

Spad



taget

nr 2
1983



Den första rallorkärran. Ur Adelskölds skissbok.

Ett informationsblad från Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap



Carl Edward Norström

1815-1871

Distrikt-
Ingeniör. } **Norström, Carl Edward.** (*Sj. matrikel 1869*)
Född 1815, Maj 30. — Elev och biträdande Ingeniör vid bygandet af Trollhätte-Kanal, Götha-Kanal samt Carlstad—Forshaga-Kanal 30—34. Arbets-Chef vid Carlstads hamn- och kanal-byggnad 35—38. Löjtnant i K. Flottans Mek. Corps 36. Mekanikus vid Carlstads hamn och kanal 38—47. Kapten i sistnämnde Corps 46. Verkställt undersökningar för Christinehamns och Frykstads jernvägar 47. Ledande Ingeniör för dessa jernvägars byggnad 49—50. Verkställt undersökningar för Gefle—Dala, äfvensom för mindre jernvägalinier inom Wermland och Westmanland 50. Arbets-Chef i Stockholm vid kaj-byggnaderna för Skeppsbron och vid arbetena för uppresandet af K. Carl XIV Johans minnesstod 51—54. Förordnad till Ledamot i 1851 års Jernvägs-Komité. Transporterad och befördrad till Major i K. Väg- och Vattenb.-Corpsen och Chef för Norra Väg- och Vattenb.-Distr. 52. Kontrollerande Chef-Ingeniör för Köping—Hult och Nora—Ervalla jernvägsbyggnader 53—56. Ledamot af Vetenskaps- och Vitterhets-Samhället i Göteborg 59. Kontrollerande Ingeniör för Borås—Herrljunga jernvägsbyggnad 62. Öfverste-Löjtnant i K. Väg- och Vattenb.-Corpsen 63.

Af K. Maj:t förordnad att vara Ledande Ingeniör för Vestra Stambanan Jan. 55. Med statsanslag företagit en utländsk resa, för att studera jernvägs-förhållanden 57. Öfver-Ingeniör för Vestra Stambanan från Göteborg och för Södra Stambanan från Falköping 58. T. f. Intendent för II:dra Traf.-Distr. 62. Verkställt undersökningarne för linierna Christinehamn—Arvika och Upsala—Gefle 64—65—66. Innehafv. bef. 67. (Arvode pr år 7,500 Rdr). R. W. O. 54. R. N. O. 58. R. St. O. O. 62. Adress: Carlstad.

Spadtaget

nr 2
1983

Ärade Läsare!

I föregående nr av SPADTAGET uttryckte vi en förhoppning om att nr 1 av vår publikation skulle kunna följas av flera. Tack vare ett generöst bidrag från Aagot och Christian Storjohanns Minnesfond för värm-ländsk kultur har det nu blivit oss möjligt att ge ut detta nr 2 av SPADTAGET.

Vi är givetvis mycket tack-samma för bidraget, och vi hoppas att detta nya nr av SPADTAGET ska bli ett led i vår fortsatta strävan att sprida kännedom om den historiska järnvägen Frykstad - Clara Elf.

Det finns mycket material, som är värt att publiceras, men likväl mottar vi gärna varje tillskott från enskilda för kommande publicering i vår tidning.

Med hälsning till medlemmar och till alla som vill stödja vår verksamhet.

FRYKSTAD CLARA ELFS
JERNVÄGS SÄLLSKAP

Järnvägen Frykstad - Clara Elf inrymmer i sin historia flera intressanta och mycket färgstarka personer. Vi har redan presenterat en av dem, Claes Adelsköld, som fått sitt namn bokstavligen inhugget i järnvägens historia genom inskriptionen på Illbergsstenen. Vi presenterar i detta nr en annan person, en stor och ansvarsmedveten tekniker, som på ett tidigt stadium blev knuten till Frykstadbanan och sedermera till stora delar av Statens stamlinjenät:

Carl Edward Norström

C E Norström föddes den 30 maj 1815 på egendomen Skärsbo i Gustaf Adolfs församling i Älvsborgs län. Fadern var byggmästaren Holst Norström vid Trollhätte kanal och slussverk. Modern, Maria Louisa Orupp, var född i By socken i Värmland. Sedan minst tre led tillbaka var förfäderna på farssidan byggmästare från Norberg, härav lär namnet Norström härleda sig. På morsidan var förfäderna militärer sedan flera led tillbaka. Morfadern, bl a omskriven av Esaias Tegnér, hade verksamt deltagit i Karl XII:s fälttåg.

