

Spad



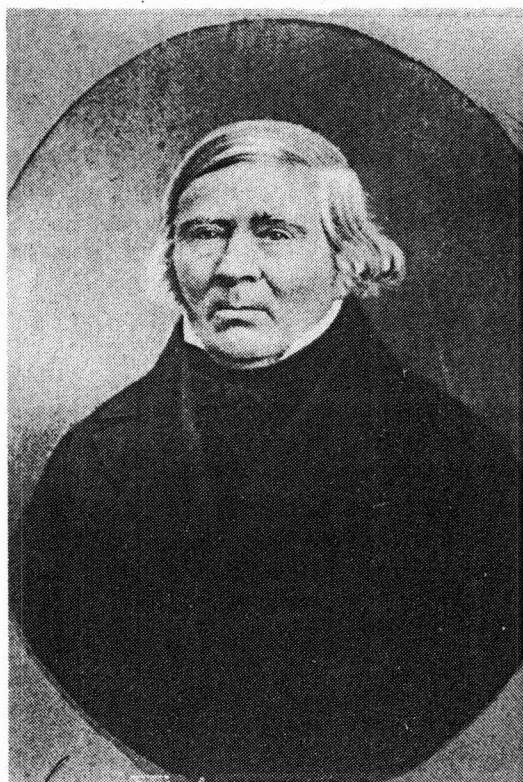
taget

nr 3
1985



Den första rollarkärran. Ur Adelskölds skissbok.

Ett informationsblad från Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap



Lars Gustaf Örn
1778-1859

BANBRYTAREN

1. lantmätaren och brukspatronen Lars Gustaf Örn på Kvarntorp (2 km norr om Forshaga) var den man, som med energi och skicklighet samlade intressenterna för byggandet av en rationell transportled mellan Fryken och Klarälven. Det var till stor del Örns förtjänst att ett bolag, Frykstads Jernvägs Actie-Bolag, kunde konstitueras den 10 mars 1848. Den administrativa delen var härmed grundad, den tekniska utredningen var även långt framskriden. Efter det arbetsplanering och materialanskaffning slutförts blev det så klart att ta det första spadtaget på banan, vilket skedde den 5 maj 1849.

Lars Gustaf Örn var född i Kristinehamn år 1778 och var son till l. lantmätaren Gustaf Wilhelm Örn (1743-1815). Han avlade examen 1796, blev vice lantmätare 1800, kommissionslantmätare 1803 Vid storskiftet 1803-06. Blev år 1815

Spadtaget

nr 3
1985

Ärade Läsare!

10 ÅR!

Ja, det är faktiskt tio år sedan Jernvägssällskapet bildades. Med det stöd vi åtnjutit från trogna medlemmar, kommuner och övriga tror vi oss kunna se framtiden an med övertygande tillförsikt.

Det vore önskvärt, om vi mera regelbundet kunde ge ut Spadtaget som ett regelrätt medlemsblad men tyvärr kan så ej ske. Vi har ingen redaktionskommitté, det är Styrelsen som ger sekreteraren uppdraget att redigera tidningen från fall till fall. Det är ju också en penningfråga!

Som vanligt ber vi envar som har något intressant att berätta att höra av sig.

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

FRYKSTAD CLARA ELFS

JERNVÄGS SÄLLSKAP

forts från sid 1

1. lantmätare i Värmlands län. Avsked som lantmätare 1849. Riddare av Wasa Orden.

L G Örn var gift 1. gången med Sara Kristina Bergius (1779-1834), 2. gången med Kristina Johanna (Jeana?) Vallström (1792-1875).

Att Örn blev den verkliga tillskyndaren av järnvägsbygget berodde väl till en del av hans personliga förutsättningar. Som praktiserande lantmätare hade han god kännedom om trakten, om ägarna till den mark som behövdes. Icke minst var han sakkunnig, när det gällde proceduren att få enskild mark

upplåten för ett allmännyttigt ändamål.

År 1821 blir Örn ägare till $\frac{1}{2}$ av Kvarntorps bruk, 10 år senare, 1831, blir han ensam ägare till bruket. Örn måste ha varit väl införstådd med de besvärliga transportproblem bruksägarna i Fryksdalen hade att brottas med. Såväl dessa som övriga intressenter i det nybildade järnvägsbolaget hade stort förtroende för Örn, och han fick majoritet i direktionen och blev dess ordförande.

Kvarntorps Bruk

Kvarntorp ligger vid Kvarntorpsåns utlopp till Klarälven i Nedre Ulleruds socken. Namnet skvallrar om den kvarnrörelse som drivits där sedan århundraden.

Kvarntorps Bruk har i övrigt en industriell historia, som i många delar torde erinra om andra bruk i Värmland.

L G Örn var styresman för bruket till 1856, varefter sonen Oscar tog vid. Kvarntorp var ett välskött litet bruk med mångsidig verksamhet. Här skall i korthet nämnas något om hanteringen vid bruket.

