

Spår



taget

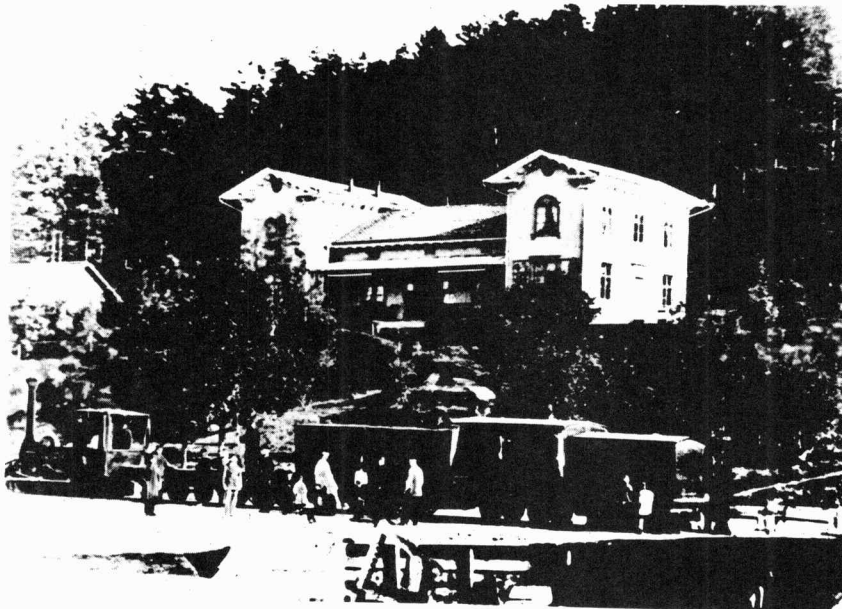
nr 5
1990



Den första rallarkärran. Ur Adelskölds skissbok.

Ett informationsblad från Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap

1849 - ÅRS JÄRNVÄG SVAGNAR



Loket Frykstad är kopplat till avgående tåg mot Lyckan. Loket är ju bevarat på Järnvägmuseet i Gävle, men fyra renoverade vagnar finns i Kil. Det var museet, som gav Jernvägssällskapet förtroendeuppdraget att ombesörja vagnarnas förvaring i Kil.

Läs om planerna att förvara och visa dessa vagnar.

Spadtaget

nr 5
1990

Ärade Läsare!

15 ÅR!

Väldigt vad åren skenar iväg! Spadtagen kommer inte så ofta; bakom varje utgåva ligger dock en del forskning, och våra redaktionella resurser har hittills varit begränsade. Vi tackar komuner och fonder som under årens lopp stöttat upp vår ekonomi, men framför allt går tacket till våra trogna medlemmar.

Önskvärt är att få in intressanta notiser om vår järnvägs historia. Inventera! Möjligt är att vi får tillfälle diskutera Spadtagets framtid på nästa årsmöte.

Spadtaget går ut till medlemmarna och övriga vänner av vår verksamhet, till kommunstyrelser och olika kulturorgan. Skriv gärna till oss, med fakta, bidrag och synpunkter.

Med hälsning till medlemmar och övriga vänner.

FRYKSTAD CLARA ELFS

JERNVÄGS SÄLLSKAP



Ett brev från Sveriges förste räsläggare.

Med anledning af major Adelskölds 50-årsjubileum den 5 sisl. maj, tillsände vi Sigfrid Andersson i Långsjöhöjden, Wermland, hvars porträtt återfinnes i nr 17, några nummer af denna tidning, för hvilken välvilja han för någon tid sedan tackar majoren. Vi hafva blifvit satta i tillfälle att meddela våra läsare denna karaktäristiska skrifvelse, som vi ortografiskt noggrant återgifva.

• Herr major Adelsköld,
Stockholm.

Nu får jag fram Bära mitt Hjärtliga Tak för alla De Tidningar Som Jag Har Bekommit Som Jag Ser Hur mycket Adelsköld Har värvat Sedan 1849 Som Har Haft Så många Uppdrag På 50 år men Jag Ser nog, att Han Har Sät all Ting Bra men Det är Si Den Som Sköter sig Bra Så Blir Det Kar af Honom men Jag fick Stanna vi Det tunga ty Jag Hade ej något att Kosta På mig Jag Har arbetat mycket odlat och Lakt Stengård 04 samnar 2 aln i fot 7 qv. i dagen Jag är ennu Såfrisk Så Jag kan arbeta Hvat Som före kommer Jag Skulle nog gå mäd grus kärran an Dett är Så Skamligt att Skryta men Dett är nog Sanning Nu Lär Jag att Sluta mitt Slarf för Jag kan intet Skrifva Jag Har intet varit i någon Skola. Nu Hälsar Jag Hela Jernvägsstyrelsen Tusen Takker för alla nummer.

Långsjöhöjden Den 14 Augusti 1890.

Sigfrid Andersson.

FRYKSTAD CLARA ELFS JERNVÄGS SÄLLSKAP

Ordförande Roland Falck, Skogsvägen 7, 665 00 Kil, tel 0554-131 12

Kassör Eivor Thunberg, Idalagatan 5A, 653 41 Karlstad, tel 054-18 39 23
Jernvägs-sällskapets postgirokonton pg 50 09 20-4

Föreningsadress c/o Bertil Magnellsson, Mårdvägen 1, 665 00 Kil, tel 0554-122 46

Medlemsavgift 30 kr/år (fr o m 1990)

ÅRSMÖTE

hålls på Kyrkans Gård, Långgatan 35, Kil, onsdagen den 25 april 1990, kl 18.30.

