alla fall.Karl Andersson i Lindfors var förare då,och efter honom kom Lindquist.Bengtsson var först eldare åt Lindquist;han var stark, Bengtsson,då.En lördag hade de riktigt mycket med folk med tåget när de körde upp mot Bosjön.Lindquist var full,och när de kom till rakspåret började han att jämt stollköra.Bengtsson sade,att han

ACC. N:R M. 16780:2/.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

skulle låta bli att köra så fort,men Lindquist svarade,att Bengtsson skulle sköta sitt,´här är det jag som kör´.Bengtsson sade till honom igen,att han skulle ge sig med stollköringen men fick samma svar.Då tog han bara och och drog bort Lindquist,som var en storväxt karl,från förarplatsen.´Nu är det jag som tar spaken,och du ställer dig där´,sade han.Han brukade bli alldeles svart i ögonen, Bengtsson,när han blev arg.

På sommaren brukade vi ordna fest här,i den gården där Helge bor nu,jag och ett par andra,och till festen beställde vi extratåg från Lindfors.Vi fick betala 100 kronor för extratåget till stinsen i Lindfors.Det var så mycket folk,att tåget knappt tog sig upp ur Penningdalen.Där växte det hallon invid banan,och tåget gick så långsamt,att pojkar brukade hoppa av och plocka sig en näve och sedan lätt gick på igen.Ett år regnade det,så vi var tvungna att ha alla inne.Och bevare mig,så det såg ut sedan när de hade gått.Lera och jord överallt på golvena!

Efter Lindquist kom lokförare Karlsson för en kortare tid.

Det var meningen,att Petter skulle ersättas av ett motorlok, som hade fyra axlar och tändkulemotor.Men det var för stelt i kurvorna,och så var det något fel med tändkulorna.När det kom norr på mossen här en gång,så hördes det en kraftig knall,och då var det en av tändkulorna som hade gått.Det var någon lucka i kontraktet som gjorde,att järnvägen inte behövde ta loket när det inte fungerade riktigt,och det gick till skrot till slut,tror jag.Det är möjligt, att det inte var upp till Bosjön mer än en gång.Någon bild av det har jag inte.Jag såg det bara en gång,och inte på nära håll.

Bosjöns stationshus var inte byggt ännu,när rälsen kom dit. Det blev uppfört litet senare av tegel från tegelbruket i Lindfors. Jag förstår inte,varför det blev nedrivet sedan.

ACC. N:R M. 16780:22.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Utom sliperiet fanns det kolugn i Bosjön,som var särskilt koncessionerad av bergsmyndigheterna.Och så var det såg;den brann inte långt efter det att banan hade blivit färdig.En av snickerifabrikens specialiteter var listverk och byggnadssnickerier.De har snickerier därifrån på hus här i Västerud.Snickerifabriken hade en väldigt styv snickare,som hette Kvist.Borr kom efter honom.Ja,det var Borr som byggde Bosjöbanans snöplog,men den var inte bra,för den bara tryckte snön åt sidorna.Vi talade med Borr om,att han måste ha något på plogen som lyfte upp snön också.

Ja,det var allt märkvärdigt att Bergström lade ned sliperiet och sålde Bosjön när järnvägen hade blivit färdigt.Vi hade ju kommit att känna Bergström som en bra karl och ville ju inte gärna tänka oss,att han hade drivit fram järnvägen bara för att få bättre pris för Bosjön.

Nej,styrelsen som kom efter,var inte intresserad av rörelse i Bosjön eller av järnvägen.Banan blev förfallen,och det var nog på hösten 1920 som konkursen kom.På vintern körde Bosjön ut vad de skulle ha iväg,men sedan var banan nerlagd.

Då hade jag skrivit kontrakt med Billerud om 150 famnar pappersved,och den skulle vara levererad vid Lindfors för inmätning den 20 maj.Den var redan framkörd hit till Västerud,så det gick inte att få den körd någon annanstans.Jag var upp till Bosjön och talade vid Pherson om tåget kunde köra ut veden,men han sade nej.Det hade ju blivit lågkonjunktur,så Billerud ville komma ifrån kontraktet.Då fick jag resa till Göteborg,till distriktschefen där för att försöka få tillstånd att låta Bosjötåget frakta ut pappersveden.~~Ja~~,Jag blev utkastad första gången jag var in till honom,men när jag sade, att jag skulle vända mig till Granholm i Stockholm direkt,gick det åtminstone att få tala med honom.Men jag fick ju inget tillstånd av

ACC. N:R M. 16780:23.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

distriktet,så jag fick ge mig till Granholm.Där var det något helt annat.Han hörde på vad jag hade att säga,och sedan sade han,att järnvägsstyrelsen hade en man ute för att göra upp med Billerud;jag skulle vänta litet,så skulle jag få ett brev med besked.Jag for hem, och redan efter två dagar kom det ett brev från järnvägsstyrelsen. De hade inte kommit någon vart med Billerud.Jag åkte upp till Stockholm igen,och då blev det tal om vad för borgen eller säkerhet jag kunde ställa för att få begagna Bosjöbanan.Så på eftermiddagen var jag och sökte två riksdagsmän som jag kände,men de var inte anträffbara,någon av dem.Norling hette den ene,och han blev landskamrer senare.Jag gick tillbaka till järnvägsstyrelsen och sade,att om de kunde vänta till i morgon,så skulle borgen vara skaffad hos Albert Bergström,som byggde banan.'Behövs inte',sade Granholm då,'Ni får banan'.25 kronor om dagen skulle jag betala,och så skulle jag skicka in rapport om tågen för varje dag.

