

Spår



taget

nr 1
1980



Den första rallorkärran. Ur Adelskölds skissbok.

Ett informationsblad från Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap



Claes Adelsköld

1824-1907

Lördagen den 5 maj 1849 klockan 10 på förmiddagen inträffade något mycket märkligt nedanför Illbergs gästgiveri i Stora Kils socken. Tjänstledige löjtnanten vid Kgl Värmlands Regemente, Claes Adelsköld (25), fyllde då en skottkärra med jord avsedd för banken till Sveriges första järnväg för allmän trafik. Adelsköld hade under den sedermera kände järnvägsbyggaren Edvard Norström blivit anställd som kontrollant och utsättare på den smalspåriga järnväg, som planerats och beslutats av det nyss bildade Frykstad Jernvägs Bolag. Entreprenör för själva järnvägsbygget var den på sin tid bekante landsvägs-, bro- och kyrkbyggaren Fr Sundler. Arbetschef skulle formellt bli

Spad taget

nr 1
1980

Presentation

Styrelsen är medveten om hur viktigt det är att hålla fort-löpande kontakt med Sällskapets medlemmar. Som ett led i denna strävan utges nu ett första medlemsblad, som vi hoppas ska kunna följas av flera. Medlemmarna själva ombeds medverka. Säkerligen finns en del tradition bevarad på olika håll i form av berättelser, något foto eller handling av något slag. Skriv eller ring till sekreterare eller arkivföreståndare (se adressförteckningen), om Du har något att komma med.

För att löpande ge ut en publikation krävs mobilisering av flera villiga krafter. Medlemsbladet har sitt berättigande, men ... Orsa kompani lovar, dock ej bestämt.

Med hälsning till medlemmar och alla för vår verksamhet intresserade,

FRYKSTAD CLARA ELFS
JERNVÄGS SÄLLSKAP

Sundlers morbror, den pensionerade majoren sedermera postmästaren (!) A E Lilliestierna (70). I kraft av sin ungdom, viljestyrka och energi torde det dock ha varit Adelsköld som i realiteten kom att föra befälet. Han torde ha varit väl medveten om järnvägens betydelse att bli den första i landet, men det fanns konkurrens och det på mycket nära håll, i det att järnvägen Kristinehamn-Sjöändan påbörjades endast några dagar senare.

Obestriddligen har Adelsköld tagit detta spadtag, och lika obestriddligt är att järnvägen

Frykstad-Clara Elf är Sveriges första järnväg för allmän trafik. Några massmedia hade inte mött upp vid detta remarkabla tillfälle, inga fotografier (den moderna fotografikonsten var då knappt uppfunnen) fanns med. Men Adelsköld har gjort en teckning från ett annat järnvägsbygge 6 år senare. Det är mycket sannolikt att spadtaget vid Illberg såg ut så här. Kärror, hattar och långrockar torde icke ha genomgått någon större förändring på dessa år. Alltså må det tillåtas betrakta vinjettbilden som en reportagebild från Illberg den 5 maj 1849!

Efter fullbordandet av banan Frykstad Clara Elf var Adelsköld med om att bygga ett stort antal andra banor, tillsammans 70 mil. Han var en mångsidig man, politiker, kompositör, fotograf, monumentarkitekt, bara för att nämna några av hans sidor. I sin bok Lefnadsminnen har han på ett lättsamt och medryckande språk redogjort för sitt märkliga liv. Möjligen kan vi i något senare medlemsblad teckna en mer detaljerad bild av Claes Adelsköld.

Vad själva järnvägen Frykstad-Klarälven beträffar hänvisas bl a till Frej Alsterlinds standardverk "Några notiser om Frykstabanen - Sveriges första järnväg". Författaren redogör här för banans tillkomst, trafikverksamheten med all dess dramatik och banans avveckling.

En liten detalj i Adelskölds karaktär må dock här beröras, och det var hans vänfasthet.