Se blänkare i ortspressen!

De fyra vagnarna.

Loket Fryckstads öden efter banans nedläggning 1871 känner vi väl fram till dess det hamnade på Järnvägmuseet, som då låg i Stockholm. Vart vagnarna tog vägen vet vi däremot inget om. Troligen fanns de kvar vid banan. Inför utställningen i Karlstad 1927 renoverades dock fyra vagnar grundligt (se foto och måttskiss nedan).

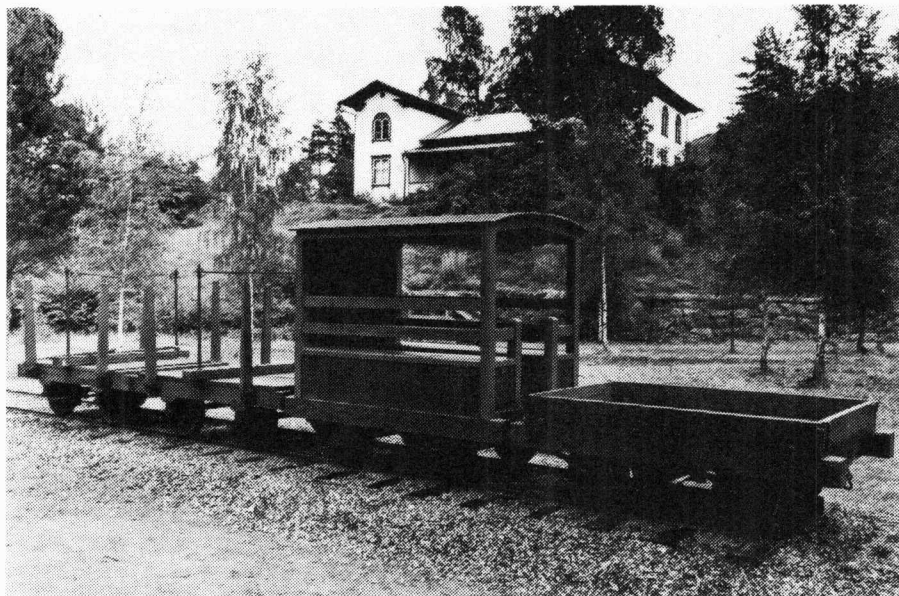
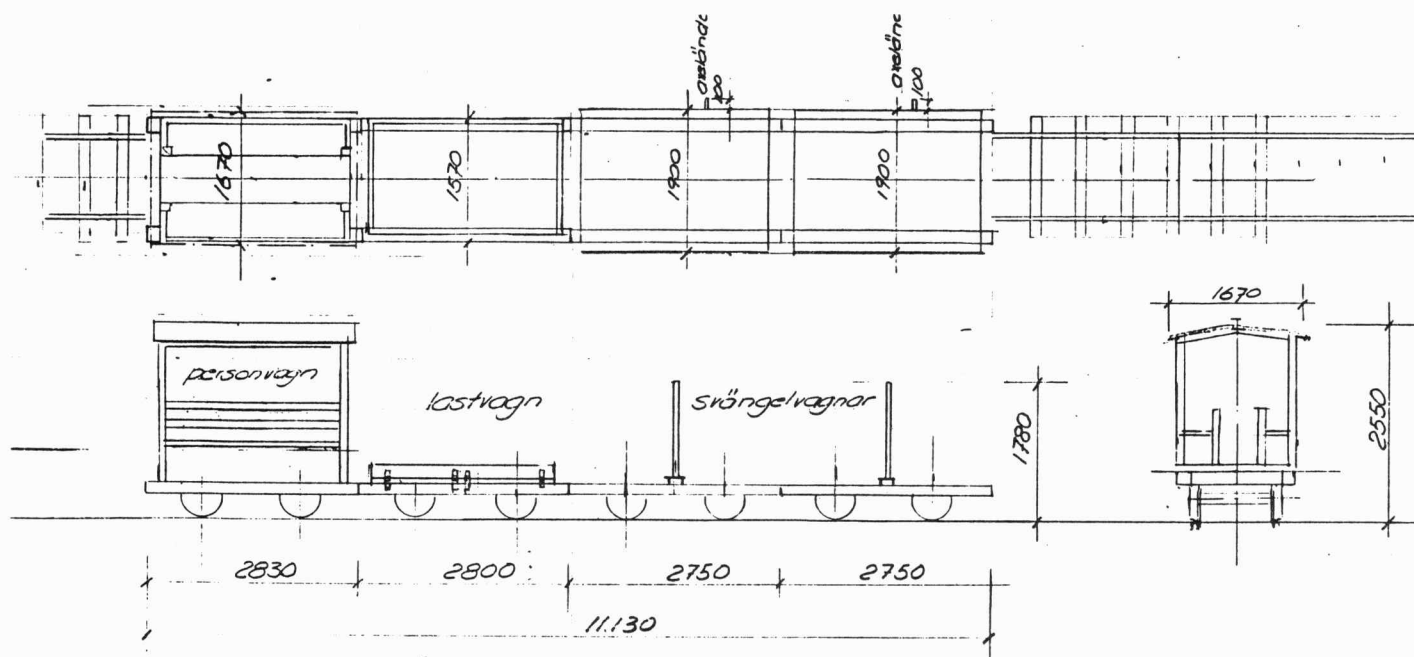


