

Spad



taget

nr 8
1993



Den första rallarkärran. Ur Adelskölds skissbok.

Nu har järnvägsvagnarna äntligen kommit under tak

92-06-26

KIL **VE** Nu har järnvägs-sällskapet i Fryksta fått tak över sina gamla järnvägsvagnar. Den nya vagnhallen står klar efter en gedigen insats av medlemmar och f d järnvägarer. Två års frivilligt arbete har lämnat ett mycket bra resultat till en rimlig kostnad.

Kils kommun begärde 300 000 kronor för att bygga vagnhallen. Det har frivilliga krafter nu gjort för 65 000 kronor. På onsdagen visades hallen för press och andra intresserade. I morgon, lördag, kommer chefen för Järnvägsmuséet i Gävle till Kil för en mera högtidlig invigning. Då ska den gamla dragdresinen provas och alla får lära sig hur man slår i en rälsspik med schwung.



Några av de som jobbat har placerat sig i "kungavagnen", en sådan som forslade Oskar I på hans invigningstur. Det är John Grindvall, Nisse Halth och Ingemar Johansson och nedanför vagnen Fritz Johansson och projektledaren Matts Thunberg.

Spad @ taget

nr 8
1993

FRYKSTAD CLARA ELFS
JERNVÄGS SÄLLSKAP

Ordförande Roland Falck
Skogsvägen 7
665 00 KIL tel 0554/13112

Sekreterare Olle Hyensjö
Lillmossevägen 7
663 00 SKOGHALL tel 054/521147

Kassör Eivor Thunberg
Idalagatan 5 A
653 41 KARLSTAD tel 054/183923

Övriga styrelsemedlemmar:
Bertil Magnellsson, Kil
Kai Norström, V Ämtervik
Bertil Nielsen, Forshaga
Matts Thunberg, Karlstad

BYGGMEDHJÄLPARE:

Gunnar Berglund
Ingvar Dahlqvist
Roland Ö. Laine Falck
John Grindvall
Lasse Göthlin
Nisse Halth
Lars Henningsson
Olle Hyensjö
Gunnar Johannesson
Arvid Johansson
Bror Johansson
Fritz Johansson
Ingemar Johansson
Sune Jonsson
Jan-Eric Jonsson
Per Larsson
John Larsson
Zeth Lindström
Bertil Magnellsson
Kjell Magnusson
Sven Nordling
Bertil Nyberg
Alf Olsson
Axel Persson
Håkan Rutgerström
Bengt Rydström
Arnold Svensson
Claes Thunberg
Eivor Thunberg
Matts Thunberg
Gösta Weimers
Evert Östh

VAGNHALLEN

Ännu en gång. Jo då, nu står den färdig med tegeltak, sponsorskylt och allt!

ICA Maxis i Karlstad byggde om och där fick vi 6 lysrörsarmaturer med vardera 4 lysrör så nu kan vagnhallen beses även på kvällstid. Det underlättade kanske att ICA Maxis ägare Bola Sigvardsson bor i Fryksta!

Claes Thunberg körde grävscooper från Perssons Grävmaskiner när vi la ner elkabeln och sedan kopplade f.d. SJ-elektrikern Jan-Eric Jonsson in alltihop. I ett skåp i stationshuset förvaras nu utställningsmaterialet under värme vintertid.

Budgeten har hållits och totalkostnaden för spår och vagnhall blev c:a 65.000:- kronor.

Här nedan en förteckning över sponsrande företag och byggmedhjälpare.

ETT HJÄRTLIGT TACK TILL ER ALLA!

Matts Thunberg
Byggnadsansvarig

FÖRETAG:

Banverket
Crefo
Fonderade Bygdemedel
ICA Maxis
Industriställningar
Kils Trä- & Byggvaror
Kils Volymbyggen
NCC
Nordmark-Klarälvens Järnvägar
Perssons Grävmaskiner
Pretak
Skanska Prefab

ÅRSMÖTET

hålls i Kyrkans Gård, Kil, tisdagen den 20 april 1993 kl 19.00.

Kaffe och smörgås till självkostnadspris.

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA!

är nu färdig och ett exemplar bifogas. Vi har låtit trycka 10.000 ex till en kostnad av 20.000:- kronor. Då vi har fått 10.000:- kronor av Fonderade Bygdemedel till detta ändamål är vi ändå inte barskrapade utan kan fortsätta skaffa utställningsmaterial till vagnhallen.