När jag kom hem,så var jag upp till Bosjön och frågade Bengtsson,om han kunde köra ut med tåget och ta veden.Jo,det kunde han nog göra.Men Pherson kom och talade om,att han hade överinseendet över banan och att jag handlade på egen risk,sade han.

Bengtsson och jag fick lägga in ett femtiotal sexfots massavedsträn där slipersen var så rutten,att spikarna hade släppt.Sedan började vi att köra ut då,och jag var bromsare,och som'konduktör' skrev jag rapport om varje tåg.Vi hade ett lag som lastade i Västerud och ett som lossade i Lindfors.Före den 10 maj kunde vi anmäla massaveden till tumning.

Då hade Rosendahl ett mindre parti med kastved vid Alstern,och det bad han oss att köra fram,eftersom vi ändå höll på.Och det gjorde vi,förstås.Vi hade loket rättvänt och sköt veden på en stum vagn med träboggier.Vi var ju glada,både Bengtsson och jag,för att ut-

ACC. N:R M. 16780:24

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

körningen hade gått bra och var färdig,och vi höll väl litet fart. Och strax söder om Västerud här spårade den främre boggin ur,och vagnen gick mot en sten.Det blev ju tvärstopp,och genom att vagnen stod snett,vräkte han loket av spåret och ikull.Bägge injektorerna kytt' å i hytten,men genom att loket föll med eldarsidan upp,kunde jag hoppa ut med en gång och springa därifrån.Så kom jag att tänka på Bengtsson och vände mig om.Och då kom Bengtsson upp ur hytten. Han var sönderbränd så,att skinnet hade spruckit sönder och rullat ihop sig på armarna,bröstet och i sidan.

Jag ringde till lasarettet i Filipstad och tog reda på vad det första var man skulle göra i ett sådant här fall.Sedan tog jag Bengtsson i motorbåt och körde honom till södra änden av Alstern, där bil övertog.Jag var med till lasarettet,och jag kommer ihåg hur läkaren försökte lägga rätt de sönderbrända skinnstyckena.Dagen därpå var Bengtsson så uppsvälld i ansiktet,att man inte kunde se ögonen.Men han klagade aldrig något.

Lotta rättade vi upp så,att vi tog kättingar och fäste i träden på andra sidan banan.Sedan björnade vi upp henne med vanliga timmerbjörnar och lade träslanor emellan så,att det inte tryckte in plåten någonstans.

Och tänk,sedan gick denna mellanhandsfirman,som hade köpt pappersveden,i konkurs,så jag förlorade 5.000 kronor.

Kanske var det Jonte Jonsson som först kom med idén,att det skulle rekonstrueras ett nytt bolag för Bosjöbanan.Den första stämman höll de där som Helge bor nu.Med på stämman var baningenjör Nyström och stins Andersson i Lindfors och Rosendahl och Jonas Olsson och Johan Andersson och handlande Andersson i Fors och Janne Jansson och jag.De hade tänkt sig att få en järnvägsman till att leda det hela,men jag tror det var stins Andersson som föreslog Rosen-

ACC. N:R M. 16780:25.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

dahl.Det blev liksom en ledsam stämning då,för de andra visste ju, att han inte passade till att leda en järnväg.Hade det blivit en riktig järnvägsman från början,så hade Bosjöbanan kunnat gå än.Ja,inte än,kanske,men bra mycket längre,i alla fall.

Jag var också ute och sålde tiokronorsaktier,men när Rosendahl efter en resa till Göteborg och en till Stockholm hade förbrukat aktiekapitalet och begärde styrelsens borgen på 15.000 till,avsade jag mig uppdraget i styrelsen.Jag tror handlande Andersson gjorde det med,men de andra blev kvar.Rosendahl hade svarat,att han inte var redovisningsskyldig för vart aktiekapitalet hade tagit vägen.

Hur järnvägen kunde fällas för denna olyckan i Lindfors,förstår jag inte,eftersom det ju inte hade kommit någon anmärkning på övergången vid den årliga synen på banan och skyltar fanns..

När Uddeholm hade köpt Bosjöbanan efter konkursen,hade vi inte mycket med den att göra.Någon gång tog väl tåget med litet höbalar och torvströ,men annars var det bara vid kolkörningen man var till tåget.

Ja,när Bosjöbanan var ny,då kom det liv och rörelse med den. Det blev fler drivningar i skogen,och folk fick mer arbetstillfällen. De fraktade ut allt virke på banan då,för Svartån var inte allmän flottled ännu,utan man fick själv bekosta dragning av virket genom Lidsjön,Grässjön och Rådasjön.Men några huvudpunkter för bygden blev"stationerna"aldrig;det var väl för att de aldrig hade tillstånd till persontrafik.Det var ingen posttrafik heller på Bosjöbanan. Tågföringen var väl för oregelbunden för det.

Tågen brukade alltid blåsa när de kom i skärningen här söder om Västerud.Ännu efter det att Uddeholm hade övertagit banan,kunde det hända,att personvagnen gick med i tågen.Den var målad rödbrun.

ACC. N:R M. 16780:96.

Från Bosjöhammarn revs banan till Forsbrygga.Där låg räler,spik och skruv upplagda ett tag.Sista gången tåget gick här genom Västerud var 1938.1941 körde vi kol bara till bryggan ovanför han, Aron.Men den bryggan var ganska gammal,för jag vet,att den blev förnyad en gång".