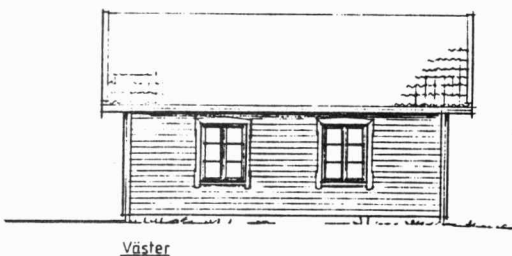
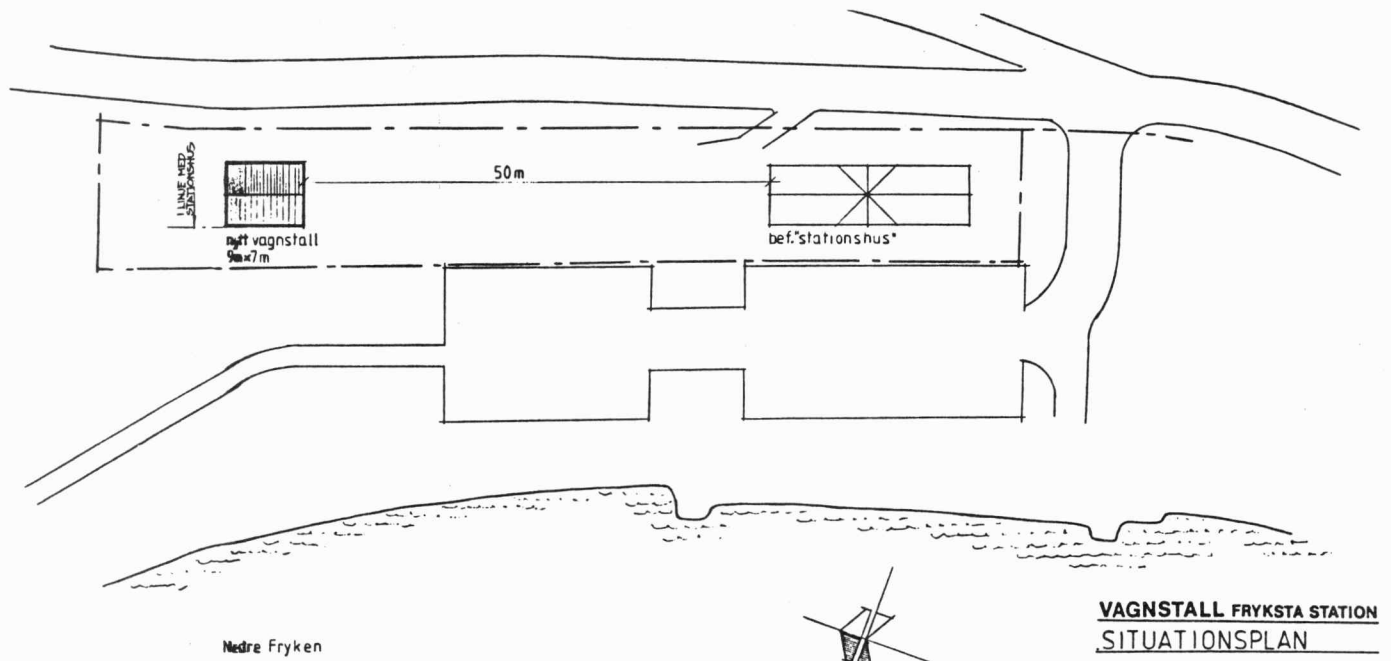
Foto: Lars Andersson



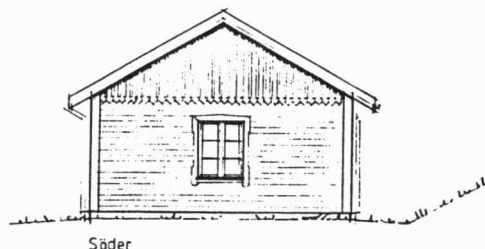
Det är inte omöjligt att vagnarna efter renoveringen hade samma utseende som under trafiktiden då det 1927 måste funnits många personer som sett vagnarna i trafik och också åkt eller arbetat med dem. Även loket Fryckstad deltog i 1927 års utställning och i en film-snutt från festtåget genom staden ser man loket upplastat på en flakvagn. Hur de fyra vagnarna utnyttjades vet vi inte, men man får

väl utgå ifrån att de var uppställda på utställningsområdet. Efter utställningen transporterades vagnarna till Järnvägmuseet där de "begravdes" ända till 1984 då de lånades ut till vårt Järnvägssällskap för det krönikespel, som anordnades nedanför det gamla stationshuset i Fryksta. Därefter hamnade vagnarna så småningom i en gammal lada, som Kils kommun använder som förråd. Det är ingen uppbygglig syn att se vagnarna där och det måste vara en mycket angelägen uppgift för sällskapet att se till att de får en värdig uppställningsplats där de också kan visas för allmänheten.

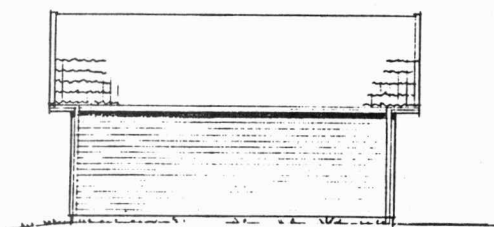
1985 tog Kils kommun fram nedanstående förslag till vagnhall för de fyra vagnarna. Förslaget kostnadsberäknades till c:a 300.000:- och då kommunen ville att sällskapet skulle stå för bygget förföll förslaget. Det var heller inte utrett hur vagnarna skulle ställas upp och förflyttas inom huset.