I år tänker vi bland annat skaffa en bandspelare och spela in en presentation av utställningen i hallen. Vi har också resonerat om att på en vägg i hallen dokumentera Fryksta efter 1871, då "vår" järnväg lades ner.

- o -

Nytt museum i "svenska järnvägars vagga" Alla tiders vagnar

På hösten 1850 invigde Oscar I Sveriges första järnväg. Den låg mellan Fryksta och Lyckan. I lördags, 142 år senare, invigdes en veteranåtgagnshall i Fryksta.

Ritningen på hallen gjordes redan 1984 men 1989 började Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap bygga hallen med bara 10 000 kronor i kassan.

Med hjälp av sponsorer och frivilliga är nu veteranåtgagnshallen klar och den invigdes på lördagen av Lars-Olof Karlsson, chef för Järnvägs museet i Gävle.

— Jag är mycket glad över att få inviga veteranåtgagnshallen som ligger vid svenska järnvägars vagga. Det blir ett fint komplement till vårt museum i Gävle, sade Lars-Olof Karlsson innan det blå-gula bandet klipptes av.

Besökarna kunde under dagen bland annat titta på vagnhallens samlingar, fyra vagnar som rekonstruerades 1927 enligt gamla ritningar på vagnar som trafikerade banan, gå på tipspromenad med järnvägsanknytning, tävla i rälsspikning eller prova på att åka dragdressin.

Järnvägen började byggas



Järnvägsbyggarens barnbarns barn Kai Norström, sällskapets ordförande Roland Falck, Järnvägs museets chef Lars-Olof Karlsson och Anders Hjärpe från Åmål-Årjängs järnvägssällskap.

för att underlätta transporter mellan Fryken och Klarälven. På den tiden fraktades stora mängder gods med båt på Fryken som sedan fraktades landvägen till Lyckan för vidaretransport på Klarälven till Karlstad.

På våren 1849 togs första spadtaget på järnvägsbygget som leddes av kapten Carl Edward Norström. Han hade varit i Amerika och lärt sig järnvägsbygge av John Ericsson.

Hösten 1850 kunde den åtta kilometer långa järnvägsba-

nan invigas av kung Oscar I. Trafiken gick de första åren med hästdragna vagnar, men i juni 1856 togs lokomotivet "Frykstad" i drift.

Loket användes i 15 år på banan och efter det i 35 år på Carlsborgs och Carlskronas fästningar. Det är Sveriges äldsta bevarade lok och står nu på plats nummer 1 på Järnvägs museet i Gävle.

Järnvägen upphörde efter 22 år då banan konkurrerades ut av den nya järnvägen mellan Arvika och Karlstad.

NWT INGA-LILL HAGBERG

Jernvägsvänner!

Så har då ännu ett år gått - ett för Jernvägs Sällskapets del mycket händelserikt sådant - och det är dags för mej att komma med min vanliga påminnelse om årsavgiften. Den är oförändrad 30:- för hela året, inklusive "Soadtaget", som Du nu fått i Din hand - hoppas Du får en stunds trevlig läsning!

Hoppas också att Du använder bifogade inbetalningskort och på så sätt "drar Ditt strå till stacken" - för det tackar jag på förhand:

Vill här också tacka er så hjärtligt, som utöver årsavgiften skänkt oss en extra "slant". Den är mycket välkommen - det är många "hål", som skall fyllas.

Hjärtliga Jernvägshälsningar!

Kassören Eivor

--oOo-- --oOo-- --oOo-- --oOo-- --oOo-- --oOo-- --oOo-- --oOo-- --oOo--

Lås till "Fryckstads" grind åter hos Jernvägssällskapet

92-11-23

KIL  Vart tog det gamla loket "Fryckstad" vägen sedan det slutat trafikera den gamla bandelen mellan Fryksta och Lyckan? Man vet att det hamnade på befästringsarbeten i Karlskrona men därefter fick det antagligen samma roll i Karlsborg. Nu har ett hänglås överlämnats till Jernvägssällskapet i Kil som tyder på det.