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

ACC. N:R M. 16780:27.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Tillsammans med sedermera banvakten Albin Nilsson var Nils Jonsson med och stakade Bosjöbanan.Det var ett farligt springande,för ingenjören körde hårt med dem.Från Bosjön och till Västerud var aldrig någon annan sträckning påtänkt än den som sedan blev utförd,men söder om Västerud prövades flera alternativ.Man tänkte först dra banan över en stor mosse öster om Mangen så att Bosjöbanan kom ned öster om Lindfors och sedan följde Bergslagsbanan in till stationen.

Vid Bosjön var det sliperi,som drevs med turbiner från en till Havsjön grävd kanal,husbehovssåg och snickerifabrik som bl.a.gjorde borstryggar.Bosjön hade sin utfart till Filipstad,där de också hämtade post, men vintertid användes inte den backiga landsvägen över Kongbergen,utan man körde över en räcka av sjöar,bl.a.den mindre Bosjön,ända fram till Storbrogärdena.Det kunde vara femtio hästar i gång mellan Bosjön och Filipstad,och ljudet av bjällrorna stod som en musik ur skogen.Alla hade små selbjällror utom Fryksdalingarna,som hade en stor skåkbjälla. Fryksdalingarna,eller"Frisdalingera",som man sade,var alltid långväga ute på köring varenda vinter.De blev liksom sjuka om de inte fick ge sig ut.Det var en gammal gubbe med,som man sade ägde så mycket skog, att han inte riktigt visste hur mycket det egentligen var.Men i stället för att bli hemma och gott försörja sig på skogen skulle han ut och slita ont på köring varenda vinter.Nils Jonsson tyckte det var fint med stor bjälla som fryksdalingarna hade,så han bad sin far att få ha en sådan.Men det gick inte."Den tynger ned hela hästen",blev svaret. Också malmkörare mellan Taberg och Östanå for vintervägen från Bosjön och förbi Forshyttan,dit man hörde dem komma vid fyratiden på morgonen.

I och med att Bosjöbanan blev färdig slutade den intensiva vinter-

ACC. N:R M. 16780:28.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

köringen mellan Bosjön och Filipstad,och man saknade bjällerlåten i skogen mycket.

Det kan med fullt skäl sägas,att den nya tiden kom till Forshyttan med Bosjöbanan,fast man gärna hade sett att det blivit en stabilare järnväg som blivit förbindelselänken.Det blev en stor ändring i vardagen och ett betydande uppsving.Att ingen industriell rörelse uppstod i Fors som följd härav,torde enbart ha berott på,att det inte fanns någon på det området företagsam person i hemmanet.Gästgivargårdens i Fors skjutsningsskyldighet upphörde samtidigt med att Bosjöbanan öppnades,men dessförinnan hade Nils Jonsson en otrevlig körning.Det var en av ingenjörerna vid järnvägsbygget som kom en höstdag och skulle ha skjuts till Bosjöhammaren,där järnbalkarna för bron skulle dragas över älven.Det hade börjat falla blötsnö,så Nils Jonsson tog en släde med en ryss.När arbetet var färdigt vid Bosjöhammarn skulle inte bara ingenjören,utan även det tiotal man som hade dragit balkarna över älven,åka tillbaka till Forshyttan i släden. Det hade kommit mycket blötsnö under tiden,så det var oföre och gick smått med den tunga lasten.Men ingenjören var spydig och frågade om hästen hade mönstrat.Man skulle nämligen vara 21 år vid mönstringen då. Nils Jonsson var ung och respektfull inför ingenjören då,så han talade om att hästen var fyra år.Men hade han varit som nu,så hade han ju hållit med ingenjören om att hästen hade mönstrat.

Forshyttans"station"var belägen rakt öster om dåvarande affären, där linjen norrifrån just kommer ur en kurva.Ett rakt sidospår låg väster om huvudspåret.Vid sidospåret låg en kolbrygga,som dock i senare tid ersattes av bryggan på heden,emedan den låg trångt mellan

ACC. N:R M. 16780:29.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

banan och affären.När tåget närmade sig Forshyttan signalerade det för att folk som väntade varor med tåget skulle komma och hämta dem direkt. Man hade ju ingenting att lägga in godset i.Affären tog allt den skulle ha på banan,och gårdarna fick utsäde,gödning och kalk med tåget.Från jordbruksbygderna söder om Lindfors skickades också hö och halm på Bosjöbanan till Fors,ja,ända till Gräs och Sunnemo.Här uppe var det ju mindre gott om betesmark för jordbruket.Även i så lokala relationer som t.ex.Fors-Bosjön skickades gods.Godstrafiken var förhållandevis mycket stor på Bosjöbanan de första åren.Men den egentliga persontrafiken kom igång först efter några år.I medeltal var det nog en resande per dag som steg på i Fors.Nils Jonsson själv åkte bara några få gånger med Bosjöbanan till Filipstad.Det tog ju en sådan farlig tid över Lindfors och Daglösen,att det var jämt fåfängt.Men de som var för fattiga till att ha häst åkte Bosjötåget till Filipstad.

När banan var färdig,åkte Nils Jonsson brandvakt på den i tre år. Han skulle hålla sig 5-10 minuter efter tåget.En gång då han kom till mossen mellan Mangsälven och Lindforsgärdena och tåget nyss hade gått därifrån efter att ha fyllt på vatten vid älven,brann det i mossen. Nils Jonsson hade av brukspatron Bergström blivit instruerad om att slå med en granruska för att släcka elden,men när han nu slog hoppade elden iväg flera meter på mossen.Försent insåg Jonsson,att han borde tagit sand från banan och kvävt elden med.Nu fick han ge sig iväg på dressinen efter hjälp,och en stor del av mossen blev avbränd.Men det var den enda brand han råkade ut för under de tre åren.