Sveriges förste rälsläggare

Efter sin militärtjänstgöring på Trossnäs kom Sigfrid Andersson från Långsjöhöjden i Lekvattnet på sin vandring till hembygden att passera det pågående järnvägsbygget. Adelsköld lade genast märke till den reslige mannen, som gav ett gott intryck, och A. frågade "på stubben" om Andersson ville börja som rälsläggare på järnvägsbygget. Så blev det, och Sigfrid Andersson kom

alltså att bli Sveriges förste rälsläggare. Han synes ha fullgjort sitt arbete mycket bra och fick på Adelskölds rekommendationer arbete på ett flertal andra järnvägsbyggnader i landet.



SIGFRID ANDERSSON

1828 - 1902

Vänskapen mellan de båda varade livet ut. Som tecken härpå vittnar att Adelsköld sände över allt som kom ut från trycket om järnvägar till denne Finnskogens son. Hos en sonson, Konrad Olsson från Långsjöhöjden, numera boende på Valbergshemmet i Torsby, finns ett mycket väl bevarat foto av Adelsköld med en påskrift i bläck "C. Adelsköld till den förste skenläggaren på den första svenska järnvägen, Sigfrid Andersson, Långsjöhöjden". Emellertid hade någon ambitiös vindsröjare vid något tillfälle bränt upp alla dessa papper från Adelsköld, dock hade detta fotografi blivit räddat undan förgängelsen.

Möjligt är att det bland den nu levande generationen i Lekvattnet och Östmark finns personer som enligt sina släkttraditioner känner till om någon släkting, två eller tre led bakåt i tiden kan ha varit med på järnvägsbygget som Sveriges första rallare.

Bilden på första sidan är en reproduktion av Adelskölds

porträtt, det som Sigfrid Andersson en gång fick av sin ryktbare chef.

Tummen opp för.....

PER ÅSLUND

Storgatan 61, Kil. Han har på ett berömvärd sätt ställt sina krafter till förfogande och detta helt frivilligt.

Axel Persson i Frykfors har berättat om att det skulle finnas en kallkälla, kallad rallarekällan, belägen i banslanten ca 1,2 km från Fryksta. Källan har varit helt övertäckt av ris och vegetation och icke synlig. Nu har Per emellertid skottat fram källan med tunnan, som varit inklädnad.

Nu krävs en pietetsfull restaurering, och Cary Öhrn har varit vänlig ge oss ett fint förslag. Vi återkommer senare och berättar om själva jobbet. Ring Per, om Du kan hjälpa till. Han kan inte göra allt själv.

NÅGRA GLIMTAR FRÅN JERNVÄGSSÄLLSKAPETS 5-ÅRIGA VERKSAMHET

Sällskapet bildades den 4 mars 1975 i Kyrkans Gård i Kil efter ett upprop, som några för syftet intresserade delgivit allmänheten. Till mötet hade inbjudan utgått bl a till dåvarande kommunikationsministern Bengt Norling samt SJ-chefen Lars Peterson. Båda dessa herrar lät sig representeras på stiftelsemötet.

Ganska snart hade medlemssiffran gått upp till ca 160. Denna siffra har sedan i stort sett bibehållits. Sällskapet har kunnat glädja sig åt en ick obetydlig framgång i sin verksamhet. Här skall nu nämnas

Jag vill önska Er all lycka i Ert arbete att bevara
minnet av Sveriges första järnväg.
Med vänliga hälsningar
Bengt Norberg

litet om våra aktiviteter:

- Under Kilsveckan -75 deltog vi med en utställning på Kils bibliotek med delvis autentiskt materiel, en utställning som sedan flyttades till Forshaga kommunhus och till Läns sparbanken i Karlstad.
- I samband med Postverkets utgivande av lokfrimärkena i ordningställde vi 400 st förstadagsbrev. Genom Postverkets medgivande kunde dessa brev stämplas med "Fryksta Post 1872-1926". Förstadagsbrev blev livligt efterfrågade även från långväga orter.
- Vi har i 2 upplagor om sammanlagt 8000 ex tryckt och till stor del distribuerat en turistbroschyr innehållande kort beskrivning om den gamla järnvägen. Skriften har varit en värdefull tillgång vid de tillfällen vi velat lämna en snabborientering om banan Frykstad-Clara Elf.

