

Spad



taget

nr 10
1995



Den första rallarkärran. Ur Adelskölds skissbok.

Ett informationsblad från Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap.

FRYKSTAD CLARA ELFS JERNVÄGS SÄLLSKAP



Undertecknade vill härmed inbjuda Er att bilda en ideell förening, förelagsvis kallad Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap. Sällskapet skall arbeta med följande syfte:

- 1) att verka för att lämningarna efter Sveriges första järnväg, Fryksta-Lyckan, bevaras och om möjligt restaureras samt förses med markeringar, vägvisartavlor m.m.
- 2) att katalogisera allt tillgängligt materiel om järnvägens bygande: kartor, kontrakt, arbetsbeskrivningar, protokoll, bilder, tidningsartiklar etc.
- 3) att utföra modeller eller kopior av materiel, som använts vid järnvägen
- 4) att verka för utställningar ordnas, exempelvis på Värmlands Museum och på kommunalkontoren i Forshaga och Kil.

För att fatta beslut om Sällskapets bildande hålles första sammanträde på Kyrkans Gård, Långgatan 35 i Kils samhälle, tisdagen den 4 mars kl. 19.30.

-- Alla intresserade inbjudes --

Kil och Forshaga den 3 februari 1975.

Albert Jansson	John Johansson	Bertil Magnusson
Ångbacken	Lyckan	Lärsvägen 1
660 91 Skived	660 90 Forshaga	665 00 Kil
Tel 054/70288	Tel 054/70635	Tel 0554/12246

Matts Thunberg	Karl Oman
Idalagatan 5 A	Järnvägsgratan 5
653 41 Earlstad	655 00 Kil
Tel 054/18 39 23	Tel 100 10

För 20 år sedan

utsändes vidstående upprop till intresserade i Kil och Forshaga. Gensvaret var stort - ett 80-tal personer beslutade den 4 mars 1975 att bilda Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap. Mer om jubiléet inne i Spadtaget.

ÅRSMÖTET

hålles i Kyrkans Gård, Kil, lördagen den 4 mars 1995 kl 15.00 samma datum som Sällskapet bildades 20 år tidigare.

Kaffe och smörgås till självkostnadspris.

Videon från krönikespelet 1984 visas.

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA !

Spadtaget
nr 10 1995

**FRYKSTAD CLARA ELFS
JERNVÄGS SÄLLSKAP**

Ordförande: Roland Falck
Skogsvägen 7
665 00 Kil tel 0534/13112

Sekreterare: Matts Thunberg
Idalagatan 5A
65341 Karlstad tel 054/183923

Kassör: Eivor Thunberg
Idalagatan 5A
65341 Karlstad tel 054/183923

Övriga Styrelsemedlemmar:
Bertil Nyberg, Kil
Bertil Nielsen, Forshaga
Kai Norström, V Ämtervik

Kära Jernvägsvänner !

Som framgår av annan plats i detta Spadtag så är årets årsmöte, p.g.a. Sällskapets "20-årsjubileum" tidigare på året än det brukar vara - alltså redan 4 mars. Det vore trevligt få se Dej där - filmen från krönikespelet 1984 är faktiskt riktigt sevärd. Som vanligt bifogar jag inbetalningskort för årsavgiften, som fortfarande är endast 30:- kronor. Det har visat sig att fler och fler tycker att årsavgiften är så låg att de ökar på med ett bidrag - 1994 kom det t.ex. in 1590:- kronor på detta sätt. Tack alla medlemmar - både med och utan extradusör - det är ju ni som hjälper Sällskapet fortleva. Sällskapet måste ju klara sig självt - i kommunala bidrag fick vi 1994 endast 1040:- (750:- från Kil och 290:- från Forshaga).

Med varma Jernvägshälsningar

Eivor Thunberg
Kassör

Medlemmar i Sällskapet.

Nu kommer Spadtaget nr 10 samtidigt som Sällskapet firar 20-årsjubileum. På följande sidor får Du ett sammandrag av vad som hänt under de 20 åren och det är väl ingen tvekan om att bygdens folk nu vet mycket mer om den gamla järnvägen än för 20 år sedan.

Antalet medlemmar i Sällskapet har under 1994 ökat till 225 och verksamheten i Vagnhallen har varit livlig - särskilt i samband med Kil Hela Veckan och Frejalyftet, då vi hade många besökare.

Utställningen i Vagnhallen har byggts ut och trallgolv runt hela insidan underlättar för besökarna. Orientering på engelska och tyska har satts upp och vi har fått hjälp av en svenska gift i Holland med en översättning till holländska av vår broschyr. Små brevlådor med broschyren har satts upp på Länsstyrelsens stolpar vid Fryksta, Illberg och Lyckan. Lådan vid Fryksta blev omedelbart sönderslagen och uppsattes igen efter reparation. Efter någon vecka försvann den definitivt !