Järnhanteringen började tidigt. År 1628 fick man tillstånd att anlägga två härdar. Här blev det icke smidbara tackjärnet omvandlat till smidbart järn (stångjärn och spik). Kolet fick man från bönderna i trakten, tackjärnet kördes från Filipstad. Årliga tillverkningen var från början 400 skeppund (ca 68 ton). Örn ökade tillverkningen till ca 183 t. 1852 får man tillstånd för ett järnmanufakturverk, det gällde tre hamrar för tillverkning av spik m m. Uppvärmning skedde med stenkol. Mästersmederna vid Kvarntorp ansågs göra ett fint stångjärn. Stångjärnsbruket upphörde 1878.

Sågrörelsen startade 1832 med en årlig produktion av 300 tolfter timmer. Vid Örns fränfälle var man uppe i 14-1500 tolfter. År 1894 sågade man 5000 tolfter. Sågen nedlades 1895.

Träolja. En intressant tillverkning vid Kvarntorp var träoljan. Var man här långt före sin tid? Idén hade kommit från Norge. Råvaran var gamla stubbar. Fabrikationen fanns ej på gamle Örns tid, utan utvecklades 1869-70. Nedlades 1870.

Man hade då haft tillverkning av följande produkter: terpen-
tin, paraffinolja, tjära, kre-
osotolja, kreosotfernis, maskinolja, vagnsmörja, tjär-
talg. Man hade sökt förnyat
tillstånd för denna tillverk-
ning 1878, men sådant bevil-
jades ej, då man befarade att
olja kunde rinna ut i vattnet.
Miljövård, intet nytt under
solen!

Brännvinstillverkning

Brännvinstillverkning till
husbehov var tillåten intill
1854, och många gamla bruk
hade denna hantering. Bränn-
vin kunde användas för betal-
ning av övertid, söndagsar-
bete etc. Tillverkningen
fanns, då Örn tillträdde
bruket 1821. Sista året, 1852,
var man uppe i 185 000 liter!
Det var stor åtgång på den
varan, då det vid bruken of-
ta var så att arbetarna skul-
le ha "en jungfru brännvin"
när arbetet börjad för dagen.
Sedan var det en självklar
sak att s k beskar skulle
finnas på brukskontoret. Ve
den bokhållare, som skulle
svara för den kontorsdetal-
jen om det var slut i flas-
kan, när någon av smederna
eller sågarna kom upp för att
ha sej en'.

Bruksjärnväg

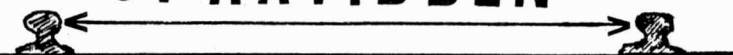
En "railväg" fanns på bruket
åren 1856-1905. Den ledde ner
till kajen vid Klarälven, och
vagnarna drogs förmodligen
av hästar. Lämningar av banan
kan man se än idag.

Kvarntorps Bruk införliva-
des med det stora bolaget
Mölnbacka-Trysil år 1873.

Innan anteckningarna om
Lars Gustaf Örn och hans
Kvarntorp avslutas, skall till-
läggas, att han i andra samman-
hang uttryckt sitt stora int-
resse för byggande av järnvä-
gar mellan olika vattendrag.
I den svenska järnvägshisto-
rien blev han dock mest känd
som initiativtagaren till
SVERIGES FÖRSTA JÄRNVÄG för
allmän trafik.

Det finns även en berättelse om
Örns diplomatiska skicklighet. De
presumtiva intressenterna i Clara
Elfs Jernväg var icke alla så helt
tända på Örns förslag. Dessa inkal-
lades till ett stort kalas på Kvarn-
torp. Här fick Örn alla de papper
han ville ha, och gästerna återvände
hem, väl förplägade.

SPÅRVIDDEN



Den engelska normalspårvidden är 4 fot
8½ tum.

1 eng fot = 304,8 mm

1 " tum = 25,4 "

Med dessa relationstal blir engelsk
normalspårvidd 1435,1 mm.

Såväl Frykstad-Clara Elf som Kristinè-
hamn-Sjöändan använde spårvidden
4 fot 8½ tum minus 1 fot. Emellertid
torde man ha räknat med svenska fot
och verktum.