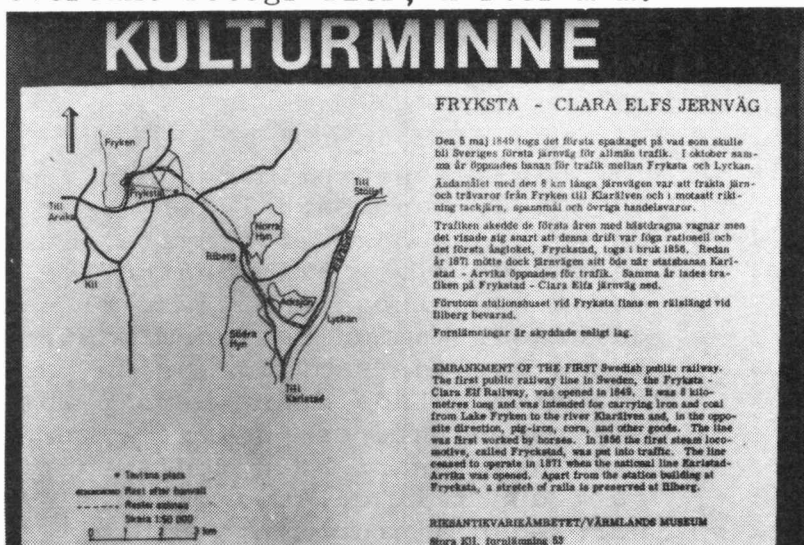


Sällskapet har åtnjutit stort tillmötesgående från massmedia, enskilda och företag.

Sällskapet har fått årliga kommunala penningbidrag från Kil och Forshaga.

Vidare kan noteras:

- att vi tillsammans med Friluftfrämjandet ordnat gemensamma promenader utefter banvallen från Fryksta till Klarälven,
- att vi genom tillmötesgående från Järnvägmuseet i Gävle kunnat framställa 3000 vykort i färg av Frykstad-loket,
- att vi till Kils vänort Svinninge i Danmark på begäran av kommunen översänt fotografier, kartor m m.



Den mest glädjande händelsen i Sällskapets korta historia är dock att banvallen blivit registrerad som fornminne. Tack vare en engagerande insats från Länsantikvarien i Värmland har så blivit fallet. Banvallen betraktas som forn lämning och skyddas enligt lagen om fornminnen från 1942. Lagen innehåller bestämmelser om grävning, återverkan, flyttning m m, överhöljande.

Tillstånd här till meddelas endast av Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen har valt ut ett antal fornlämningsområden, där markarbeten bör göras som statligt beredskapsarbete. Idag finns omkring 200 sådana och ett av dem är järnvägssträckan. Skogsvårdsstyrelsen utför dessa årliga vårdarbeten enligt Länsstyrelsens anvisningar. Enligt samtal med Länsantikvarien den 15/4 planeras en syn avseende vandringsleden Fryksta-Klarälven, varvid skall uppmärksammas om någon speciell åtgärd erfordras för att underlätta vandring efter leden.