Från sitt sjätte år fick Carl Edward undervisning i föräldrahemmet. Härefter insattes han i en privat skola efter ett par år och stannade där tills han var färdig att ta sin studentexamen.

Vid den tiden började förberedelserna för ombyggnad av Trollhätte kanal ta fart, och C E blev av kaptenen Nils Ericsson erbjuden att få anställning som ingenjörselev därstädes. Han var då 15 år och stannade vid kanalbygget tre år. Härvid deltog han i olika tekniska projekt. Intressant att notera är att Norström deltog i projekteringen av Karlstads- och Forshagakanalerna. Efter ytterligare ett par år kom så Norström till Säffle kanalbyggnad men blev snart arbetschef vid Karlstads kanal och hamnbyggnad. Åren 1838-1847 var han "mekanikus och uppbördsman" vid Karlstads hamn och kanal.

År 1842 gifte sig Norström med Emma Mår. Lundberg från Karlstad.

År 1847 förordnad som ställföreträdande chef för västra väg- och vattenbyggnadsdistriktet.

Vid den tiden börjar greve Adolf von Rosen att väcka intresse för det nya kommunikationsmedlet järnvägen. Driftiga och framsynta bruksledare insåg snart värdet av att få ordnade transportleder mellan de många vattendragen. Redan år 1847

bildades aktiebolag för anläggandet av två järnbanor, till en början avsedda för hästar. Den ena avsåg att sammanbinda Fryken med Klarälven, den andra gällde att få en förbindelse mellan Bergsjön i Filipstads Bergslag och Kristinehamn. Banorna blev från början kallade Frykstadbanan respektive Kristinehamn Sjöands järnväg.

Norström fick förtroendet utföra dessa anläggningar. Det var dock med en viss tveksamhet han ville åtaga sig detta uppdrag. Visserligen ansåg han sig väl besitta de teoretiska kunskaperna i byggande av järnbanor, men han var givetvis helt i avsaknad av praktisk erfarenhet från sådana anläggningar. Det gällde ju de två första banorna i Sverige som kunde ge skäl för beteckningen järnväg. Åtminstone från Frykstadbanan vet man att bolagsstyrelsen var mycket angelägen om att aktieägarna verkligen skulle få valuta för sina pengar, det var dock ett vanskligt företag man gett sig in på. Man enades om i ledningen att helt enkelt sända över Norström till Amerika för att där skaffa in kompletterande kunskaper. Det gällde att där konsultera den redan då ryktbare svenske uppfinnaren kapten John Ericsson. Resan startades den 5 maj 1848, den 28 november samma år var han åter i Karlstad.

Claes Adelsköld skulle medfölja på resan men denne blev förhindrad delta. Däremot kom han att följa med till Stockholm i sällskap med Norström, Örn m fl för att uppvakta kung Oscar I. Det gällde att hos kungen begära ett lån ur Handels- och sjöfartsfonden, en anhållan som omedelbart beviljades. Den resan skedde i december, i regn och snö, i en vagn dragen av tre hästar. Fem dagar tog den resan enkel tur.

Vad amerikaresan beträffar ansåg sig Norström ha stort utbyte av densamma och han kunde så gripa sig verket an att leda byggandet av de 2 första järnvägarna, där första spadtaget togs av Adelsköld på Frykstadbanan den 5 maj 1849, alltså på årsdagen efter det Norström anträdde sin amerikaresa.

Det är naturligt att denne avancerade väg- och vattenbyggare fortsatte sin karriär inom branschen. På sid 1 finns ett avtryck av en samtida matrikel och man finner här ett koncentrat av denna karriär. Till detta kan fogas att Norström år 1866 blev biträdande chef för Kongl. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader. År 1871 fullbordade han sitt uppdrag med Nordvästra stambanan till Arvika. Samma år påbörjade han arbetet med Östra stambanan från Norrköping.