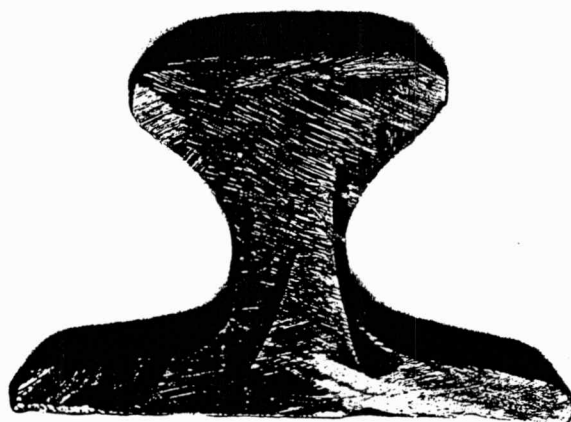
1 svensk fot = 296,904 mm

1 verktum = 24,742 mm

3 fot 8½ tum svenskt mått blir då

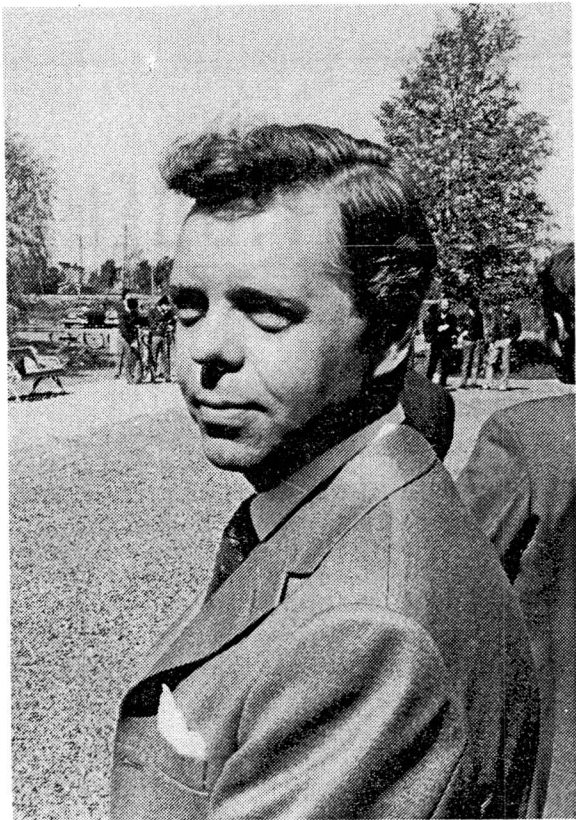
1101,019 mm

F. chefen på Järnvägmuseum, C A Alre-
nius tror att detta mått är det mest
sannolika, alltså 1101 mm avrundat



Bit av 1849 års räls
Fotostatisk studie

CHEFSBYTE VID JÄRNVÄGSMUSEUM I GÄVLE



Carl-Axel Alrenius

Avgående chef (54)

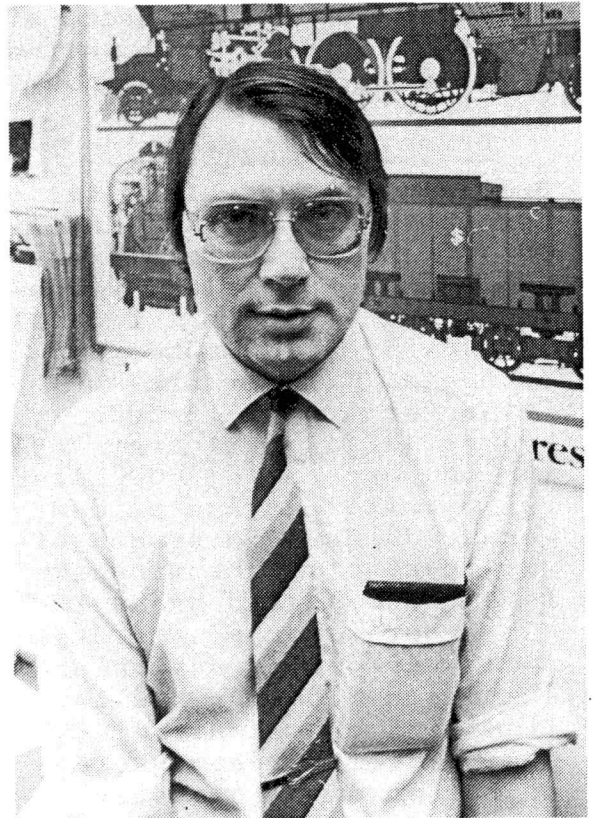


Foto Janne Björling A-BILD

Lars Olof Karlsson

Ny chef

SJ började redan år 1906 med att samla in intressanta objekt från Sveriges tidigare järnvägshistoria. Bland de intressanta objekten märktes loken Fryckstad, Prins August, Göta och Thor.

Museet låg först i Stockholm men flyttades år 1970 till Gävle, där Carl-Axel Alrenius blev chef efter att några år ha tjänstgjort på Museets tidigare förläggningssort. Alrenius har med ett minimum av personal byggt upp ett fungerande museum med en exposé över järnvägens utveckling, visningar, historisk informationstjänst, forskarservice, bildservice m m. Sedan A. blev museichef i Gävle har tillkommit att 20-tal lok och vagnar, bl a fyra boggievagnar och fem elektrolok. Museets utställningsytor har succesivt ökat, och en ny entrebyggnad med serviceutrymmen har tagits i bruk. I slutet av 1984 var tiden mogen för en katalog. Med sin samling av 40 lokomotiv är museet ett av världens främsta i sitt slag.