ULLMANSARKIVET

Sedan vederbörande intressenter beslutat bygga järnvägen, bildades ett bolag, Frykstad Jernvägs Bolag, som sedermera skulle svara för byggande och drift av företaget. Genom ett märkligt sammanfallande i tiden med bildandet av vårt Jernvägssällskap, kunde pressen en månad tidigare meddela, att en stor del av järnvägsbolagets handlingar kommit att få sin slutliga förvaringsplats på Värmlandsarkiv i Karlstad. Bolaget var stiftat enligt 1848 års aktiebolagslag och enligt gällande författning skulle vissa handlingar efter bolagets upplösning förväras i länsstyrelsens arkiv under minst 10 år. Att handlingarna nu återkommit till "hemorten" och i så fullständigt och välvårdat skick, är flera personers förtjänst, icke minst kamrerens på Frykstad Jernvägs Bolags förtjänst. Han hette Bengt Ullman och skötte järnvägens administration och trafik under större delen av dess livstid, av allt att döma med nit och skicklighet. En av aktieägarna, landskamrer Axel Andersson ombesörjde förvaringen av handlingarna i länsstyrelsens lokaler.

De hos länsstyrelsen förvarade handlingarna omhändertogs så småningom av landssekreteraren Axel Georg Samuelsson (1867-1947), som härstammade från Grava. A G Samuelsson flyttade efter pensioneringen till Uppsala och tog då lyckligtvis de då slängfärdiga handlingarna med sig dit. De hamnade där på en vind tillsammans med en del jordbrukslitteratur härstammande bl a från hans far i Grava. Några döttrar till Samuelsson, vilka behöll sitt flicknamn Arrhenius (samma släkt som Nobelpristagaren Svante Arrhenius tillhörde), gjorde en vindsröjning i början av 70-talet och trodde då att det mest handlade om jordbrukslitteratur. Man fann det naturligtast att då donera hela beståndet till Ultuna Lantbruksuniversitet, vilket kanske inte var så egendomligt, då en anfader till systrarna varit



Sedan Frykstad's Jernväjs Actiebolag i ordinarie
 Stamme den 17 jult^{re} februari, under nuförstående vilken
 tillerkänt Gossens Nils Gustaf Johansson wid Lilled ett
 understöd af Jernväjs Aktiefond i anseende till den skada
 han erhållit i ena armen wid det att han, under
 tjänstetidning, omödsfallit framför ett i gång wa-
 rande bantag, så har berörde belopp, 50 R , blifvit
 uti Carlstad's Sparbank insatt för Gossens räntning.
 under förskrift, att i så lyftas för an han uppnått
 myndig ålder. Motboken med nämnde Sparbank,
 N: 18059, öfverlämnas således till Gossens fader, Johan,
 nes Persson wid Lilled mot det att han härå
 insamma gott.

Frykstad den 12 April 1869.

A. M. Ullman

Förstående motbok har jag tacksamligen
 emottagit Lilled den 12 April 1869.
 Johannes Persson

Som vittnen närvarande.

Aug. Nilsson
 Anders Björnkman

med om att skapa Ultuna lantbruks-skola. Biblioteket på Ultuna kontaktade landsantikvarien Gösta von Schoultz och denne rekommenderade då Värmlandsarkiv som mottagare, givetvis den enda riktiga destinationen.

Handlingarna är förda med nit och omsorg. Förutom att de ger en exakt registrering av det ekonomiska skeendet innehåller arkivet utgångsfakta för järnvägens hela historia. Forskaren har här en verklig gruva att ösa ur. Handlingarna återspeglar en del av tidens mentalitet: rättrådighet, flit och lojalitet mot sina uppdragsgivare men något av järnvägsdriftens tragiska inslag, olyckor och felbedömningar.

Arkivet omfattar 77 delexemplar enligt följande förteckning:

1-25	Bolagsstämmeprotokoll	1848-1873
26-34	Direktionsprotokoll	1851-1871
35-45	Kapitalbok	1862-1872
46	Sluträkenskaper	1873
47-56	Avräkningsbok	1862-1871
57-66	Kassabok	1862-1872
67-76	Verifikation	1862-1873

+ diverse jämte karta. Originalen är i dåligt skick, men har välvilligt kopierats av K-Konsult.