Mycket solkurvor var det på banan de första åren,kanske mest mellan Lindfors och Västerud.Nils Jonsson var med och rätade dem,varvid man fick kapa rälen ett stycke.Bara bågfilar fanns att göra det arbetet

ACC. N:R M. 16780:30.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

med,så det var drygt,och de fick byta blad många gånger.Man fick ju också planera arbetet noga,så att tåget inte behövde stanna för en avkapad räl.Ibland var solkurvorna så kraftiga,att de nästan hade skjuvit rälsen och slipern av banken.Men ännu svårare än reparerandet av de egentliga solkurvorna,var uträtandet av alla de småböjningar i sidled som Bosjöbanans räls lätt fick.Till det använde de en tving, och det gällde att se till,att det inte blev två nya böjningar av en gammal.Det var meningen att Nils Jonsson skulle bli bas för det ena justerarlaget sommaren 1917.Men då hade han åtagit sig postgång och fick därför säga nej,fast det hade varit ett fint sommararbete och de var och bad honom två gånger.Sedan Bosjöbanan var färdigbyggd fordrade spåret två eller tre somrars justering,så det var"reperlag" på banan om somrarna.

Motorvagnen såg Nils Jonsson aldrig.Den moderna tidens utveckling, som Bosjöbanan hade fört till Forshyttan,övertog bilismen så småningom. Därför var järnvägens nedläggande,då det till slut definitivt kom, knappast kännbart för bygden.Nils Jonsson kommer inte ens ihåg när spåret revs från Forshyttan.

Nils Jonsson hade satsat en del på Bosjöbanan när den byggdes.Men när han sedan såg svårigheterna och nedgången,bestämde han och hans bröder sig för att inte lägga ut mer pengar på banan ifall det bleve någon räddningsaktion.Dock övertalade man honom sedan att köpa några tiokronorsaktier,men många blev det inte.

Mannen efter lokförar Bengtsson på Nils Henrikssons bekanta bild av motorvagnen kallades på grund av sina sluttande axlar för Litern.Han slog i klots.Bengtsson gick länge som eldare,och det var en hel del förare vid banan första åren.Men de märkte att Bosjöbanan inte var någon framtid och gav sig av.

ACC. N:R M. 16780:31.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

"Det var 1924 jag började vid Bosjöbanan.Större delen av det året körde vi med Petter,för Lotta var på reparation i Åmål.Det är därför Petter är på kortet.(Nr 5-04 i upptecknarens samlingar) Det är taget vid Bullbo;tåget står på huvudspåret.Det var två Kristinehamnsflickor med tåget ner då,och det stod ett tag vid Bullbo för att lasta kastved,så de tog bilden då.Bengtsson och jag sitter på tendern.

Petter var dålig.Fast eldstaden var för liten drog han förfärligt med kol.Men åt Lotta kunde en enda box räcka från Lindfors till Bosjön.Lotta hade kilar som man skruvade in,men Petter hade fasta kilar i rörelsen som fick hamras in.När en annan förare än Bengtsson körde ned Petter en gång,kom han till att tappa en kil. Han försökte få in den igen,men de gick inte,hur han än bankade. Till slut fick han ta en stor skiftnyckel och fila av en bit av skaftet och sätta i den i stället för kilen.

Motorvagnen hade stora hjul,och flänsarna var så höga och kraftiga,att man fick vara försiktig i växlarna.Kraftöverföringen var ordnad så,att motorn hade ett stort svänghjul,och vinkelrätt mot det låg ett annat litet hjul pressat.Det lilla hjulet kunde flyttas så,att det än låg ute vid kanten på svänghjulet,och då var det hög växel,och än inne nära centrum,och då var det låg växel.Men det grävde snart spår i svänghjulet så,att det bara blev två lägen som drevhjulet halkade ned i,även om man försökte hålla det på någon mellanväxel.Bensintanken låg bakom motorn.De första bänkarna var längsgående,men de byttes ut mot tvärställda trädgårdssoffor efter en tid,och taket blev borttaget.Likadant blev gjort med släpvagnen. I Bosjön fick motorvagnen ett skjul att stå i öster om vändskivan. Det låg inte i linje med skivan,så spårbiten mellan den och skjulet gick i kurva.Motorvagnen var i bruk ännu när jag började 1924,och åtminstone på söndagarna körde den fasta turer för passagerare.

ACC. N:R M. 16780:32.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

De tänkte,att om det hände en olycka,skulle det inte hålla inför domstol,detta med egen risk,om den som reste hade betalat avgift enligt särskild persontrafiktariff.Därför blev den utbytt mot att sextiofem öre skulle betalas för personliga effekter,hur lång eller kort resa det än var.

Bosjöns station hade tre spår.(Av den skiss berättaren gjorde upp över dessa,framgick,att påståendet enbart gällde ett kort stycke av bangårdens södra del,där man kan räkna både huvudspåret, sidospårets början mellan första växeln och lokstallsväxeln samt stallspåret som liggande bredvid varandra.Upptecknarens anm.) Bortom stationshuset gick en väg över spåren.Ja,det är möjligt,att det fanns en växel bortom vägen,men jag kommer inte ihåg riktigt.