Redan vid Jernvägssällskapets start för tio år sedan hade kontakt tagits med Järnvägmuseet i och för inhämtande av några primära uppgifter om järnvägen Fryckstad - Clara Elf. Härefter har vi haft löpande kontakt med Museet. Det kan ha gällt rent historiska uppgifter, lån av handlingar, utställningsföremål, fotografier m m. Sålunda kan nämnas, att bilden av Fryckstadloket på våra vykort har Alrenius som upphovsman. Snabbt och

engagerat har A. sett till att vi fått det vi önskat. Han har även visat en förbluffande detaljkunskap om "vår" bana. Det mest påtagliga beviset för att Alrenius har haft förtroende för Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap är, att han erbjöd oss ta emot de fyra järnvägsvagnar, som nu står uppställda på planen nedanför Frykstas gamla stationshus (IVL).

Alrenius stannar kvar vid SJ, men kommer i fortsättningen att s a s arbeta med omvänt förtecken. I stället för museala frågor blir det nu att vid SJ:s marknadsregion i Gävle syssla med aktuella persontrafikt tekniska uppgifter, icke minst då med utvärdering av de allra senaste satsningarna på IC-tågen Göteborg-Stockholm-Sundsvall som startar i år.

Vi önskar Carl-Axel ett hjärtligt LYCKA TILL och tackar för god hjälp under de tio år som gått. Det är givetvis vår övertygelse att vi i fortsättningen kommer att få räkna med samma goda stöd av den nye chefen Lars Olof Karlsson.

Lars Olof Karlsson är född i Stockholm 1942. Han har ekonomisk examen och gjorde först några år i det privata näringslivet. Blev SJ-anställd 1967. Började med en gedigen assistentutbildning, huvudsakligen med placering i Sundsvall fram till 1969. Utredare och rationaliserare på centrala drift- senare trafikavdelningen. 1973 överflyttades han till press-tjänsten och SJ-NYTT. Allmänreporter med järnväg som specialitet fram till 1979, då ett par år fick avsättas för att planlägga och genomföra SJs 125-årsjubileum. Genomförde den bejublade kavalkaden i Värtan den 13 juni 1981.

Efter 1982 sysselsatt med extern information och PR, bl a framtagning av välkända Raka Spåret, Fakta om SJ m m. Järnvägsintresserad sedan barnsben. Varit aktiv i Svenska Järnvägsklubben. Har flera böcker på meritlistan, medförfattare till historiker över svenska spårvagnar, bussar, brandbilar, rälsbilar och Nora Bergslags Järnväg. Gör då och då tillsammans med likasinnade radioprogrammet "Järnvägsmagasinet". Har modelljärnväg i källaren. På goda grunder kan antas att LOK (signatur i järnvägs-litterära sammanhang) har goda kunskaper om Sveriges första järnväg för allmän trafik.

M

Järnvägsmuseum

Redan 1897 framfördes tanken på ett järnvägsmuseum i Sverige. Det skedde i ett upprop i tidningen Jernbanebladet. Man började inventera vad som fanns kvar av föremål m m från de svenska järnvägarnas första tid. Föremålen magasinades, eftersom någon lämplig lokal för visning inte fanns.

År 1906 fyllde SJ 50 år, och samma år öppnade Postverket sitt museum. Dessa händelser gav impulser till nya initiativ i museifrågan. Förslag till ett järnvägsmuseum uppgjordes, men frågan om museibyggnad fick anstå på grund av dåliga konjunkturer. Några av de äldsta loken och vagnarna avställdes dock detta år "för ett eventuellt järnvägsmuseum". Samlandet av museiföremål fortsatte och kompletterades med tillverkning av modeller. Så kom Baltiska utställningen i Malmö 1914, där SJ deltog med en stor avdelning. Modeller och föremål från denna utställning samt annan historisk materiel samlades efter utställningens slut i några rum i Centralstationens annex vid Klarabergsgatan 70 i Stockholm. Så uppstod Järnvägsmuseum, som hölls öppet för allmänheten två timmar varje söndag enligt beslut i Kungl Järnvägsstyrelsen den 15 maj 1915.

Förhoppningar fanns redan från början, att museet inom kort skulle få en egen byggnad, där samlingarna i sin helhet kunde rymmas, men inte förrän 1942 öppnades vid Tomtebodavägen utanför Stockholm en enkel hall för visning av lok. Den kompletterades 1945 med en vagnhall.

Den definitiva lösningen på Järnvägsmuseums lokalfråga kom 1970 genom flyttningen till Gävle. För första gången i museets historia kunde de olika avdelningarna då samlas i en gemensam anläggning, som dessutom är en autentisk järnvägsmiljö. Invigningen ägde rum den 5 juni 1970 och förrättades av stadsfullmäktiges ordförande Yngve Möller.