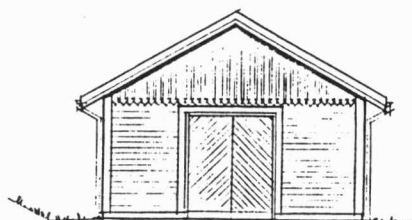
Väster



Söder



Öster



Norr

VAGNSTALL FRYKSTA STATION
PLAN, FASADER, SEKTION

Skala 1:100

Datum 85.03.15



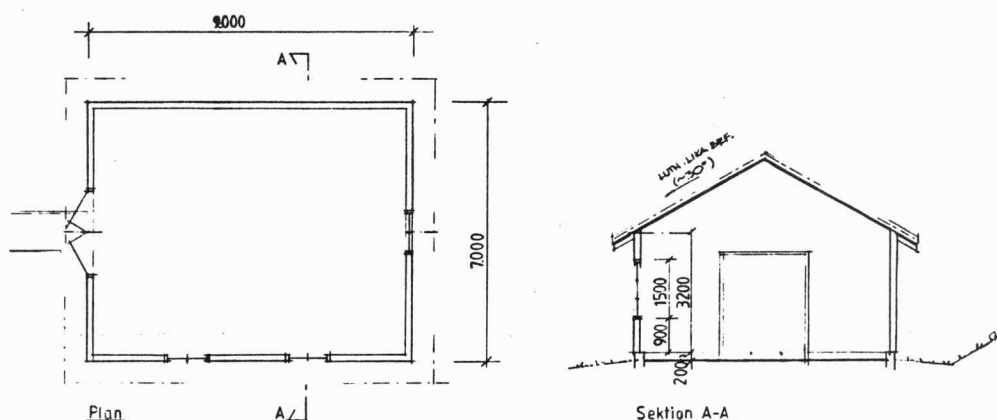
1989 dammades förslaget av och det beslöts att skaffa en växel och räls så att vagnarna kunde stå på två spår inne i vagnhallen och sedan vid behov dras ut och ställas upp för visning på ett spår utanför hallen. Porten bör breddas och flyttas till södra änden av hallen och spåret går alltså mot den "nya" SJ-stationen. Markförhållandena där är bra och platsen lämplig för visning.

Genom stort tillmötesgående från Nordmark-Klarälvens Järnväg och dess trafikchef Ragnar Kihlberg har sällskapet mycket fördelaktigt förvärvat en växel från 1902 och en spårstump med 19 kg-räls från 1914. Spåret låg på f d Våxnäs station i Karlstad. Genom en insats av både aktiva och pensionerade SJ-män och även intresserade utanför sällskapet har nu växeln och spåret rivits och genom EO-bolagets i Kil försorg transporterats till Fryksta. Till sommaren räknar vi med att med frivillig arbetskraft och på sällskapets bekostnad lägga in växeln och spåret i Fryksta. Arbetsledare blir f d banmästaren vid SJ Arvid Johansson, Kil som kan sådana saker och som har gjort en fin insats vid rivningen av spåret.

Sällskapet kommer sedan att söka kommunala bidrag till vagnhallen, som vi avser att bygga sommaren 1991 med frivillig arbetskraft och om möjligt utan skuldsättning.

Sedan kan vagnarna visas vid behov och - handen på hjärtat - har Kil något mera intressant att visa turisterna?

Kils kommun har också planer på att inreda ett mindre järnvägsmuseum i "nya" stationshuset i Fryksta.



forts från sid 12.

Ytterligare ett sakkunnigeutlåtande. Konsulten för Värmlands Hembygdsförbund, Erland Vennerström, säger i ett utlåtande "... Vid denna besiktning är byggnaden av sådan beskaffenhet att densamma väl kan vara till grund för en restoration och bevarande med dess egenskaper av detaljutförande av fasader och tillhörande listverk.....". Yttrandet sänt till Värmlands Hembygdsförbunds ordförande, Landshövding Bengt Norling."

SVERIGES FÖRSTA JÄRNVÄG: FRYKSTA-BANAN

Lars Gustaf Örn på Kvarntorp, förste lantmätaren i Värmland, såg på nära håll vilken betydelse bruksbanan vid Forshaga-edet hade. Denna bana blev klar 1836.

Örn var mycket intresserad av järnvägsfrågan och problemet upptog hans tankar och tid. Ett stråk fanns, som väl hörde till ett av de mest trafikerade i landet. Det var eden mellan Fryken, Norra Hyn och Klarälven. Ja, så betydelsefull var trafiken här, att ett förslag väcktes i riksdagen 1756 om en kanal mellan Hyn och Klarälven. En järnväg på den trafikleden - det var, vad Örn med all sin kraft satsade på. Han samlade brukspatroner från Fryksdalen på Kvarntorp, och där väckte han förslaget, som livligt diskuterades.

MÖTEN I KARLSTAD.

Den 29 mars 1846 hölls ett sammanträde, där järnvägsfrågor behandlades. Landshövding Oldvig hade på von Rosens förslag inbjudit representanter för näringslivet. Mötet var talrikt besökt och räckte hela dagen. L.G. Örn föreslog nu, att en järnväg skulle byggas mellan Fryksta vid Fryken och Lilled vid Klarälven.

Många var med honom, men inte alla. Den, som var värst emot och spådde alla slag av olyckor, var "Apertykärnga", grevinnan von Gerdten. De flesta lät emellertid övertala sej och vid mötet beslutades, att en förundersökning skulle göras.

Det skedde så, och den gav så lovande resultat, att t.o.m. grevinnan på Apertin blev intresserad och senare tecknade sej för aktier i bolaget. Det var Örns förtjänst och räknas som en av hans största bedrifter. Kapten Carl Edvard Norström, löjtnant E.A. Nordenankar samt major Cl. Adelsköld fick i uppdrag att utföra förberedande ritningar och markundersökningar. Efter fullgjort uppdrag avgav de lovande rapporter.