Kjerstin Ekblad bor i Kil sedan ett antal år men bodde där som ung fram till 1946. Hon träffade en gång en sergeant från Karlsborg som heter Bjerke och han hade på ett konstigt sätt kommit över ett hänglås som härrör från det gamla loket. Han hade under krigsåren verkat i Kil som luftvärnssoldat.

☐ Gick till "jerngrinden till lokomotivet"

Vid en auktion i Karlsborg hade han köpt en skräplåda och i den låg ett bastant hänglås. På nyckeln fanns en bricka med handskrift som talar om att låset har gått till "jerngrinden till lokomotivet



Bertil Nyberg från Fryckstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap tillsammans med Kjerstin Ekblad och hänglåset som hon nu kan vidarebefordra till sitt ursprung.

Fryckstad". Med sina tidigare kontakter med Kil insåg han snart att låset vore en värdefull sak för den förening som

arbetar för att bevara alla minnen från järnvägstiden..

Därför kom låset i Kjerstin Ekblads ägo och efter några år i hennes sommarstuga kunde hon häromdagen överlämna det till Bertil Nyberg som har hand om den arkivariska delen av arbetet i sällskapet. Han har själv forskat och funnit att det var en stationsskrivare vid namn Carl Paulsen som upptäckte loket

på Karlsborgs fästning och såg till att det kom till järnvägsmuseet där det nu är en av de mest värefulla föremålen.

Nu är låset "hemma" och hur det ska förvaras blir en fråga för styrelsen. Det är dock för värdefullt för att det än en gång ska tjäna som lås för ett lokstall även om det nu finns ett nytt sådant i Fryksta.

GÖRAN AXELSON

"Clara Elfs"

nya vagnhall färdig



Foto: BRITTA STAAKE

FRYKSTA  Alla aktiviteter hade anknytning till järnvägar och tåg när den nya vagnhallen invigdes i Fryksta på lördagen. Sedan chefen för Sveriges Järnvägmuseum Lars Olov Karlsson, alias LOK, hållit invigningstalet och klippt de blågula banden kunde barnen ta en rundtur i "Frykstaloket" medan de vuxna tävlade i rälsspikning.

Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap har kämpat i drygt två år med att färdigställa vagnhallen. Många timmars frivilligt arbete och en rad sponsorer har möjliggjort projektet.

I vagnhallen kommer man att förvara de gamla järnvägsvagnar som finns i sällskapets ägo. Här finns också en kopia av Frykstaloket, det första loket som trafikerade järnvägen. Kopian är från 1927 och är identisk med originalet, det lok som byggdes någon gång under 1850-talet och numera förvaras på Sveriges järnvägmuseum i Gävle.

Roland Falck, ordförande i Frykstad Clara Elfs Jernvägs

Sällskap, berättade om järnvägens historik och lovordade alla inblandade för det engagemang de visat för projektet.

□ Första i landet

När järnvägen byggdes 1849 var den en av de första i landet. Genom att den tjänade som en sammanbindande länk mellan Fryken och Klarälven fick den en stor betydelse för timmerfrakten i Fryksdalen.

– En häst kunde dra sju-åtta gånger så mycket på rälsen som på landsvägen, sa LOK, som höll invigningstalet.

När han anlände till Fryksta stod mottagningskommittén på spåret och väntade. Här fanns Roland Falck, ordförande i Frykstad Clara Elfs Jernvägs sällskap, Bertil Magnellson, skapare av det spel om järnvägen som uppfördes i samband med Karlstads 400 årsjubileum 1984, Mats Thunberg, projektledare och Anders Hjerpe, representant för Ämål-Ärjängs järnväg.

□ Barnbarnsbarn

Men den mest iögonfallande mottagaren var nog ändå Kai Norström, barnbarnsbarn till

Carl-Edvard Norström som byggde den första järnvägen. Iklädd folkdräkt och med en tidsenlig resväska stod hon där med sin matsäckskorg, också denna av äldre datum, och med den svenska flaggan i hand.

Som invigningspresent fick Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap mottaga en tavla från Sveriges Järnvägmuseum. Tavlan var en litografi av konstnärinnan Mona Söderberg.

Sedan karlarna visat prov på rallarkrafter genom att skjuta ut vagnarna för allmän visning fick besökarna också större möjlighet att ta del av andra begivenheter inne i vagnhallen. Här finns diverse litteratur om järnvägen och en utställning om järnvägens historia.