Gävle är en stad med gamla järnvägstraditioner. Redan våren 1855 togs det första spadtaget på Gefle-Dala Järnväg vid Sättraåsen i Gävle. Det var samma vår, som de första spadtagen togs på SJs första linjer. Trafiken öppnades den 10 aug 1857 till Kungsgården och den 13 juli 1859 till Falun. Därefter tillkom Uppsala-Gävle Järnväg, som invigdes den 14 dec 1874. Ostkustbanan (Gävle-Härnösand) byggdes betydligt senare. Sträckan Gävle-Söderhamn invigdes den 31 okt 1926 och banan i sin helhet ett år därefter.

SJ övertog den 1 aug 1933 både Uppsala-Gävle Järnväg och Ostkustbanan. Dessa båda banors lokstallar utgjorde därefter SJs

lokstation fram till den 27 juni 1968, då en ny skötsel- och lokstation invigdes vid rangerbangården på Näringen i Gävle. De gamla lokstallarna, vilkas äldsta del byggdes 1907, blev efter renovering lämpliga lokaler för Järnvägsmuseums fordonssamling.

Museets kansli ligger i en separat byggnad, som flyttades från Bräcke 1934 för att fungera som expedition- och överlämningshus åt lokstationen. Ett särskilt personalhus med omklädningsrum, tvätttrum och matrum byggdes 1952 och utgör nu museets modellavdelning. Förbindelsebyggnaden mellan fd Ostkustbanans lokstall och modellavdelningen byggdes 1983 och rymmer entréhall, försäljningskiosk, kaffrum och samlingslokal. Där finns också montrar med tågmodeller.

Järnvägsmuseum är öppet 10-16 alla dagar juni-augusti med undantag av Midsommarafton och Midsommardagen. Under tiden september-maj är det öppet 13-16 alla dagar utom måndagar och vissa dagar vid helger.

Sommartid är det ibland trafik med motorvagn mellan Gävle station och Järnvägsmuseum. Se anslag på stationen.

DE TOG TÅGET



(2)

Anna Håkansson

En söndag i juli 1976 tjänstgjorde landstingsrådet Stig Gustafsson som programvärd vid ett sommarprogram från Sveriges Radio, Karlstad. Han kåserade bl a om hur det kunde vara att resa från Sydsverige upp till Norra Värmland:

"Så här i semestertider kan det va intressant att veta hur kommunikationerna fungerade förr. Edwin Andersson i Kil berättar om sin mors resa från Halmstad till Sysslebäck 1870. Från Halmstad till Göteborg gick färden med båt, från Göteborg med tåg till Laxå, sen med båt över Väneren till en ort som heter Lyckan, strax söder om Forshaga, därefter med Sveriges första järnväg till Fryksta. Vagnen drogs av hästar(?), tills den kom igång, varefter den gick själv. Färden från Fryksta till Torsby gick med båt på Fryken. Från Torsby till Likenäs åkte hon efter häst. I Likenäs blev hon mottagen av pastor Pettersson, som skjutsade henne hem till Sysslebäck. Jaa, så var det med kommunikationerna på den s k gamla goda tiden".

Ingrid Rosenberg i Sysslebäck har lämnat följande kompletterande uppgifter om Anna Håkansson.

Anna H. var född i Holms församling, Halland, 19/1 1849. Gifte sig 26/12 1873 med skräddaren Bengt Håkansson f. 22/2 1845. Hon hade sin första skola i Håkan Håkanssons hem, som också blev svärföräldrarnas.

Efter giftermålet slutade Anna som lärarinna. Det var nämligen så, att alla kvinnliga lärare blev obligatoriskt avskedade efter giftermål på grund av "orenhet genom samröre med en man".

Anna hade följande barn

Emma 18/7 1875 - 7/10 1876

Bengt 18/3 1879 - 13/3 1976

Emma 28/5 1881 - ?

Ester Amalia 19/4 1891 - 26/7 1906

Anna Håkansson avled 27/1 1940. I bygden kallades hon allmänt "Anna Johanna från Halmstad".



JÄRNVÄGENS STALLBYGGNAD REVS 1978 !

Denna byggnad, avsedd för härbärgering av hästar som användes för framdragningsvagnarna på Sveriges första järnväg, uppfördes omkring år 1850 av idoga förfäder till dagens befolkning, när

- Oscar I var kung i Sverige
- Sverige var ett industriellt utvecklingsland
- Allmän rösträtt saknades
- Den yrkesverksamma delen av befolkningen levde av jordbruk till över 90 %

Byggnaden revs av ättlingar till dessa förfäder, när

- Carl XVI Gustaf var kung i Sverige
- Thorbjörn Fälldin var statsminister
- Olof Palme var oppositionsledare
- Gunnar Olsson var kommunalråd i Kil
- Gösta von Schoultz var landsantikvarie i Värmland
- K G Norström var stadsarkitekt i Kil
- Kulturvården icke höll jämna steg med välfärdsutvecklingen

Stallet i Fryksta blev onyttigtförklarat av befattningshavare och folkvalda. Den 128-åriga gamlingen förintades.