Örn kallade nu intresserade personer till ett möte i Karlstad. Det var under vintermarknaden 1847. Då bildades "Frykstads Jernvägs Aktiebolag för anläggande av en jernväg mellan Fryken och Clara elv".

Ett "ångbogseringsfartyg" skulle anskaffas för transportererna från Lilla Edet till Vänerens hamnar. Aktiekapitalet bestämdes till 150.000 kronor, som skulle fördelas på 200 aktier å 750 kronor.

Den första bolagsstämman hölls den 10 mars 1848 i Karlstad. Då framlades förslag till "Bolagsreglor" och en direktion valdes. Valda blev L.G. Örn, brukspatron Jan Fröding, handlanden O.H. Bratt, vågmästare Lennartsson och fabrikör P.C. Montan.

STOCKHOLMSRESAN.

Hela kostnaden för järnvägen kunde ej täckas genom aktierna, varför man sökte lån ur Handels- och Sjöfartsfonden. Örn, Norström, Nordenankar och Adelsköld fick i uppdrag att resa till Stockholm för att personligen hos Oscar I söka utverka lånet. Örn ägde en "kalasvagn", en "holsteinare". I denna skulle de resa; de fick god plats och vagnen drogs av tre hästar. I början på december 1848 anträdde de färden och restiden var beräknad till fyra eller fem dagar.

När de kom fram tog de in på "rum för resande" på Stadssmedjegatan 9. Några hotell fanns ej i staden på den tiden. Det dröjde en vecka innan de fick audiens hos kungen. Under tiden bekantade de sej med Stockholm.

I AUDIENS.

Så var de då framme vid resans mål, audiensen. Från början var endast Örn och Norström påtänkta att uppvakta konungen, men för att det mera skulle likna en deputation och ge mera tyngd åt uppvaktningen, så anmäldes också Adelsköld och Nordenankar. De kom överens om att Örn skulle föra deras talan.

Oscar I var själv mycket intresserad av järnvägsfrågorna, han var på von Rosens sida i planeringen av statsbanor. Han mötte därför de uppvaktande med mycken välvilja. Ärendet kände han till genom de inlagor som tidigare tillställts honom. Han insåg Fryksta-banans betydelse och uttryckte sin glädje över det "fosterländska företaget", och han lovade dem sitt stöd.

Konungen kunde nu också meddela, att ett betydande lån hade beviljats Fryksta Clara Elvs AB ur Handels- och Sjöfartsfonden. Kungen ville sen veta mera om det planerade järnvägsbygget, och Örn redogjorde i detalj för hela projektet.

-När ni blir färdiga skall jag komma och se Fryksta-banan och kanske åka med tåget, sade kungen.

Med det var audiensen slut.

AMERIKARESAN.

Våra järnvägare är ej precis blyga av sej då det gäller förberedelserna. De planerar en resa till Amerika för att där få råd och anvisningar av den store landsmannen John Eriksson. Norström åtog sej uppdraget att resa.

I New York sammanträffar han med sin landsman, som mottar honom på det vänligaste. Norström får en rekommendation av John Eriksson, den ger honom tillträde till allt som han önskar se i Staterna. Tillsammans går de igenom Fryksta-banans ritningar och Norström får värdefulla råd. En viktig fråga, som de noga behandlade, var järnvägens spårvidd. De engelska järnvägarna hade måttet 4 fot 8 1/2 tum. Robert Stephenson antog den bredden därför att lastvagnarna i England var så breda mellan hjulen. Eriksson ansåg dock, att för små lokala järnvägar som Fryksta-banan var en mindre spårvidd lämpligare.

Rådet följdes och Frykstabanen fick vidden 3 fot 8 1/2 tum = 1.093 m. I slutet av april 1849 var alla förberedelser gjorda. Arbetet kunde börja.

MED KÄRRA, HACKA OCH SPADE.

Den kände landsvägs-, bro- och kyrkbyggaren Fr. Sundler åtog sej att utföra alla markarbeten. Norström blev chef för banbygget och Adelsköld hans närmaste man. Han var ivrig att få börja genast, men Sundler vill dröja tills tjälen gått ur jorden. Äntligen, i början av maj skickade han spadar och skottkärror till Illberg, där arbetet skulle börja. Det är den 5 maj 1849 kl 10 fm. Några nyfikna hade kommit för att se vad som var på gång. Adelsköld frågar:

- Vill ni vara med på järnvägsbygget?

De funderar ett tag, några blir villiga.

- Av med tröjorna och hugg i med spadarna!

Adelsköld tar själv en spade och en kärra, fyller den och kör ut jorden. Han blir så "rallaren nr 1 i Sverige". Efter denna anspråkslösa början kom arbetet mer och mer igång och fortsatte sedan utan avbrott. Det var svårt att få folk på platsen, alla behövdes i jordbruket. Adelsköld skaffar då arbetare från andra trakter. De kom från Östmark, Dalby och Finnskoga. Det var avkomlingar efter invandrade finnar, i mycket olika bygdens folk. Dessa främlingar var klädda i "knäbyxor av brun vadmal, en kort frack med långa smala skört av samma tyg med röda kanter och mässingknappar samt ett slags väst, som slutade mitt på bröstet, så magen täcktes endast av skjortan". Deras mat var "näfgröt". En sillbit kokades och så rördes mjöl i pannan. Degen rullades mellan nävarna till bullar. Annan mat tålde de ej.