Nästa lastplats söderut var Bosjöns kolbrygga.Den hade särskilt rundspår;det kunde väl vara en 60 meter långt.När denna kolbryggan började förfalla,blev en ny byggd vid själva huvudspåret närmare Bosjön.Kolbryggan på Pardixheden fanns inte på min tid.Inte spåret till Övre Hammarn heller;det blev byggt först på trettiotalet.Ja,det hade ett sidospår vid Övre Hammarn.

Bosjöhammarn var bara en hållplats;det var nog mest för att vägen gick över här.Något sidospår fanns inte.Forshyttan hade ett rundspår på västra sidan,som var ganska långt.Kanske var det 100 meter.Vid Alstern var det stickspår med infart söderifrån.Här drog de in vagnarna med en lina,som hade ena änden kopplad till tendern, och så körde loket på huvudspåret.Det var jag som skulle koppla loss från godsvagnarna.Men en gång blev linan aldrig så slak,att jag kunde få loss den.Ja,en förstår ju hur det gick;tendern drogs av spåret.

Västerud hade stickspår med infart norrifrån.Det slutade i lokstallet.Sedan var det stickspåret till grusgropen;det gick snett

ACC. N:R M. 16780:33.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

ut på östra sidan,och infarten var norrifrån.

Böckelskog var nog där banan korsade vägen till stället som heter så.Där var inte något sidospår,men litet längre söderut var en barack,som de kallade Bullbo,och vid den fanns ett stickspår på östra sidan,som gick in från söder.(Berättaren har 1963 meddelat, att detta spår inte fanns på den tid han tjänstgjorde vid Bosjöbanan utan tillkom sedan Uddeholm övertagit järnvägen.Upptecknarens anm.) Sedan var det,på den tiden,bara stickspåret till sågen innan man kom till Lindfors.Jo,förresten,söder om Bosjön fanns ett stickspår på östra sidan banan till Bosjöns såg.Där kom en tub uppifrån en kanal väster om banan och gick under både huvudspåret och sidospåret.Det var ett uttag på denna tuben,som de tog vatten ifrån för att spola pannorna på loken med.Det var väl en 200 meter söder om Bosjön,sågspåret.

Strax innan där det tog av,på östra sidan,bodde Borr.Då,1925, höll han på att bygga en ny personvagn.Den hade större boggier,som var beställda särskilt.Bankarna låg under,så vagnen blev låg och gick stabilt och säkert.Den gamla var ju livsfarlig,den;han kunde ju välta.Men den gick tungt,Borrs vagn,jag vet inte varför.Och i snö var han svår att ha med,för han var ju så låg över rälsen.Denna vagnen hade också ett resgodsrum i ena änden,men han hade ingen plattform.Det var något man fick kliva över på golvet när man var inne i vagnen,kommer jag ihåg.

Den första personvagnen gick på järntrallor.Den andra var denna höga.Tredje var Borrs,och den fjärde blev den som de byggde på släpvagnen till motorvagnen sedan.Kristoffersson hette han som gjorde den.Han bor här i Lindfors.Godsvagnarnas trävirke ruttnade rätt fort och blev utbytt efter hand.

ACC. N:R M. 16780:34

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

En gång när vi var på väg till Bosjön med tåget,hade vi vagnen närmast tendern full med mjölsäckar till affären i Bosjön.Innan bron vid Hammarn är det ju en rätt hög bank,och,tänk,jämt här fick han axelbrott,vagnen.När vi hade fått stopp på tåget,Bengtsson och jag,så var det ju ingen annan råd än till att ta och bära säckarna en efter en till en annan vagn.Tunga som de var och på denna smala banken.När vagnen var tom,då fick vi ta och välta den av spåret och nedför banken.Tur var ju,att han inte reste den vägen med en gång.

Men en lördag,när tåget gick mot Lindfors och hade resande med som skulle med Bergslagsbanan,då spårade en virkesvagn ur,som gick framför loket,på banken i Penningdalen,och både vagn och timmer rasade utför slänten.Men kopplet släppte inte,och när vagnen låg så,så gick det inte att få loss det heller.De som skulle med tåget i Lindfors fick ta den stora dressinen,'Bosjödressin',som de kallade den,och åka till Lindfors på den.Men vagnen och virket behövde Bengtsson och jag inte ta reda på;det fick Albin Nilsson och banarbetarna göra.Ja,på sommaren var det ett par stycken som bytte slipers och stoppade under spåret och så.

Vintern 1924-1925 var den mildaste som har varit här.Det blev varken köld eller snö,och i januari plöjde de på Lindforsgärdena. Men sedan på hösten blev det kallt.

Det var den 30 november 1925,och arbetet hade börjat som vanligt klockan fem på morgonen med att elda upp loket.Sju gick vi från Bosjön,och då började det snöa.På ett par öppna ställen hade det snart drivit igen över banan,men det gick att ta sig igenom tills vi kom ner på Lindforsgärdena;där var det stopp.Man fick gå av och skotta en sträcka,och så körde tåget fram den biten,och så var det skottning igen.Precis hela linjen ned till station fick vi hålla på och skotta för hand,och dagen gick och kvällen med,och vi såg lju-

ACC. N:R M. 16780:35.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

set slockna i den ena stugan efter den andra.Albin Nilsson hade ett ärende till Lindfors,och en fru där tyckte så synd om oss,att hon gjorde i ordning en stor kokare med kaffe och satte ned i en låda med träull,för att den skulle hålla sig varm,och skickade med Albin. Kokarn var ju kall ändå,när han kom fram,men vi värmde upp den på loket.