□ Dressinen populär

Sedan var det fritt fram för övriga aktiviteter. Barnen kunde åka rundtur i en mindre kopia av Frykstaloket men den gamla dragdressinen tycktes ändå vara det största dragplåstret.

Många av dem som provade på att spika räls kom nog att begrunda forna tiders järn-



Chefen för Sveriges Järnvägmuseum Lars Olov Karlsson, LOK, klippte av de blågula banden och förklarade vagnhallen invigd. Roland Falck visade upp den tavla han fick mottaga i gåva av Sveriges Järnvägmuseum.

BRITTA STAAKE

92-06-29



DE TOG TÅGET

Från Sunne till Karlstad för 44 år sedan.

Det var våren 1866 undertecknad företog en resa till Karlstad i sällskap med min far för att å länslasarettet söka bot för en åkomma i mitt ena ben. Jag var då 15 år gammal.

Från Sundsvik foro vi med ångaren Anders Fryxell, som nyligen blifvit insatt på traden. Flera hundratals människor, mästarels arbetare, som ämnade sig ned till det af elden härjade Karlstad för att få arbete, hade samlats på bryggan vid Sundsvik. Det blef här en stor villervalla, när båten sent omsider anlände från Torsby nästan fullastad. Till all lycka hade ångaren vid sidan en förtöjd däckad lastbåt, hvarigenom faran för kantring var nästan utesluten. I annat fall hade nog alla kommit i sjön.

Sedan man på bästa sätt fått plats med resgoods af koffertar, säckar, yxor, sågar och allt möjligt bar det ändtligen af. I den mån resan fortsattes tilltog oredan bland passagerarna. Den ena buteljen efter den andra hämtades upp från ångarens innandöme och gjorde sin rund bland passagerarna. Kaptenen hette Olsson. Han skötte visst både maskinen och rodet. Det var en hurtig man. Då intet annat hjälpte med bråkstakarna gaf han ördentliga knuffar och örfilar.

Sent omsider kommo vi dock till kajen vid Fryksta. Här fanns ett stort magasin, som vi hade att passera igenom. En stor lång gubbe, som skulle föreställa både hamnkapten och stins stod här och röt och svor. Det var kamrer Ullman det. Och utanför magasinet väntade vårt lands första järnvägståg. Den store gubben bytte här kaptenen af med att tukta de ostyriga resenärerna, hvilka själfva fingo bära sitt resgoods och få det på de primitiva

Svante Forsaeus i Sjöfalle, som forskar om Fryksdalsbanan, har på Kungliga Biblioteket i Stockholm funnit nedanstående fantastiska artikel. Frykstaloket klarade 18 ton i den kraftiga stigningen från Fryksta och 200 personer väger c:a 14 ton!

järnvägsvagnarna. Det fanns på Sveriges första järnvägståg ingen "klasskillnad". Alla fingo vara under bar himmel, ty vagnarna saknade tak, och i de flesta funnos ej häller sittbänkar.

Den store gubben ger slutligen tecken till afgång, och det lilla loket får ett styft arbete uppför den svåra stigningen. Det gick inte häller länge förr än det stannade och, hvad värre var, började gå tillbaka med hisklig fart. Snart voro vi hos den store gubben Ullman igen.