En gång blev de bjudna på smörgåsar och kött, men blev så sjuka. Med brännvin räddades de till livet!

Arbetet fortsatte fint undan för undan, och i början av september samma år var den 8 km långa banan färdig.

RALLERKLING.

Vagnarna drogs första tiden av oxar sedan av hästar. Järnvägen gick i motlut från Fryksta upp till Höjden nära Mogården. Här spändes dragar-

8 na ifrån och varje vagn - nu försedd med bromsare - fick rulla iväg av egen tyngd. Det blev en väldig fart, de ihåliga hjulens "rallande" ljud hördes vida omkring. Av egen fart gick vagnarna till Forshagavägen.

Från häststallet vid Illberg kom nu ett nytt uppbåd hästar och de drog tågsättet till Lilled. Sista biten rullade vagnarna själva. Mellan Apertin och Illberg var en skarp kurva som kallades "Flaggkroken". Här fanns en vaktkur, och en man var placerad där. Med en randig flagga signalerade han till Höjden när det var klart att släppa iväg vagnarna. Vid vägövergångarna fanns vakter; för sin syssla hade de 25 öre om dagen. Tre till sex tåg gick varje dag, 13 hästar fordrades här för. Det blev också en betydande trafik på älven. Bolaget skaffade två "ångbogsersingsfartyg", Örnen och Tegnér. Örnen - ett sätt att hedra initiativtagaren - var en hjulångare, en "skövelbåt" som en gammal båtkarl sade, gick på Klarälven, Tegnér på Fryken.

En mängd varor fraktades på järnvägen och båtarna. Det var järn och stål, bräder, spannmål, sill och salt m.m. "Våtvaror" i stora fat och kaffe ända till 3000 balar om året. Byborna och folk vida omkring åkte med på tågen, det var ett uppskattat folknöje. Inkomsterna för år 1850 var 25.629 riksdaler och utgifterna 20.917 riksdaler.

INVIGNING

De kungliga får åka på en särskild "galavagn". En lastvagn har försetts med fin klädsel, granna bänkar och tak av domestik. De höga gästerna har satt sej tillrätta nere vid Fryksta. I början får det ju så sakteliga, oxarna lunkar på uppför stigningen.

Men de får stanna, drottning Joséphine vill se på allt det vackra som finns runt om. För här är grant. Sjön glittrar och blänker med ljusa vindsvep och mörka granskuggor utmed stränderna.

-Vad heter det långt därborta, bergen blånar så fint.

-Dä ä Nilsby.

-Nilsby, så fint namn!

Vid Höjden kopplas oxarna från vagnarna. Nu skall börja en lustiger dans. Vagnarna rullar iväg, fortare och fortare - Kungen blir ängslig.

-Det går väl inte för fort?

Men fort går det, 60 km i timmen.

-Bromsa, Norström, bromsa!

Kungen ropar i rall-ljudet. Drottningen blir blek om näsan.

Nej då, Norström bromsar inte i onödan, nu ska de få sej en skjuts.

Men allt går väl. Glada och lyckliga över den ovanliga resan kommer de ner till Illberg, där tåget gör uppehåll. Länsman har ställt opp i full uniform för att paradera och hålla ordning, det är fullt med folk.

Men har man sett, alltings jäklighet är med här också! Just som tåget stannar, står länsman i stram givakt, tar ett steg bakåt och - tippar baklänges. Endast ett par blanke läderstövlar och en blanksliten bak syns. Förargligt, förargligt, så satans förargligt!

Prinsessan Eugenie får så roligt åt detta, så hon håller på att skrat- ta sej fördärvad. Vid Illberg håller Kungen ett litet tal och förklarar Fryksta-banan invigd. Han är övermåttan nöjd och ger Örn, Sundler, Norström och Adelsköld många erkännsamma ord.

LOKOMOTIVTIDEN.

Då det visade sej svårt att få tillräckligt antal hästar, beslutade direktionen att skaffa ett lokomotiv. Det var 1854. På våren 1855 lämnade Munkteall i Eskilstuna det beställda lokomotivet; det fick namnet "Fryckstad". De gamla godsvagnarna kunde behållas, men för persontrafiken inköptes två vagnar, den ena finare, en "herrska- psvagn". Den var på långsidan försedd med tre dörrar och var indelad i tre ku- pées. Sitsarna var klädda med gult läder, en elegant vagn för den ti- den. Den enklare vagnen var till axelhöjd, då man satt, infodrar med bräder, men var upptill öppen. Den hade också tak. När de resande skulle av eller på fälldes gavlarna ner och trappor ställdes intill vagnarna. Fyra gånger i veckan gick persontrafiken.

Det var en upplevelse att få åka tåg, det fanns inget liknande någon annanstans. Det var nog glada värmlänningar som åkte, men också rädda, när tåget snabbade iväg från Höjden. Så fort hade de aldrig åkt förut! År 1863 åkte 4.600 personer med tågen.