Med detta Spadtag följer ett vykort över Frykstaområdet som Sällskapet tagit fram. Vill Du ha fler kontakta Bertil Nyberg, tel. 0554/10665. Det kostar 2:- (+ ev. porto).

Även en vit T-shirt med vår logotype (se första sidan) c:a 9 cm i svart tryck på vänster framsida kan Du beställa, pris 60:- kronor.

1984 ordnade Sällskapet ett krönikespel i Fryksta om kung Oscar I:s invigning av Frykstads Jernväg år 1850. Spelet videofilmades och vi har tagit fram en VHS-kopia som kommer att visas på Årsmötet och 20-årsdagen av Sällskapets grundande den 4 mars 1995 på Kyrkans Gård i Kil.

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA !

Matts Thunberg
Sekreterare

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM I GÄVLE

har fått ny chef. Han heter Robert Sjöo och kommer närmast från Lantmäteriverket i Gävle. Vi hoppas på bra samarbete !

VAGNHALLEN

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

VÄLKOMNA - glöm inte att skriva namnet i gästboken !



Flankerade kring förste ordf. i sällskapet Erik Hedin syns fr.v. Mats Thunberg, stationsinspektör, Bertil Nyberg, Kil, hembygdsrörelsens man, departementssekr. Hans Berg, Stockholm, och trafikområdeschefen för SJ, byrådirektör Rune Zakrisson längst t.h.

80-talet ortsbör och flera notabiliteter med när Kil fick unikt järnvägssällskap

1975

I alla tider har man transporterat gods och människor mellan sjösystemen i Värmland, så det kanske inte var så underligt att den första järnvägen byggdes mellan Fryken och Klarälven 1849. Den lades ner 1871 och 50-årsminnet firades 1899 med en minnessten i Illberg och även det hundraåriga jubileet 1949 uppmärksammades, men sedan blev det tyst om banan. De flesta i bygden hade väl sett minnesstenen och rälsstumpen vid Illberg och minnesstenen vid Lyckan, men mer var det inte förrän 1975 då Fryksta Clara Elfs Jernvägs Sällskap bildades på framför allt Bertil Magnellssons initiativ. Då blev det fart. Redan innan Sällskapet bildades hade banan kartlagts av elever vid Älvkullgymnasiet i Karlstad under ledning av Bertil Magnellsson och det kuriösa inträffade att Ullmansarkivet med mängder av handlingar om Frykstajärnvägen överlämnades till Värmlandsarkiv några dagar innan Sällskapet bildades. 160 medlemmar fick Sällskapet vid starten och också en stor massmediabevakning. Länsstyrelsen åtog sig skyltning av banan och Skogsvårdsstyrelsen rörde så att man nu utan svårighet kan gå de delar av banvallen som finns kvar.

1976

En svartvit broschyr tages fram och den fick strykande åtgång och nytrycktes flera gånger.

1977

Häststallet i Fryksta revs och ersattes med en ganska snarlik byggnad. Det gamla stationshuset renoverades grundligt av Kils kommun, som senare sålde byggnaden till Miljöforskargruppen.

1980

Sällskapet deltog i flera utställningar med det material man fått ihop och "Spadtaget" utkom för första gången. Samma år gav Sällskapet ut ett vykort i färg av locket Fryckstad och rallarkällan nära spåret i uppforsbacken mot Höjden renoverades. C:a 150 medlemmar i Sällskapet.

1982

Minnesstenen vid Lyckan flyttas närmare spårområdet. Järnvägs museet erbjuder Sällskapet de fyra rekonstruerade vagnarna som deposition. 144 medlemmar.

1983

Vagnarna ankommer till Kil och förvaras av kommunen. 129 medlemmar.

1984

En spårstump med autentisk räls anläggs vid Lyckan. Rälsen kommer från en riven källare vid Apertin. Invigning i juni med stor pompa. I Fryksta anläggs en spårstump med autentiskt läge, men tyvärr inte autentisk räls. Vagnarna

placerades där och i augusti hölls ett pampigt krönikespel skrivet av Bertil Magnellsson med stor dräktparad om kung Oscar I:s invigning av banan år 1850. Huvudpersonerna deltog sedan i full mundering i Tågets Dag i Karlstad. 130 medlemmar.