Detta skulle bli Carl Edward Norströms sista uppdrag. Den 5 september 1871 avled han hastigt i Norrköping i en ålder av 56 år. Hans livsgärning hade varit av största betydelse för det svenska kommunikationsnätet.

NORSTRÖMS DAGBOK FRÅN AMERIKARESAN

Norströms dagbok är unik i flera avseenden. Den ger upplysning om hur en resa till Nordamerika gick till år 1848. Man får reda på tidsåtgången för olika etapper, beskrivning av upplevelser, medpassagerare, hotell, restauranger, kulturarrangemang, allt med samma konsekventa precision. Helst skulle vi vilja referera hela boken, men här kan det endast bli endast ett fåtal av dagsanteckningarna. Att N. var mycket betänksam inför den över halvåret långa resan med vistelse på fartyg ett par månader sammanlagt med alla risker, det framgår av de första anteckningarna. Och hur måste det kännas att för så lång tid lämna familjen i det lugna Karlstad? Vi går nu över till att återge några av anteckningarna, helt ordagrant:

Dagbok?

Anteckningar och reflektioner,
under en resa till, i och från

Norra Amerika

År 1848.

Den 4^{de} Majj

Den sista dagen i hemmet - hvem vet - kanske den sista ! Dock, jag öfverlemnar mig - och alla kära här hemma - med full förtröstan till Honom der uppe, som alltid styr till det bästa - Han gör det äfven nu!-

mig godt.- Kl. 11 på aftonen skilldes vi åt. Gud beskydde er, kära vänner!

Den 5^{te} Majj

En svår dag, som jag skulle önska borta från min dagbok - och borta i verkligheten - men han uteblef icke - och jag glömmar honom alldrig.-

Kl 6 på morgonen afsked från Hust-ru och barn - ett afsked kanske för alltid här - men ej der - det var också min enda tröst - och jag slet mig lös! Gud låt mig alldrig upplefva sådana ögonblick men

Kl 1⁷, Då jag kom till Kroppkärr $\frac{1}{2}$ mil utom staden, hade jag den glädjen att ännu en gång se mig sluten i den kära "småbarns"-kretsen; ty cousinerna hade samtliga redan Kl $\frac{1}{2}$ 5 på morgonen begifvit sig ut denna långa väg, för att göra mig en öfverraskning som jag hjertligt håller dem räkning för, och ehuru jag kanske då ej kunde tacka dem, så gör jag det nu!

Och trasten uti furuskog
En ton till afsked äfven slog
O låt mig höra än en gång
Din nordiska - din kära sång!

Anteckningarna fortsätter, dag efter dag. Ankommer London 19 maj. Den 31 maj går Norström ombord på "American Eagle". Beträder "den amerikanska jorden" den 9 juli kl 6 fm. Hos John Ericsson den 13 juli, men återkommer med flerbesök, bl a den 21 sept.



Mötet syns ha blivit mycket hjärtligt. Norström hyser den största beundran för den redan då kände uppfinnaren (propellern 1835-1839). Hans insats i det amerikanska inbördeskriget genom uppfinningen av Monitor gjorde honom världsberömd. Norström ger följande omdöme om John Ericsson:

Eftermiddagen hafva tillbringats hos Capt. Ericsson, denne i ångmaskinshistorien så utmärkte och namnkunnige man - till hvilken världen står i så stora förbindelser - och till hvilken den skall stå - snart - i ännu större. Denne man, som en hel verldsdel - för att icke säga, hela världen - afvundas oss att kalla landsman, den Amerikanerne bära på händerna - som Regeringen der utmärker på alla vis som står i dess makt - denne man känna vi knappast till namnet

hemma i Sverige - och vår Regering har ej en gång gett honom en lumen stjärna - hvarom de annars äro så generösa - och varmed personer hemma äro prydda - som åtminstone sakna all annan känd merit, än bördens - eller åldrens; men det är ingen nyhet, och jag tiger dermed - i sinom tid - blir nog också Ericsson öfversållad med stjernor och andra utmärkelser sedan saken kommer såvida, att svenska nationen icke honette-ment kan låta bli - och dit skall det en gång otvifvelaktigt komma.