Elva på natten var vi i Lindfors.Där vände vi med en gång och körde tillbaka.Nu var det månsken och förfärligt kallt.Klockan tre kom vi till Bosjön,och då gick jag upp på rummet i stationshuset och slängde de isiga och snöiga skorna i ett hörn och somnade. När jag vaknade sedan på morgonen var skorna lika fulla i snö och is,så kallt var det.

Den dagen blev vi kvar i Bosjön.Men den 2 december körde Bengtsson och jag iväg med ett tåg igen,och då hade det snöat mer, så vi hade spårrensaren före loket.Det var hemskt kallt ännu,men jag var ju tvungen att stå ute på rensaren och lyfta plogen vid vägkorsningar och växlar.Vid Fors kom Albin och bytte av,så jag fick komma in på loket,och sedan skulle vi byta igen i Västerud.Hävstången,som lyfte plogen,hade Albin satt ned och spärrat med en bräda,så plogen var uppe.Jag tänkte,att brädan satt hårt,så jag gav den en spark. Men den var loss med en gång,och hävstången for upp och strök till mig i ansiktet så alla tänderna i högra sidan överkäken gick av,och jag blev slängd ut i snön.Halva ansiktet svullnade igen,och ögat blev blått,så jag fick bli på loket resten av resan.Men det var förargligt att tänka på,att tänderna nyss hade blivit lagade för 70 kronor,en hel månadslön på Bosjöbanan.

Den där kaffekokarn fick vi mer användning för.När vi kom till Fors en gång och Albin skulle av,sade han´Nej,nu skall vi ha oss en kaffetår´.Vi ställde in kaffepannan i fyren och satte på sotarn.Och

ACC. N:R M. 16780:36.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

pannan stod fint där.Men loket fick ju mycket ånga efter ett tag, så vi slog av sotarn.Och då välte kaffepannan.Det var draget som hållit den upprätt.

En annan gång hade vi inte spårrensaren,utan plog framför. Det var inte den största träplogen,utan en mindre som var fäst direkt på loket.Vi gick från Bosjön mot Lindfors.När vi kom till växeln vid sågen (Lindfors Gårds;uppteckn arens anm.),tog ena styrskenan tag i plogen.Det blev så gott som tvärstopp,och jag,som var på loket,höll på att köra huvudet genom ett hyttfönster.Men loket spårade inte ur utan blev med alla hjulparen lyft in på sågspåret. Styrskenan såg ut alldeles som ett J,så loket kunde inte fortsätta till Lindfors och inte gå tillbaka ut på huvudspåret heller.I stora mjölkflaskor fick de köra vatten till Lotta,tills en ny styrskena hade blivit hämtad från Lindfors och insatt.

Jag slutade vid Bosjöbanan 1926,för jag skulle göra militärtjänst då,och när jag kom tillbaka,började jag på kontoret här (Brattfors revirförvaltnings.Uppteckn arens anm.).En eftermiddag kom det in en på kontoret och sade,att han skulle med tåget norröver och hade stått och väntat länge och undrade om det aldrig skulle komma något tåg.Därför så tog jag och ringde ned till stationen och frågade.'Det har hänt en olycka,och det är ovisst när tåget kan komma', svarade de då.

Så snart som jag hade slutat,så gick jag ned till övergången. Det stod fullt med folk där,men de skadade var borta och bilen med, men vagnen låg kvar.Bengtsson var inte där,han heller,utan Edgar var ensam,och han var nervös,för han visste inte hur man skulle ta in vatten,och Lotta började bli torr.Han var rätt ny vid banan då,Edgar.

Det var strax efter nyår 1931 som Bengtsson och de andra i Bo-

ACC. N:R M. 16780:37.

sjön,som hade med järnvägen att göra,flyttade ned till Lindfors och det blev slut med den dagliga körningen.Jag kommer ihåg året, därför att svärfar min dog jämt då,och vi sade,att det var synd, att han skulle göra det just när de skulle flytta ned till Lindfors."

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

ACC. N:R M. 16780:38.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

"Godsmagasinet vid Bosjön tände de eld på med loket när de skulle köra till Oxhälja en gång.

Banvakten hette Fritz Abrahamsson.Han var morbror åt Erhard Larssons (åkare i Lindfors,nedflyttad från Västerud,där hans far tidigare var hemmansägare men sålde skogen till Uddeholm 1912.Upptecknarens anm.) fru.Han bodde i Lindfors.Han dog för två år sedan.

Lokförare Lindquist kom från Filipstad en gång,full och galen, och gav sig fan på,att han skulle köra tåget hem.Han stred med Bengtsson,så Bengtsson fick kasta honom av loket för att få vara i fred och köra.

Ja,Edgar hette han som fick barnförlamning och dog.

Jag kommer ihåg när Lotta kom.Vi hade fått höra,att Bosjöbanan skulle få ett nytt lok,så vi var alla i Lindfors nere vid stationen och tittade.Jag minns,att det var ingen armatur monterad,utan rörändarna,där den skulle sitta,var täckta med träskydd.

Det hände,att de som arbetade uppe i skogen gjorde sig trampdressiner av damcyklar,som de satte sådana här flänshjul på.De gick mycket fortare och lättare än dragdressinerna.En gubbe i Böckskogen hade en sådan här cykeldressin,och han sade till två skogsarbetare, som skulle ned till Lindfors,att de skulle köra i kapp med honom.Ja, han iväg då,och han orkade hålla undan för dem hela vägen.Fast de var två till att dra,var det bara därför det var utförslut som de kunde hålla sig så pass,att de såg gubben.