Ca 1,3 m handlingar

Visste Du...

att Sveriges äldsta bevarade lok, Fryckstad, som under 15-16 år trafikerade Sveriges första järnväg för allmän trafik inom nuvarande Kils och Forshaga kommuner, finns på Järnvägmuseet i Gävle,

att loket Fryckstad visades på Karlstadsutställningen 1927,

att Ulrika Persson som 12-åring åkte på banan på väg från Sunne, där hon varit barnpiga och nu skulle hem till sin pappa på Sveanäs i Alster. Färdvägen var Sunne-Fryksta-Lyckan-Karlstad-Alster,

att hon berättar om färden på en gammal bandinspelning,

att lärarinnan Anna Håkansson åkte på järnvägen på väg från Holm i Halland till sin första plats i Dalby. I färden ingick båtresa över Väneren och efter Fryken till Torsby,

att postgironumret till Clara Elfs Jernvägs Sällskap är 50 09 20 - 4 och att Du kan bli medlem under 2 kalenderår för en endast 20 kronor.

att Du kan inbetala avgiften omedelbart och då bli medlem för 1981-82.

LÄS- OCH FORSKNINGSTIPS

Det finns en hel del litteratur att välja på för de medlemmar som vill studera banans historia. I första hand rekommenderas Adelsköld, Bodstedt och Alsterlind, som har stått för de utförligaste beskrivningarna av järnvägen mellan Fryksta och Lyckan. Adelskölds memoarer, som skänktes till Järnvägssällskapet 1978 av en släkting till kamrer Ullman vid Fryksta, ingår i järnvägssällskapets arkiv och finns tillgängliga genom undertecknad på Kils bibliotek. Bodstedts arbete om Sveriges småbanor finns att låna i stencilform på biblioteket (dvs den del som handlar om Värmland). Alsterlind, Kils egen hembygdsforskare, har naturligtvis forskat kring järnvägen och skrivit mycket utförligt om den, dels i sina hembygdsböcker, dels i ett ypperligt häfte, utgivet av Föreningen för Värmlandslitteratur. Detta häfte tilldelades medlemmarna i järnvägssällskapet 1978-1979, men finns även att köpa i bokhandeln för en billig penning (8 kr). Något att tänka på till gästande vänner och släktingar kanske?

Övrig litteratur enligt bifogade litteraturförteckning kanske inte tillför läsaren något nytt, men många vill säkert läsa allt som skrivits om järnvägen. Även dessa böcker finns via fjärrlån tillgängliga på biblioteket.

Vad beträffar otryckta källor så har vi en guldgruva på nära håll för entusisten, nämligen Ullmansarkivet, vilket förvaras på Värmlandsarkiv i Karlstad. Det består av protokoll och räkenskaper, vilka säkerligen vid ett noggrant studium kan ge stoff till en ännu utförligare beskrivning av bolaget och banan, samt ge en mängd ledtrådar för vidare studier i många arkiv och brevsamlingar. Man bör t ex kunna få fram ytterligare brev och dagböcker som ger oss en inblick i hur beräkningarna och diskussionerna fördes före starten av detta banbrytande företag.

Frykstabanans historia är alltså i stora drag kartlagd, men arkiven kan troligen fortfarande avlockas många intressanta fakta. Till sammans med tidigare forskning kan vi få en näst intill fullständig bild av de historiska och ekonomiska sammanhangen kring denna viktiga kommunikationsled. Arkivforskning är dock en tidsödande och med tanke på resorna kanske även en kostnadskrävande historia. En möjlighet vore att försöka engagera någon pensionär eller högskolestuderande till att skriva en uppsats om järnvägen (och i så fall ersätta resorna). Förutom de rent historiska aspekterna, kan det vara intressant att bedöma företaget ur företagsekonomisk och samhällsekonomisk synvinkel. Bolaget var nämligen ett av de allra första som bildades på grundval av 1848 års aktiebolagslag och föreningen av järnvägs- och ångbåtstrafik bör ha åstadkommit ett rejält uppsving för Fryksdalen och Värmland som helhet.