Hvad alla människor erkänna, som kommer i beröring med denna ovanlige man, är att han är ett snille af första rangen - har ett minne - och kunskaper, som är högst förvånande. Jag vill för min ringa del dertill tillägga, att han har ett sätt att bibringa andra dessa kunskaper, som äfven är högst förvånande, och högst lyckligt för dem der komma i åtnjutande, och jag skall tacksamt erkänna, att de lectioner han godhetsfullt gifvit mig, spridt ljus i många fall der nattens mörker förut härskade - och hvad mitt yrke strickte vidkommer - lärt mig mera än hvad jag inhämtadt under hela mitt föregående lif. Tacka honom kan jag icke med ord - men jag skall söka göra det med gerningar!

TABLE ROCK HOUSE,

NIAGARA FALLS, CANADA WEST.

Sept 4 THIS IS TO CERTIFY 1847

That Mr. C. Norström has this day been under the GREAT SHEET OF WATER, with a competent Guide in the employ of the subscribers.

Charles Hunt Proprietors.

Utrymmet medger ej fler citat. Norström gjorde sig god tid i Nordamerika och besökte bl a Niagara, Detroit, Chicago, St Louis, Cincinnati, Pittsburg, Washington, Philadelphia och Boston. Den månadslånga rundresan omfattade ca 500 svenska mil.

Tyvärr innehåller dagboken ingenting av de rent tekniska konferenser Norström hade med John Ericsson. Resultatet finns givetvis som tekniska rapporter till uppdragsgivarna. Det blir en forskningsuppgift att ta reda på var dessa rapporter finns. I dagboken finns en del pennteckningar, oftast detaljerade och mycket skickligt gjorda. Vi avslutar denna artikel med en teckning föreställande en restaurangägare i Pittsburg. Om denna säger Norström

"bestämt den tjockaste personen i America. Ehuru endast en medelålders man är han så öfverhöfvan fet, att han ej kan gå, utan vältar sig fram med tillhjälp av kryckor. Jag kunde ej låta bli att "rita af honom" en af-ton då han inbegripen i en politisk discourse, ej gaf akt på mitt förehafvande."

Mr Crossan hade det inte för roligt. Bilden medtagen endast för att visa Norströms förmåga att enbart med pennan återge en situation.



"Mr. Crossan".
Hjerner till Niagara-falls House: Pittsburg

DE TOG TÅGET

(1)

Under ovanstående rubrik ska vi försöka att löpande berätta i SPADTAGET om några resande, som åkt på banan Frykstad-Clara Elf. Tyvärr blir det inte många.

Genom en rad lyckliga omständigheter har det blivit möjligt att som nr 1 i serien presentera en resande från broderlandet Danmark.

Någon gång under förra året sammanträffade artikelförfattaren av en ren tillfällighet med revisor Munthe-Kaas på Säby gård i Kil. Denne berättade då, att han i sin ägo hade en bok, skriven under pseudonymen VERAX, en dansk student (torde redan då ha varit fil dr), som där uppgivit att han rest från Klarälven till Fryksta år 1868. Boken hade Munthe-Kaas köpt på en antikvarisk bokhandel i Oslo 1928.

Detta lät mycket intressant. Nu gällde det att få fram närmare fakta om denne danske resande. Tyvärr stod själva boken ej att finna på Säby gård. Dessbättre kunde bibliotekarie Bengt Åkerblom plocka fram ett ex nr 2 ur Stiftsbibliotekets samlingar. Nu kom författarens verkliga namn fram: Jessen, Edwin. Bokens namn är En tur i Sverige (Småland, Vermland, Båhuslen).



Dr. phil. Edwin Jessen
1833-1921

idet den fik rasende Nordenstorm imod ned mellem Bjergene med Frost og Snefog, hvor det var umuligt at vende eller søge Land; maatte blive ved at gaa imod med største Fare for at rende paa Klipperne i Tykningen.