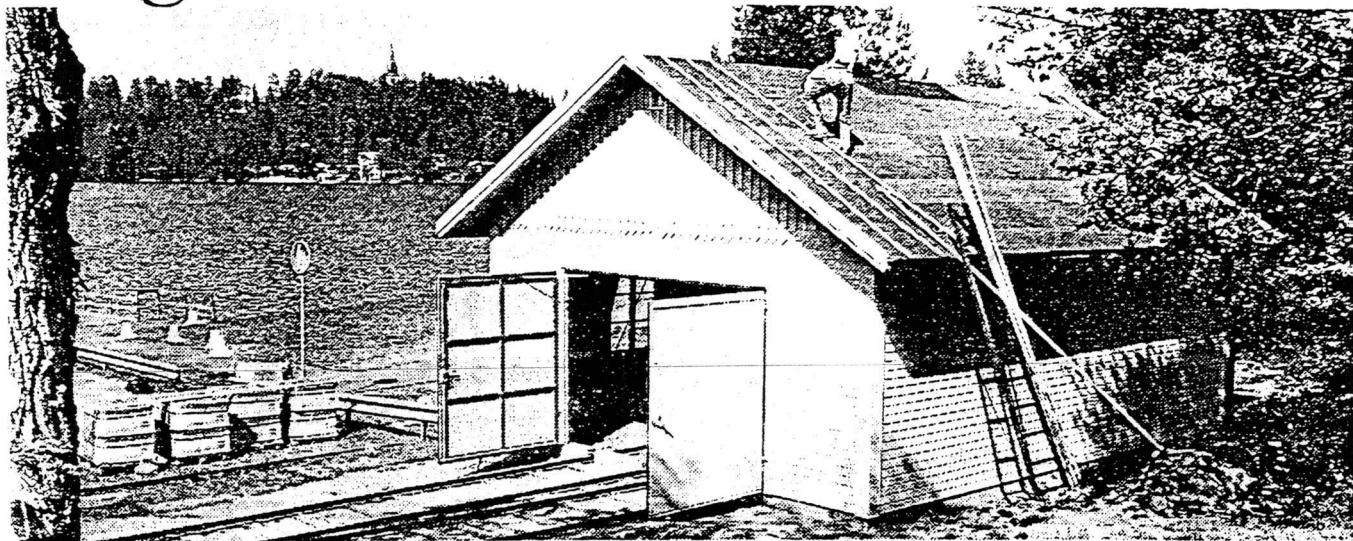
Nu kommenderades den ostyriga skaran af vagnarna för att springande bredvid eller skjutande på efter sista vagnen söka på bästa sätt komma uppför stigningen. Denna gång lyckades det också bra. På kulminationspunkten stannade tåget, och hela skaran kraflade sig upp på vagnarna igen, hvar på det med svindlande fart bar iväg utför lutningarna till Klarälven. Därunder hade jag gripit handfast om min fars arm för att allt skulle gå bra. Här "omlastades" på en "Örn" d. v. s. en ångare med detta namn med ett stort hjul på hvardera sidan, som plaskade om väldeliga i vattnet och förde ångbåten framåt. Snart fingo vi se Karlstads nakna brandmurar med sina hängande kakelugnar. Det var en hemsk syn att skåda, ty nästan hela staden var nedbrunnen.

Resan var nu fullbordad, och de onyktra passagerarna hade under den omväxlande resan nyktrat till rätt bra, när ångaren lade till vid Sandbäcken strax ofvanför Karlstads västra bro. Somliga hade dock under resan bättrat på ruset, så att de fingo öfvernatta på ångarens däck under bar himmel.

Detta var i den gamla goda tiden. Nu är det ju åtakilligt förändradt med kommunikationerna och äfven i annat afseende. Men missnöjet bland folk är minst lika stor.

L. B.

Järnvägsentusiasterna på väg mot sina drömmars mål



I dagarna läggs taket på den nya vagnhallen i Fryksta och på taket sitter två av de mest aktiva, Mats Thunberg och Arvid Johansson. Hallen flyter väl in i miljön som bör göra Fryksta än mer attraktivt.

KIL (VF) Nu är vagnhallen där vagnarna från den gamla järnågen i Fryksta förvaras färdig och i slutet av juni blir det högtidlig invigning. Hallen har byggts på frivillig väg och till en kostnad av mindre än fjärdedelen av den summa som kommunen räknade fram. Nu får man bättre möjligheter att visa andra delar av järnvägens historia.

När Fryksta Clara Elfs Jernvägs Sällskap fick förfoga över några gamla vagnar som var kopior av de som en gång trafikerade järnvägen mellan Fryksta och Lyckan uppstod frågan hur de skulle förvaras. Flera provisoriska lösningar fanns under en tid men inom föreningen ville man ha möjligheter att visa vagnarna i en riktig miljö.

Den chansen fanns i Fryksta och snart hade man beslutat att bygga en vagnhall intill den gula stationen vid bangården. Men när kommunen räknade fram kostnaden löd denna på 300 00 kronor redan i mitten av 80-talet.

Inom föreningen finns flera f.d. järnvägsmän och tillsammans med dessa kom man överens om att försöka uppföra hallen i egen regi. Ett stort antal sponsorer kontaktades och man möttes av en stor välvilja. Nordmark Klarälvens Järnväg skänkte en växel och räls som legat på Våxnäs gamla station tillsammans med ett antal skarvbultar som svetsades upp av en privatperson.