Som en hjälp på traven för den eller de (ev. i studiecirkel), som vill forska vidare kring banan och de människor som arbetade där, har jag förtecknat några användbara handböcker. Dessa kan ge impulser till industriell arkeologi (Gräv där du står !) och visa vägen till de hjälpmedel som finns, och de ger dessutom utförliga metodanvisningar. I allmänhet är landsbygdens och jordbrukets historia väl utforskad medan industrins och näringslivets historia är ofullständigt redovisad. Låt oss ta ett spadtag !

Till sist vill jag uppmana alla de som har något minne av banan (hörsägen, foton, handlingar, material) att kontakta sekr. eller undertecknad, så att vi får förteckna och fotografera materialet

för järnvägssällskapets arkiv. Alla bidrag är av största intresse. Det kan vara den lilla oansenliga puzzelbiten som fullbordar bilden.

Lena Hassellund, arkivföreståndare
tel bost. 0554/13638, arb. 0554/11680

JÄRNVÄGSBÖCKER

Adelsköld, Claes: Utdrag ur mitt hantverks pro- och diversekonto. - Stockholm, 1899-1900. - D. 1-2.

Alsterlind, Frej: Några notiser om Frykstabanen: Sveriges första järnväg. - Karlstad, 1975. - 12 s. - (Föreningen för Värmlandslitteratur 1).

Bodstedt, Ivan A.: Historik över Sveriges småbanor: bruks-, gruv- m fl banor under tiden 1802-1865. - Stockholm, 1945. - 271 s.

Fischerström, Iwan W.: Ånglokomotiv: rälskavalkad... - Stockholm, 1967. - 53 s.

Fischerström, Iwan W. Sveriges järnvägar. - Stockholm, 1971. - 130 s.

Höjer, Elis, : Lokomotivlära. - Stockholm, 1910. - 645 s.

Lagerfelt, Harald: Sveriges statsbanors stationshus i bilder. - Raglunda 1903. - 52 s.

Några ord om järnvägarnas historia i Värmland. - Karlstad, 1927. - 28 s.

Pihlström, Claes: Värmländska järnvägshistorier. - 2 uppl. - Karlstad, 1974. - 154 s.

Viksten, Carl: De svenska järnvägarnas uppkomst och utveckling. - Stockholm 1925. - 66 s. - (Studentföreningen Verdandis småskrifter 291).

Våra järnvägar: en historik utgiven av Järnvägmuseum. - Stockholm, 1969. - 78 s.

HANDBÖCKER

Din bit av Sveriges historia. - Stockholm, 1978. - 96 s.

Lindqvist, Sven: Gräv där du står. - Stockholm, 1978. - 288 s.

Sillén, Gunnar: Stiga vi mot ljuset. - Malmö, 1977. - 112 s.



DU, som kan allt om byggande av modellbanor,
tag kontakt med någon av oss:

(ord. styrelsemedlemmar)

Bo Johansson, ordf, Öjenäs 2, 667 00 Forshaga. 054/712 52

Willy Nordström, v ordf, Grossbolstorpsv 9, 667 00 Forshaga, 054/70937

Matts Thunberg, kassör, Idalagat 5 A, 653 41 Karlstad, 054/ 18 39 23

Lena Hassellund, arkivförest, Tollestad 5051, 665 00 Kil, 0554/13638

Bertil Magnellsson, sekr, Mårdv 1, 665 00 Kil, 0554/ 12246

Holger Eriksson, Illberg, 665 00 Kil, 0554/11085

Hilding Jansson, Sannerudsgat 45, 665 00 Kil, 0554/11222

Bertil Nyberg, Sveagatan 11, 665 00 Kil. 0554/10665

Owe Boström, Djupdalsbrinken 4, 667 00 Forshaga, 054/70834

Den dag kan gry, då alt vårt
guld ej räcker
att forma bilden
af den svunna tid

(Inskription på obelisk utanför Nordiska Muséet)