Onsdag Formiddag ad Klarelf til Lyckan. Den lille Jernvej derfra til Frykstad er nok den ældste i Sverige. Paa siige Smaajernbaner mærkes ikke til Pedanteri. Den til Sjöändan spaserede jeg paa lan op i Landet, og stod tilside for Togene som for Sportvogne i Kjøbenhavn. Paa den til Frykstad gjorde et Par pojker Tjeneste ved Lokomotivet. Jeg sad paa aaben Vogn mellem *flickor og gummor*. Ved en *grind* standsedes for at sætte 1 Passager af, et Fruentimme., som steg op ad Skrænten, da hun med et vendte sig og raabte til Toget, det skulde standse igjen: hun havde glemt Parasollen. Det standsede. En Passager stod ud, bragte Parasollen *allraødmjukast*, stod ind, og vi rullede videre.

Luften havde i Karlstad været utrolig klar og gjennemsigtig; ikke Spor af Dunst paa Himlen Døgnet rundt. Saaledes blev det ved, medens vi gled paa den smale spejlblanke Sø mellem skovgrode Bjergstrande, især storslaaede og vilde ved øvre Fryken, men ikke saa vekslende som paa Filipstadsvejen. — Ombord var en Docent fra Upsala, af hvem jeg vilde have praktiske Oplysninger, bl. A. om Drikkepenge-systemet. Hr. Docenten saa i mig en *avanturier*, der vilde afknappe *svenska folket* en Del af de lovlige *drikkespenninger*; han gav Meddelelser med diplomatisk Tilbageholdenhed. Dog fik jeg saa meget ud, at

Det var helt naturligt att nu gå till de uppslagsböcker, som kunde ge närmare upplysning om Jessen. Han har publicerat ett stort antal språkvetenskapliga och historiska verk. När man läst om hans enorma produktion på dessa specialområden, förstår man vilken plats Jessen måste ha i Danmarks kulturhistoria. Därför borde det alltså vara ett rimligt antagande att man idag skulle kunna få kontakt med släktingar till J.. Till den ändan tillskrevs Berlingske Tidende i Köpenhamn med en anhållan om hjälp, det var den 13/1. Några dagar senare anländer ett brev från en dam, Karen Fejő, daterat 20/1, där hon säger sig ha läst notisen samma dag i B.T.

ET SVENSK veteranbaneselskab er kommet i nød — de mangler et foto af en dansk passager og beder Berlingskes læsere om hjælp. »En dansk sprogforsker, Carl Arnold Edwin Jessen (1833-1921) rejste i Värmland i 1868 og kørte med den lille bana til Frykstad. Vi søger et billede af ham og beder danske slægtninge om at sende ét.» Anmodningen kommer fra Frykstad Clara Elis Jernvägs Sällskap ved sekreter Bertil Magnellsson, Märdvägen 1, Kil i Sverige.

Jo, ett foto finns hos en syster till Karen Fejő. System, bibliotekarie Lise Gad bor i Viborg. Genom dessa systrars samarbete är vi nu lyckliga ägare till ett vackert foto av "onkel" Edwin

Dessutom har vi fått ett antal fotostatkopior från danska uppslagsböcker jämte en teckning av Edwin Jessen på äldre dar.

Men nu åter till "En tur i Sverige. Med ledning av de uppgifter vi fått får man intrycket av en mycket produktiv och mångsidig vetenskapsman. Han torde också till sitt väsen ha varit rätt så originell. Hans biografi avslutas med det danska "ugift". Den lilla skriften är tunn men innehållet desto större. Han blandar registrerade fakta med ibland litet elaka kommentarer i kompakt, nästan stenografisk form. Omdömena om de människor och miljöer han stöter på äro icke alltid snälla — men helt säkert riktiga, vad det gäller oss värmlänningar.