Fritz Abrahamsson hade en cykeldressin,han med.När han var på väg neråt Lindfors en dag,så hade en som bodde i Nygård varit och tjudrat en ko.Han ville inte bära med sig spettet ända hem,utan han satte det i backen vid banan.Och jämt när han hade kommit tillbaka i lagårn,så small det vid banan.Då hade Fritz Abrahamsson kommit åkande

ACC. N:R M. 16780:39.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

på dressin,och spettet hade stått så inpå banan,att det alldeles hade vikit ihop damcykeln.

På slutet blev cykeldressinerna inte så säkra,när banan började ligga dåligt och skarvarna blev ojämna.

Det fanns en dressin till likadan som Albin Nilssons men med rullager.Men den blev aldrig så bra som Albins.

När vi skulle lasta upp Lotta för att skicka henne till Åmål, så pallade vi först upp spåret,där det slutade vid godsmagasinet i Lindfors,så,att det kom i jämnhöjd med lastkajen.Sedan körde vi Lotta upp på kajen,och därifrån var det ingen konst att få henne på en vanlig järnvägsvagn.

Nej,décauvillerälsen,som låg vid lokstallet,var inte använd för Bosjöbanan.Den lade de ut från myren norr om Lindfors station och till vagnarna på normalspåret,när de lastade timmer och massaved, som brukade bli upplagt på myren.Sedan körde de på décauvillespåren med små trallor".

ACC. N:R M. 16780:40.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

"På Stadsbiblioteket i Stockholm fant jag en bok med titeln Att leva och bo i Wermland.Jag tog den av hyllan och öppnade den. det första jag fikk se var ett avsnitt med titeln Bosjöbanan.Boken fikk följa med hem.Det var så att en gång i min ungdom ,så arbetade jag på den.Jag var en av de första på den banan.det var myktet trevligt för mig att läsa kapitlet om Bosjöbanan.Både om byggnaden invigningen og trafiken,Branden som lokomotivet orsakade,en mann på dressin med vatten måtte medfölja,Winden bestämde om han skulle vara före eller efter toget.Sporvidden var 70 cm.sett som det var, sporades av,besvärlighet med att få det på igjen.Så blev det motor i stedet för Lok,og så till slut kollisjon med en bil.Rettsak om ersättning mot banan,resultat.Tap för Banan.Konk och Exekutiv Aktion. Kort sagt,ett trevligt styke Svensk Jernvegshistoria.

Det var år 1912 jag kom dit.Hur kunde det gå för sig.Bara en slump.Året förut hade Jag arbetat på Jernvägsbygget Kil Torsby.Men på höstmarknaden i Sunne 1911.bar det sig ej bättre än man hamnade hos Polisen i Sunne för en Bagatell men det hade sparken till följd. Det var ingen sorg för det.Där var ej stort att tjena.Så vitt 4 kr pr dag på Wintern sedan,var laget helt nere i 23 öre pr timan så det var Ju ingen ting att gråta för.

Det bar i Weg till Norge Rjukan,där hade jag varit förut godt och vel ett år.Där tjente jag det dubbla Men så Året efterpå en 3 vekkors tid före Påsk.blev det krångel mellan Laget jag var i,och Ingejören som hade ledningen av arbetet,och det blev det gamla vanliga,lägga utav som det hette.pakka och resa.Då först och fremst till Kristiania festa,förstås,Efter ett par dagar hade man bare Blakke folk omkring sig.Jag hade vel en hundralapp igjen och vill ej resa tillbaka till Rjukan.

Nu skall jag säga som sant är,det var ett Kjoltyg som drog

ACC. N:R M. 16780:41.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

mig tillbaka till Fryksdalen,arbeta på Jernvägsbygget hade jag ej lust på,det var nog stopp för resten efter Historien i Sunne. Men som sagt Jentan hon drog.Så en kväll vid 6 tiden tog jag tåget till Kil.På natten mellan 11-12 var jag i Kil.Dagen efterpå gjikk jag till Sunne.Ungefär mitt emmallan Sunne okk Lysvik,hade jag ett par bra Kompisar,dit drog jag och slog mig till där noen dar.men när jag skulle besöka min älskade då slog hon med den kalla handen.Hon hade det Kirrat på annat håll.Det var ju ingenting att gjöra åt.Jag sov en natt.Tog farvel av mina kompisar och tog samma väg tillbaka som jag kom.Nere vid Kil traff jag en man på stasjon av samma sort som jag själv,han Svenskfinne Junin hette han,hade varit i en skog på arbete på Wintern,han hade hört,att det skulle byggas en Bana från Lindfors till Bosjön.Det var ju inte lång biten dit.Wi tog toget till Lindfors.Där fikk vi av Stinsen att det nettopp var kommit en Ingenjör för detta Banbygget till Bosjön.Minns jag ej fel så satt vi på ett transporttog till Brattfors,och där fikk vi overnatta,hos ett äldre folk fikk mat på kvällen och på morgonen,och de vill ej ha betalt,men vi la igjen var sin krona på bordet.Under protester från dem bägge.Det var snälla folk.Så tog vi bena fatt.ut på afton kom vi till en by som hette Fors.Där tog vi in på en liten Bondgård där vi fikk ligga över.Bonden han frågade oss hur mycket,man skulle ha för metern för att bygga en Jernväg.Det är så sade han att vi bönder här i Fors har tänkt att bygga själva over våra ägor,de var rädd för att om det kom så många främmande skulle de trampa ner så mykket.Wi sa att det var ej så gott att svara på det,men det var svårt att vara alvarlig.vi ville ju ej förolämpa honom.

Dagen efterpå på Eftermiddagen var vi oppe vid Bosjön.