Och snart i sky
stod damm och boss
då plank och läkt
de bröto loss.

Det ruttna trät,
så torrt som snus,
det virvlar om
med kalk och grus.

Och hackan högg
och stången bröt
och väggen föll
för kraftig stöt.



En gammal man går där förbi
och ser med häpnad hur man river.
Han stannar; tyckes ledsen bli,
när bland ruinerna han kliver.

— Vad skall ni bygga här, min vän?
Skall här bli nya Villastaden?
— Här skall ej byggas upp igen!
Här röjes blott för Esplanaden!

— Ha! tidens sed: att riva hus!
Men bygga upp? — Det är förskräckligt!
— Här rivs för att få luft och ljus;
Är kanske inte det tillräckligt?

(August Strindberg)

MODELLJÄRNVÄG

Frågan om modelljärnvägen har kommit några tufffjät närmare sin lösning. Vi har haft kontakt med Christer Ahlberg i Köping-Uttersbergs Järnvägs Museiförening. Christer förestår modellsektionen därstädes, och man har sin modelljärnväg färdig. Det torde vara välbetänkt att ha en viss kontakt med modellbyggare, som haft ungefär samma problem som vi. Sedan vi tittat på deras modell får vi klara ut hur vi ska driva byggandet här på platsen. Kils kommun har via sin kulturnämnd uttalat sitt intresse för att en modell av järnvägen Frykstad Clara Elf kommer till stånd. Vi vet ännu inte var modellen ska stå, måhända kan det bli i det järnvägsmuseum som hägrar.



Kommunalrådet Gunnar Bergqvist slår in första spiken, Tryggve Larsson avvaktar

JÄRNVÄG IGEN VID LYCKAN

Alla känner vi väl till den historiska banvallen vid Illberg i Kil. Åtskilliga tusen turister har väl under årens lopp stannat vid minnesstenen, som restes 1899, och härefter gått stegen ner

till det stycke järnväg, som lades där 1949.

Forshaga kommun har icke tidigare haft någon motsvarighet till en sådan banstump, men i fjol blev det en verklighet. Genom insatser från kommunen byggdes en banvall, broderkommunen Kil och Jernvägs-sällskapet ordnade med slipers och underlägg. Men banan hade icke blivit så äkta om vi inte fått 2 x 6 meter av 1849 års räls av ägaren till Apertin, Stefan Ericsson. Järnvägsbygget blev klart för invigning den 21 juni. Det blev en folkfest i miniatyr. Hela Lyckan flaggade, och flertalet av besökarna hade kommit klädda som rallare, med stövlar och alla attribut. Det var Forshagas arbetsledare, Åge Larsson, som på ett förtjänstfullt sätt preparerat banvallen. Den hade den sektion, som en gång fastställts C E Norström, men materialet var stabilare för att klara sönderfall. Slipersen hade också rätt dimension. När besökarna kom, låg rälsen väl tillrättalagd, på slipersen låg erforderliga spik. Nu inbjöds alla att slå var sin spik med en regelrätt slägga. Den gode Åge hade för säkerhets skull låtit förborra något. Så åkte spiken in, den ena efter den andra. Där dängde Forshagas kommunalråd, Gunnar Bergqvist in den första. Härefter följde (med förbehåll för ordningsföljden) lokalredaktörerna Rose-Marie Bergfeldt från Värmlands Folkblad, Wille Bengtsson från Nya Wermlands-tidningen, huvuddelen av Jernvägssällskapets styrelse med bl.a. Bengt Hugo Forslund. Alla fick vara med, det blev nog Sveriges mesta MBL-bana. Vi får ej heller glömma Britta i Lyckan, Helge Forseryd m fl.

"Lyckan-Fryksta, eller Fryksta-Lyckan
en början och en glömska,
dagligen upprepad, dagligen
underhållen och utvecklad"

(Gunder Andersson i Statsanställd)

Lördagen 4 aug 84 hade en förväntansfull publik samlats nedanför den anrika stationsbyggnaden vid Fryksta för att delta i återinvigningen av järnvägen Frykstad Clara Elf. Kl 17 blåste trumpetaren Bengt Olsson ur konsertmästaren Curt Anderssons TAKT OCH TON samlingsignalen. Kung Oscar I, drottning Josphine och prinsessan Eugenie hade anlänt från Kristiania och väntades bli synliga när som helst. Ekipaget, framdraget av ett par skinande hästar med hovkusk Gösta Ericsson på kuskbocken, gjorde en runda förbi den samlade publiken. Vid podiet hade redan landshövdingeparet Oldewig tagit plats, likaså de tidigare anlända prinsarna Carl Johan, Oscar och August samt järnvägens byggare, kapten Norström och löjtnant Adelsköld samt den blide men bestämde kronofogden. Det blev kungliga hovnigningar och strama militäriska honnörer. Tal av landshövding, helt professionellt, redogörelser framförda av Norström och Adelsköld. Så den obligatoriska röda mattan. Kungen inviger, åter en fanfar, och enligt anmodan av landshövding Oldewig embarkerar det excellenta sällskapet tåget. Carina Olsson (17) förde befälet över den dragande hästkraften, och det blev en perfekt mjukstart. Men hör och häpna, den bakersta vagnen med bromsarna Adelsköld och Norström hade blivit fränkopplad och rörde sig inte ur fläcken till allmänt jubel. Alltid ska något hända när Oscar I inviger! Ett varmt uppskattat inslag var blåsorkesterns "En dag på Trossnäs". När klockklangen ljöd från Stora Kils kyrka var dagen från 1850 tillända.