Han far med båt över Fryksjöarna upp till Torsby. Han kommer till Vägsjöfors. Ömsom gående ömsom åkande med gästgivareskjuts är han uppe i Finnbygderne. Han skildrar den hårda vardagen bland

befolkningen. Finnarna är oväntat renliga, men lever i "ryslig" fattigdom. Födan är surmjölk och havrevälling med tillskott av barkbröd, syrgräsbröd, halmbröd, även benbröd (malda ben med litet mjöl i). Mellan pörtena finner han välskötta små jordlappar med korn, havre och potatis.

Jessen vet efter resan i Sverige allt om dåvarande sätt att resa med gästgivare, gästgivaretaxor och drickspengesystem, att man i många fall vid resa i glesbygd, helst borde ha mat med sig o s v. Han slår sig gärna i slang med folk och tycks kunna "tala med bönder på bönders vis och med lärda män på latin". Jessen lägger gärna in svenska ord och uttryck i sin beskrivning, ofta på provinsdialekt.

Om värmlänningens ansikte säger han

— att han icke träffat på typen utanför Värmland, det är långt, regelbundet, magert, jämn men nedtill större näsa, hög men inte bred panna, stora ögon och ett något tungt, passivt, oenergiskt uttryck. Han får emellertid tillfälle att göra en komplettering, när han åker med en kvinnlig gästgivar-dräng, en flicka på "sjöttan" år. Hon var "nydelig", hade det värmländska ansiktet men var livligare i tanke och tal "end man skulde vente". Men Jessen tycker inte att hon går snyggt, när hon hoppat av kärran i motlut och går vid sidan. Och ingen kunde konversera "penere" än hon. Det tycks ha varit gemytligt på kärran; hon säger sig aldrig vilja gifta sig, äktenskapet var en "mycke större trældom". Den "nydelige" flickan kunde dessutom delegera ut arbetsuppgifter: Jessen erbjöds självtä hand om tömmarna. Det var tillåtet att man fick köra själv — men det skedde helt på egen risk!

(forts sid 8)



DE TOG TÅGET (forts från sid 7)
.....

Vi måste nu sätta punkt för berättelsen om dansken Edwin Jessens resa i våra trakter. Med tacksamhet får vi nämna några namn av idag:

Berlingske Tidende, Köpenhamn
Karen Fejø, Moltkesvej 51
2000 F, Köpenhamn
Lise Gad, Nicolajgade 10
8800 Viborg, Danmark
Ragnar Munthe-Kaas, Säby gård
665 00 Kil
Bengt Åkerblom, Stadsbiblioteket, Karlstad

Utan deras värdefulla bistånd hade denna artikel icke blivit till.

M.

SJ RESTAURANGVAGN TILL FRYKSTA ?

Enligt säker källa ämnar Kils kommun ställa sig bakom ett inköp av en ca 50 år gammal restaurangvagn för uppställning framför SJ gamla stationshus vid Fryksta. Några föreningar på orten ska svara för serveringen och driften i övrigt. Jernvägssällskapet är icke engagerat i företaget, men då det tjusiga Frykstaområdet nu tillföres en extra attraktion, önskar vi verkligen

LYCKA TILL !

GLÄDJANDE:

Jernvägssällskapet har från Klarälvens vattenregleringsfond och från övriga fonderade medel erhållit penningbidrag att användas för

- *inredande av arkivlokal
- *åtgärder vid minnessten Illberg
- *åtgärder vid minnessten Lyckan

Vi tackar
för detta värdefulla stöd!

TRÅKIGT:

Efter mycken möda hade vi sparat upp ytterligare ett aktiebrev med ägare bosatt i Stockholm. Vi framförde en undran om ägaren kunde tänka sig donera aktiebrevet till det då nybildade Sällskapet. På den tiden hade vi inte möjlighet erbjuda ens en blygsam ersättning. Det verkade vid tillfället som ägaren aldrig ville avhända sig aktiebrevet.

När vi nu frågar efter brevet, framkommer

- att brevet sålts till ett antikvariat i Stockholm,
- att antikvariatet enligt uppgift ha upphört.