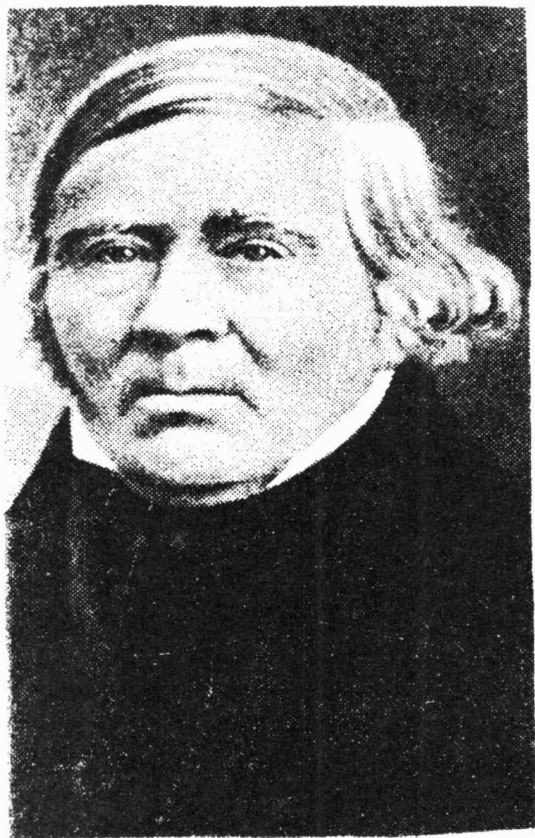
Fryksta-banan motsvarade i allt vad de framsynta männen tänkt sej. Järnvägen var av stor vikt för bygderna vida omkring.

Då Nordvästra stambanan 1871 öppnades för trafik och en grenbana anlades från Kil till Fryksta, hade Fryksta-banan spelat ut sin roll.

Vid bolagsstämman den 15 augusti 1873 (också ett hundraårsjubileum) upplöstes Frykstads Jernvägs Aktiebolag. Järnvägens tillhörigheter såldes. Rälisen revs upp, en del köptes av Mölnbacka-Trysil, som anlade en bana från sågen till lastageplatsen vid S. Ed. En epok i de svenska järnvägarnas historia var slut.

De företagsamma män, som anlade Fryksta-banan, har all heder av sitt verk, och de bör ha en uppmärksammas och ärad plats i det svenska arbetslivets historia. Så länge hjulens sång "rallade" genom bygden, så var det en melodi om arbetsmäns strävsamma slit, men också om glädje. Fryksta-banan inleder järnvägstiden i vårt land.

Vi vet alla att järnvägarna varit och är av den största betydelse för vårt landsnäringsliv. De har på sitt område bidragit till vårt fäderneslands välbefinnande och rikedom.



Lars Gustaf Örn - initiativtagaren till Sveriges första järnväg - på äldre dagar.



Major Claes Adelsköld - järnvägens byggare.

Se hit!

FÖDELSEDAG

80 ÅR

Spadtagsredaktören BERTIL MAGNELLSSON - sällskapets initiativtagare, grundare, sekreterare och allt i allo - fyller 80 år den 27 mars 1990!

Vi GRATULERAR! (Notisen införd utan Bertils vetskap!)

KASSÖREN HAR ORDET:

Fr o m 1989 är jag ny kassör i Jernvägssällskapet och vill därför presentera mej: Jag heter Eivor Thunberg och bor på Idalagatan 5 A i Karlstad. Jag skulle önska att sällskapet kunde få fler medlemmar så om Du kan värva någon ny medlem skulle det glädja mej och naturligtvis alla i sällskapet. Vi behöver nu alla bidrag - som framgår på annan plats i denna skrift så är det en hel del projekt på gång.

Bifogar INBETALNINGSKORT för medlemsavgiften för 1990 (avgiften är - som framgår av kortet - 30:-, kortet sändes ej till er som redan betalat) och jag vore tacksam om Du använder det vid inbetalningen.

Känner Du till att sällskapet säljer en mycket vacker TAVLA?

Det är en reproduktion av en oljemålning - som f ö hänger på Järnvägs-museet i Gävle - med motiv från Nedre Fryken med båda stationerna och ett tåg som står inne på "nya" stationen. Den är målad från södra änden av Fryken år 1873 av Wilhelm Leonard Rydberg.

Om Du är intresserad av att köpa tavlan så finns den hos Kils Glasmästeri i Kil (tel. 0554/10855). Formatet är 66x50 cm inklusive passepartout, glas och smakfull ram. För sällskapets medlemmar är priset 320:- (350:- för icke medlemmar).

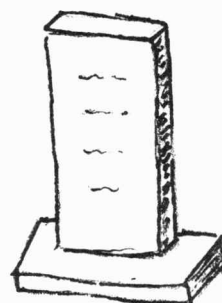
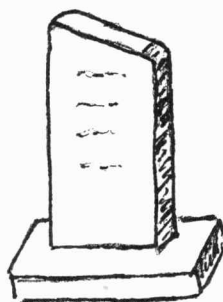
Den som inte är Kilsbo kan naturligtvis också köpa tavlan - tag i så fall kontakt med sällskapets sekreterare Bertil Magnellsson, tel 0554/12246 eller kassören (se ovan) tel 054/183923. Frakt och emballagekostnader tillkommer. Det går också att köpa tavlan oinramad, den kostar då 100:- för medlem (130:- för icke medlem) + ev portokostnad.

Så har vi ett trevligt VYKORT med motiv av "Fryckstadloket" för 2:-/st. Vill Du ha sådana går det bra att sätta in pengar på pg 50 09 20-4 - bifoga då även 2:50 för portokostnad, fler än 5 kort dubbelt porto 5:-.