Både material och transporter hjälpte olika företag och enskilda personer till med och snart låg spåret klart, det var bara hallen som fattades. Men även här gick det undan och snart reste sig en hall som fick samma utseende som stationshuset intill. Arbetet

blev klart i fjol höst och man kunde också montera en stoppbock som även den kom från Våxnäs.

Nu återstår bara tegeltaket och elinstallationen. Fram till årsskiftet hade föreningen förbrukat 50 440 kronor och det som återstår beräknas kosta cirka 15 000 kronor. Kvar är sedan en bättre informationsbroschyr och några andra mindre saker som beräknas kosta cirka 20 000 kronor.

För två år sedan fick man ett bidrag från Klarälvens vattensystem på 30 000 kronor och ett

nytt bidrag har begärts, det är dock osäkert om det blir några pengar.

Nu är man ganska tillfreds hos järnvägssällskapet men det finns en dröm kvar. Nämligen ett litet järnvägsmuseum som kan visa hur satsningen på järnvägar i Sverige började och vilken betydelse de har haft för Kils kommun. Järnvägsstationen intill är ju som skapt för ett sådant ändamål.

92-05-20 GÖRAN AXELSON.



En välförtjänt utmärkelse har Bertil Magnellsson fått Musik och järnvägar gav kulturpris i Kil

KIL (VF) 92-11-20

Det blir två veteraner som får dela på årets kulturpris i Kil. Yngve Bergenfur och Bertil Magnellsson heter de som vid kulturnämndens sammanträde i veckan tillerkändes årets pris. Samtidigt gick ungdomsledarstipendiet till paret Roland Brunzell och Yvonne Steen.

Yngve Bergenfur är den mest kände och han är kilsbo från början. Efter slutat arbetsverk har han återvänt och har förgyllt tillvaron för många.

Som före detta kantor i Frykerud hade han redan tidigt tjänat bygden. Det är hans stora engagemang inom sången och musiken som ger honom belöningen. De senaste uppgifterna bland många är att leda en pensionärskör och att utgöra en hörnsten i Frykeruds spelmannslag.

Bertil Magnellsson är mannen bakom Fryksta Clara Elfs Jernvägs Sällskap. Han var en av initiativtagarna i mitten på 1970-talet till sällskapet som tagit till sin uppgift att rädda den gamla järnvägen mellan Fryksta och Lyckan åt efter-

världen. Hans oförtröttliga arbete har gett ett bra resultat.

Ungdomsledarstipendiet går till Roland Brunzell och Yvonne Steen som ända sedan Kils Motorklubb startade sin motocrossverksamhet för 12 år sedan på allvar gått in för ungdomsarbetet.

De har breddat studieverksamheten i klubben och har en god andel i att det av 120 aktiva förare i dag är två tredjedelar knattar och ungdomar. De har verksamt bidragit till att motocrosssektionen numera kan räknas till de större i landet.

VAGNHallen I Fryksta

är tillgänglig från Valborgsmässoafton till omkring 1 oktober. Nyckel kan lånas på Vandrarhemmet för-, eftermiddagar och kvällar och hos Miljöforskargruppen i gamla stationshuset under kontorstid måndag - fredag. Då konstitställning pågår i nya stationshuset finns nyckel även där.

Som framgår av bilden nedan kan även barnen sysselsättas!

Välkomna - glöm inte att skriva namnen i gästboken!

NWT — måndag 29 juni 1992



Foto: SAMUEL ANDERSSON

Karin Sandborg och Anna-Linnéa Viberon tyckte det var roligt att prova på att åka dragdressin.

--oo0oo-- --oo0oo-- --oo0oo-- --oo0oo-- --oo0oo-- --oo0oo-- --oo0oo--

Det här kan Du köpa hos Sällskapet:

Tavla Fryksta 1873 inramad	375:-	Frej Alsterlind:	
-"- medlemspris	345:-	Några notiser om Frykstabanan	25:-
-"- oinramad	130:-	Georg Ullman:	
-"- medlemspris	100:-	Bengt Ullman o Frykstabanan	30:-
Passeoartout till d:o	35:-	Vägvisare för resande i	
Vykort i färg av Fryksta-		Sverige 1865 plus karta	50:-
loket	2:-		

Intresserad? Ring Bertil Nyberg i Kil 0554/10665