ACC. N:R M. 16780:42.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Där t vi Brukspatronen själv.och denna Ingenjören.(Mins inga namn).Det var ej rigtit klart att börja arbetet sa Ingenjören. Men så ble de prat mellan de båda om en bro som skulle byggas over en bäkk.Ock så nämnte Ingenjören om en man han väntade efter.De hade året i för veien varit på en Jernvägsbyggnad Rämshyttan Idkerberget.och han var stenarbetare,han som skulle komma. han fråga om betyger,dem fikk han se,och de var i orden.Ja så var det i ordning.Bron var bara en stor trumma 1,20 x 1 m,ett stykke där från var ett lite Bondställe,mins inte namn.Där fikk vi bo men sa Fruen Ni får laga er mat själva,jag har ej tid sa hon.Ja dagen efter så var karen där han hette Bärgkvist (Smålänning) aldrig sett honom mere.Ja så hade vi knog och hus.så var vi till en handlare där i Fors.ordna med Kredit.Och så börja vi knoga. Wi kilade sten där i en skogsbakke till denna trumman.Wi trodde ju först det skulle bli som ett annat Jernvegsspor,men när vi fikk höra vad slags bane de skulle bli.Sade Junin till mig med en gång.det här är ju ingenting för oss,men vi får väl vara här till över Påsk,og så får vi pröva att få ut en slant så stor som möjligt.Og så reser vi vidare.Jag skall säga dig sa Junin Jag är urstyv Trearbetare jag sa han.Wi var där till lste söndagen efter Påsk.Då fikk vi 40 kr var i Pengar.Så gjorde vi opp på Logiet. Gumman gjorde det så bra hon kunde för oss,det ble 12 kr på oss var.Men så var det Knallen.Handlare och Rallare har sine poenger. Kredit är en betrodd sak.Det har sine risker.Wi måtte gjöra det som kan förekomma i de besta familjer,vi inställde vidare utbetalningar.Ja det ble Norge i gjen.Wi kom till Kristiania en kväll. Dagen Efterpå stod det i Tidningsfönsterna med stora Bokstäver om Titaniks undergång Det ble ett par glada dagar i Kristiania Junin kom i från varandra.Presis 20 år efter 1932 knoga jag på ett

ACC. N:R M. 16780:43.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

stort Bygg i Oslo,då så jag en mann i timmermanslaget som jag syntes Jag kjent fra för,men kunde inte ta honom igjen.Men så ordna jag mig så jag fikk sitta ved sidan av honom när vi spiste, då tog jag honom igjen på stemman han var svenskfinne.då hette han Charles Henrison og det var sant som han sa han var styv på trä han hade arbetat med træe hele tiden i Oslo.Jag reste till Arendal där var ett Anlaegg som hette Röjdefors.Så var det gode tider i Norge da.Jag var på olika anlaeg helt till 1929,då var det slut med det.Sedan var jag på Byggen i Oslo helt till 1943, var i sammen med massa svenskar (Rallare) men traff ej på en som kjende till Bosjöbanan en gang Jag började på Jernvegsbyggen i Sverige 1907 Nu är Jag 73 år gammal.blev gift i Norge 3 voxne born Bosatt i Oslo Svensk Pensjon har det bare bra Lykkligt gift snäll gumma.

Det var hygglig med denna turen till Sunne i Sommar Jag syklade en tur oppover mot edsbjerke.Jag fikk anledning att se in genom ett Kjöksfänster där jag delade Kjökssoffan med henne som är nämnt förut i denne epistel.På sofan satt nu en annan ung mykket vakker dam

Jag kjende de lite vemodig."

ACC. N:R M. 16780:44. (Avskr. av brev fr. brittan)

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

"Jag är född 26-12-1889 i Huddunge församling Wästmanlands län.Min Far var Bonde 80 tunnlands gård 150 tunnland skog.4 hästar och sådär 14-18 kor.Men skulder högt över skorstenen.Wi var 8 bröder Jag den 4de i ordningen,det var att slita med på gården från det man var en liten parvel och med i skogen om vintrarna.När jag var sådär ti-11 år byggdes det en Jernveg förbi hembygden,Sala Gysinge Gevle.det var första gång jag fikk se rallare,och så hörde jag tal om att de tjente opp till 4 kr dagen.det var ju en oerhörd summa.för se pengar det var en sällsynt ting för oss pojkar,aldrig mer än en 25öring och det var langt emellan.så gjikk årene fram till 1905,då på hösten tog jag plats som torpardräng.DMs det var en torpare som skulle hålla en kar i gården för torpet,Jag skulle få 175 kr för året.Arbetstiden var från 6.30 på morgon ti 7 på kvällen 1 ½ time till middag en halvtimme tog det från torpet till gården.där var jag ett år,men så blev jag löskört.Jag sente till en gård som hette Ledinge i Knivsta,där fikk Jag vedhuggning i skogen tjente 2.50 opp till 3 kr dag.Men på Wåren 1904 fikk jag arbete på omläggning av Jernvägen Stockholm Uppsala,hade min arbets-plads vid Alsike,då hette den L Wrå,då var min Barndomsdröm oppfylde.Wi tjente 4.50 pr dag,og så var jag blitt rallare og hörde platser långt borta.Framtiden stod lys för mig Tänk att slippa Jobba för bönder och till och med slippa slita i skogarna om vintern.Ja det har gått bra, ikke ett handtak mera åt det hållet har jag gjort.Jag har en yngre Bror Petrus Han har Jobbat med Jorden hela sitt liv,sitter nu Förtidspensjonerad".