DET ÄR ALLTID KLOKT ATT PLACERA
PENGAR I FRYKSTADBANAN

Fryksta Krukmakeri har tagit fram prototyper

i keramik till minnesstenarna vid Illberg och Lyckan. Stenarna mäter ca 22 cm och är mycket välgjorda, texterna återges tydligt. När serieproduktionen kommer igång hoppas vi att hembygdsintresserade och järnvägsvänner i allmänhet skaffar sig detta unika minnesföremål.

PÅ RÄTT PLATS!



Foto Christer Forslund

Från återinvigningen den 13 juni 1982. Starka män i fanvakten. Till höger om stenen Åke Carlvik, Sunne, stark representant från Sunne och Fryksdalsbanan. Till vänster om stenen förre polisassistenten Helge Forseryd, Forshaga, i sin faders NK LJ-uniform.

Stenen vid Lyckan restes ursprungligen av Forshaga Hembygdsförening till minne av Frykstadbansans invigning 13/9 1850. Tyvärr fick stenen då en olycklig placering omedelbart intill vägen Karlstad-Forshaga. Dels

blev det väl så, att en förbipasserande resenär aldrig hann upptäcka stenen, dels fanns det ingen speciell parkeringsplats. Texten överensstämde ej heller riktigt med verkligheten, och länsantikvarien Claes Varenius förordade en bättre placering, när nu stenen likväl skulle flyttas på grund av vägens ombyggnad. Återinvigningen skedde under högtidliga former med hälsningstal av Märta Forzelius, Forshaga Hembygdsförening, invigningstal av Malte Eurenus, Karlstad, tal av kommunalrådet Gunnar Begqvist, Forshaga och kommunalrådet Bo Andersson, Kil. Bland gästerna fanns vägdirektör Christer Lundin och ett antal övriga inbjudna. Högtidligheten inramades med musik av Värmlandssextetten.

KARL OCH IRENE ÖMAN

bortgångna hedersmedlemmar. Deras namn är på ett särskilt sätt förknippade med Jernvägssällskapets historia. Allt ifrån starten visade de ett hängivet intresse för vår förening. Utan deras uppoffrande arbete vid starten torde Sällskapet haft svårt för att komma igång.

Makarna Öman överlämnade redan under livstiden värdefullt arkivmaterial till oss. Efter deras bortgång fick Sällskapet överta allt övrig material från släktingarna.

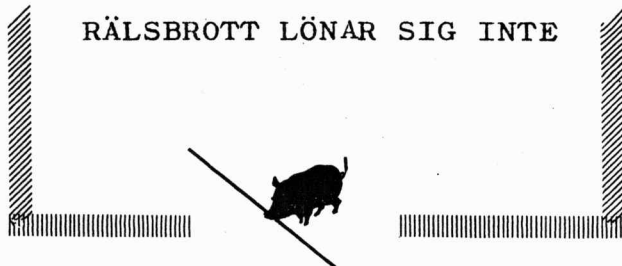
VÅRT VARMA ÖDMJUKA TACK !

KAPNING I KIL !

Fram till sommaren 1980 ägde vi en rälsskena med bladskarv i ena änden från 1849 års järnväg. Skenan var givetvis mycket intressant för en museal järnvägsförening, men borde ha varit helt ointressant för en ärlig privatperson.

Skenan krympte emellertid under några av de varma somrardagarna uppemot 1 meter. Det som nu återstår, ligger i eget arkiv förvarat inom 4 (!) lås.

RÄLSBROTT LÖNAR SIG INTE





KRÖNIKESPEL?

(det finns ett rikhaltigt stoff att bygga på för den som vill ta sig an uppgiften att skriva ett krönikespel om den gamla jernvägen)

DU

, som har något tips att ge om detta, tag kontakt med någon av oss:

(ord. styrelsemedlemmar)

Bengt Hugo Forslund, ordf, Åttkantsgatan 16, 652 20 Karlstad, 054/158732

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

Åke Boberg, kassör, Fack 4001, 650 04 Karlstad, 054/44780

Bertil Magnellsson, sekreterare och arkivföreståndare,
Mårdvägen 1, 665 00 Kil, 0554/12246

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

Nog finns det mål och mening
 i vår färd -
 Men det är vägen,
 som är mödan värd

(Karin Boye)