JÄRNVÄGS- SPEL VID FRYKSTA

Konung Oscar I inviger

järnvägen Frykstad - Lyckan

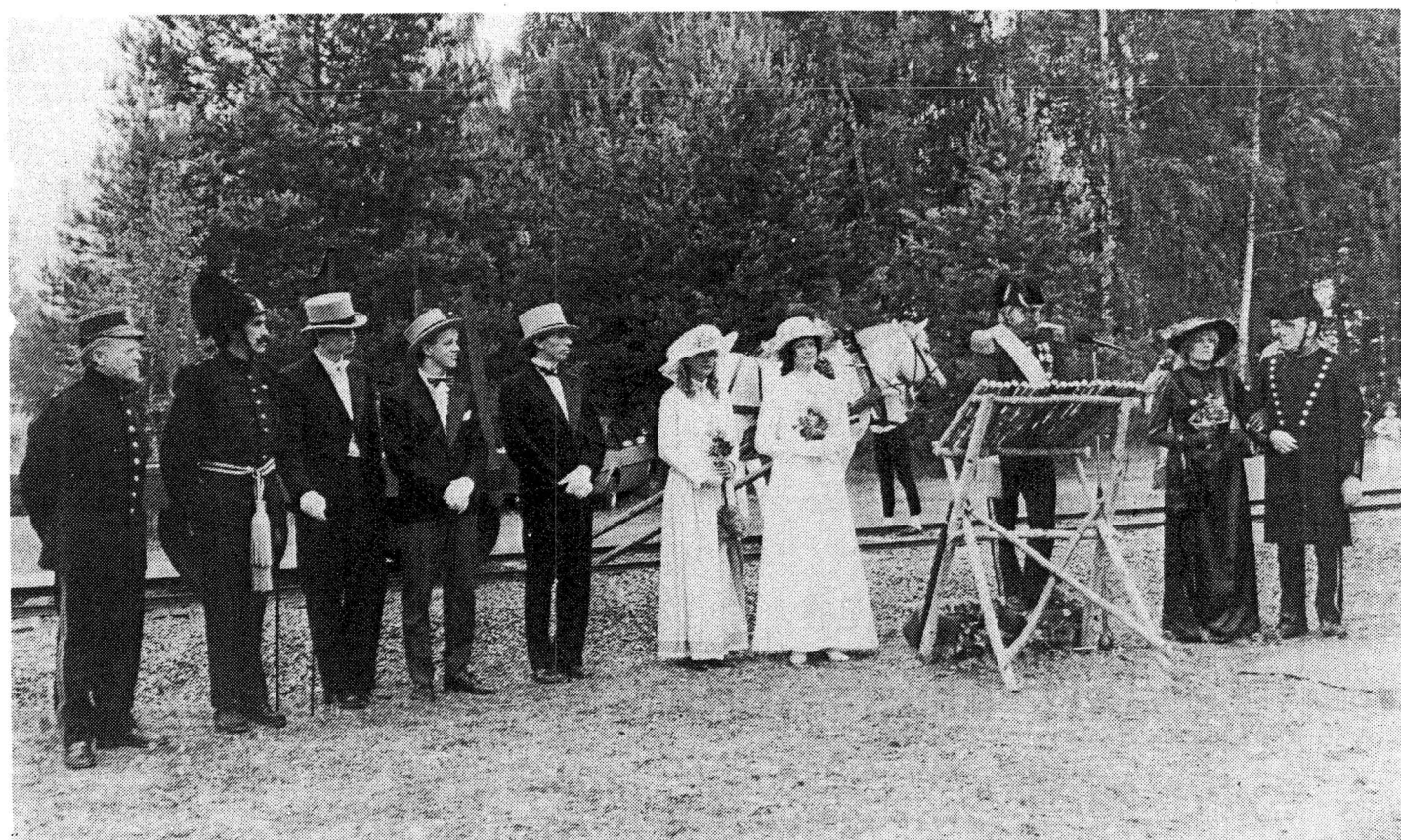


Foto: Lars Andersson

Norström
Adelsköld

prins August
prins Oscar
prins Carl Johan

prinsessan Eugenie landshövdinge-
drottning Josephine paret Oldewig
Konung Oscar I