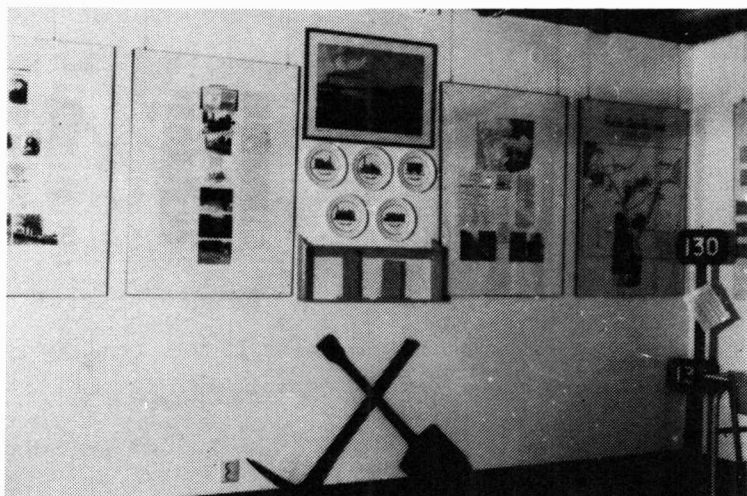
Vidare finns två typer av MINNESSTENAR - repliker av de stenar som står vid Illberg i Kil och Lyckan i Forshaga. Vi har ett fåtal stenar kvar. De är tillverkade i keramik av Fryksta Krukmakeri i Kil - formatet är c:a 20x8 cm resp 19x10 cm. Om Du är intresserad så är priset 100:-/st, tag kontakt med sekreteraren eller kassören enligt ovan, men som sagt vi har endast några exemplar kvar.

Ungefär så här ser Minnesstenarna ut:

Illberg



Lyckan



På temat "Äldre transportsystem i Forshagabygd" kunde Jernvägssällskapet äntligen presentera Frykstad Clara Elfs Jernväg i en ändamålsenlig lokal i Forshaga hembygdsgård. I samarbete med Forshaga hembygdsförening kunde vi presentera en representativ kollektion av vårt betydande arkivmateriel på en plats, där man kan påräkna ett stort antal besökare. Ett plus är att utställningen ligger i anslutning till skolmuseet i samma plan av byggnaden. Under 1989

hade Hembygdsföreningen totalt 6700 besökare. I samband med Länsstyrelsens "Kultur på plats" invigdes utställningen den 27 september 1989 av Jernvägssällskapets ordförande, Roland Falck, Kil. I samband med utställningens öppnande blev de besökande gratis bjudna på kaffe och smörgås. Ett uppskattat inslag i evenemanget var ett antal sångnummer framförda av Forshaga manskör under suverän ledning av Gunnel Bengtsson, Kil.

Som komplement till utställningen har Bertil Nielsen utarbetat en skrift med bildmaterial, som kommer att tryckas genom Hembygdsföreningens försorg. Även om transportutställningen har kostat ca 2000 kronor har Jernvägssällskapet icke haft några egna kostnader och vill därför tacka Forshaga hembygdsförening för detta värdefulla bistånd i vårt upplysningsarbete, som är ett led i vårt handlingsprogram.

Bilden ovan visar väggen med Jernvägssällskapets utställningsmaterial. I åskådlig framställning visas foton ur järnvägens persongalleri, lok vagnar och karta. På väggen återfinns vi även minnestallrikar med illustrationer över lok och vagnar. Plats har även givits åt den fina frykstatavlan från år 1873 samt modeller av minnesstenarna vid Illberg och Lyckan.

Vid beställning av tid för besök på Hembygdsgårdens utställning ring 054-736 48 måndag-fredag kl 9-11.

1790-ÅRS GÄSTGIVERIBYGGNAD I FRYKSTA RIVEN!

De insatser som gjorts för att rädda byggnaden har varit förgäves. Hembygdsföreningen och Jernvägssällskapet, representerande ca 800 medlemmar hade vädjat till kommunstyrelsen att bevara huset i Fryksta. Byggnaden är dock riven för att (enligt uppgift) bli uppsatt på annan plats.

Det finns folk som betraktat byggnaden mer eller mindre som ett ruckel.

Detta ska man dock icke lasta byggnaden för, ansvaret för vanvården ligger helt på dess ägare. Det är väl få byggnader i orten som så fått känna på snålblåsten från sin omgivning som den gamla gästgiveribyggnaden. Huset uppfördes omkr år 1790



Gästgiveribyggnaden från Illberg

1790 - 1990

på den vackert belägna fastigheten Illberg ¹⁴. Förutom manbyggnad på gården tjänstgjorde huset som gästgiveribyggnad. År 1858 flyttades huset på Frykstad-Clara Elfs järnväg till Fryksta, där det stått tills det nu revs. Först var det bostad åt ångbåtskaptenerna på Fryken. Det övergavs som bostadshus på senare år och har knappt haft någon uppgift att fylla och därför förfallit. Huset har bytt ägare flera gånger och under flera år stått under ständigt rivningshot. Trots protester har nu rivningen genomförts.

Det kan råda delade meningar om husets kulturella värde. T f läns-

antikvarien Göran Wettergren säger i ett yttrande daterat 1984-10-05"....Byggnaden har väl bibehållna proportioner, delvis gamla spröjsade fönster, dekorativa fönsterfoder och vindskivor.... I den pågående bebyggelseinventeringen har bostadshuset preliminärt klassats som en särskilt bevaransvärd byggnad med högt kulturhistoriskt värde medan uthuset ansetts sakna bevarandevärde. Länsantikvarien och läns museet delar till fullo fältinventeringens bedömning och ser det som angeläget att bostadshuset rustas upp och kommer till användning för att bevaras för framtiden.En upprustning av huset torde kunna ske med statliga bostadslån och med hänsyn till byggnadens kulturhistoriska värde är länsstyrelsen beredd tillstyrka förhöjt låneunderlag för antikvariska merkostnader....."

forts. sid 5

Rom har talat,
saken är klar

(Roma locuta est, causa finita est)

Augustinus 354-430