1849 - ÅRS JÄRNVÄG SVAGNAR

ÅTER PÅ HEMMAPLAN

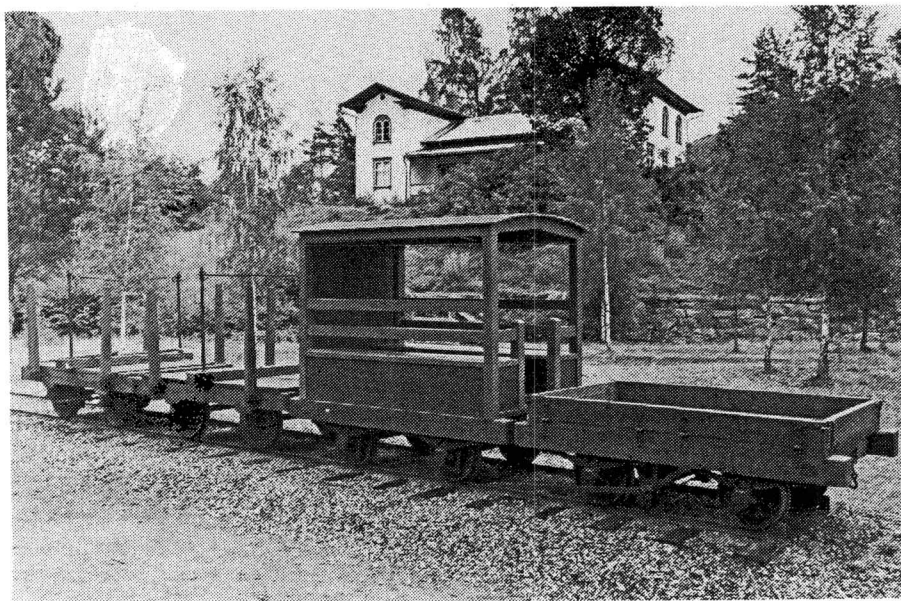


Foto Lars Andersson

Dessa järnvägsvagnar iordningställdes för Karlstadsutställningen 1927. Delvis autentiskt material ingår. JÄRNVÄGS-MUSEUM i Gävle har depoterat vagnarna i Fryksta med motivering att de ska visas i autentisk miljö och vid lämpliga tillfällen köras runt på spår.

Vagnarna visades första gången i samband med Järnvägsspelet 4 augusti 1984.

Kils kommun är mycket positivt inställd till frågan om vagnarnas säkra förvaring. Utredning pågår.

DU

, som har eller kan ge upplysning om gamla handlingar, foton, bilder eller annat, som på ett eller annat sätt har anknytning till Frykstad Clara Elfs Jernväg, var god kontakta

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

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

Åke Boberg, kassör, Fack 4001, 650 04 Karlstad, 054/44780
Bertil Magnellsson, sekr och arkivföreståndare, Mårdvägen 1,
665 00 Kil, tel 0554/12246

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

Bryta ned har sin tid,
att bygga upp har sin tid

(Predikaren)

JÄRNVÄGSSPEL

JÄRNVÄGSSPELET VID FRYKSTA, KIL, lördagen den 4 augusti 1984

Kl 17.00 exakt

Spelet uppförs till åminnelse av konung Oscar I:s besök vid Fryksta och Illberg i samband med invigningen av Sveriges första järnväg för allmän trafik, vilket ägde rum den 13 september 1850.

I rollerna:

Konung Oscar I.....	Åke Alexanderson
Drottning Josephine.....	Inger Berggrén
Landshövding Oldewig.....	Bo Andersson
Landshövdingenskan Oldewig.....	Monica Alexandersson
Prinsessan Eugenie.....	Elisabeth Hermansson
Prins Oscar.....	Niclas Haglund
Prins Carl Johan.....	Per-Olof Nilsson
Prins August.....	Johan Lindberg
Kapten C E Norström.....	Roland Falck
Löjtnant Claes Adelsköld.....	Kjell Hällsten
Kronofogden.....	Rolf Kyrö
Kusk kungatåget	Carina Olsson
Kusk kungaekipaget	Gösta Ericsson
Speaker.....	Erik Skoglund

Musikarrangemang.....	TAKT och TON
Blåsorkesterns speaker.....	Curt Andersson
Högtalararrangemang.....	Nors Hembygdsförening

Till talrikt besök inbjuder

KILS HEMBYGDSFÖRENING FRYKSTAD CLARA ELFS JERNVÄGS SÄLLSKAP

I anslutning till programnumret "En söndag på Trossnäs" spelas psalmen Jag lyfter mina händer Upp till Guds berg och hus, Från dem han hjälpen sänder Och skickar ut sitt ljus, Mig Herren hjälp bejakar, Som jord och himmel gjort; Min bön han ej försakar Men skyddar mig alltfört.