1985

Kopia av John Ericssons lok Novelty besöker Fryksta och drar mycket folk. Kils kommun tar fram förslag till en vagnhall för vagnarna som kostnadsberäknas till 300.000:- kronor. Sällskapet trycker 500 kopior av Rydbergs målning av Frykstaområdet från 1873. Tavlan blir mycket populär. 1865 års tidtabeller kopieras för försäljning. 138 medlemmar.

1986

Sällskapet protesterar mot rivningen av hus vid Fryksta som tidigare varit bostad för sjökaptenerna. Huset rivs ändå. 167 medlemmar.

1987

Förslag att förvara loket Fryckstad och vagnarna i nybyggd lokal vid Apertin. Kommunalråden tillstyrker men Järnvägmuseet i Gävle säger (givetvis!) nej. 186 medlemmar.

1988

Kils kommun tar fram en fin modell av loket Fryckstad och också en karnevalsversion "Fryckstad II" byggd på en traktor. 176 medlemmar.

1989

Utställning vid vandrarhemmet i Fryksta drar mycket folk. Bertil Nielsen ordnar permanent utställning i Hembygdsgården i Skived. Sällskapet beslutar att bygga en vagnhall utan kommunala bidrag. Växel och spår på Våxnäs station i Karlstad rivs och körs till Fryksta. 176 medlemmar.

1990

Vagnhallsområdet planas av och växel och spår läggs ut av gamla järnvägsmän.

1991

Med stark sponsorinsats och många frivilligtimmor byggs vagnhallen för en kostnad av c:a 65.000:- kronor och vagnarna kommer

under tak. Endast tegeltak och el återstår att åtgärda. 193 medlemmar.

1992

Tegeltak och el ordnas och utställningen blir klar. Vagnhallen invigs av chefen för Sveriges Järnvägmuseum i Gävle, Lars Olov Karlsson, den 27 juni. Då hade även sponsorskylden kommit på plats. Detta år tilldelades Bertil Magnellsson Kils kommuns halva Kulturpris - mycket välförtjänat!

1993

Utställningen i Vagnhallen kompletteras och trätrall läggs ut på golvet. Vår färgbroschyr i 10.000 exemplar blir färdig och Bertil Nyberg ser till att Vagnhallen får skylt och loksilhuett. Han färdigställer också flera mappar med material från bland annat Ullmansarkivet. Säkert några tusen besökare i Vagnhallen - c:a 500 hade skrivit sina namn i Gästboken. 216 medlemmar.

1994

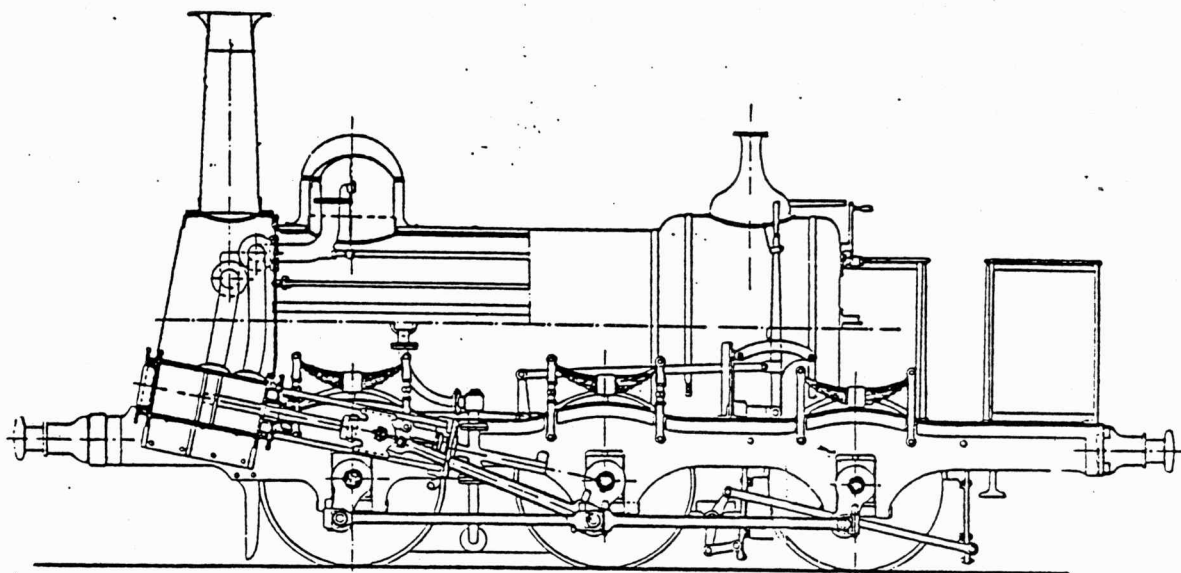
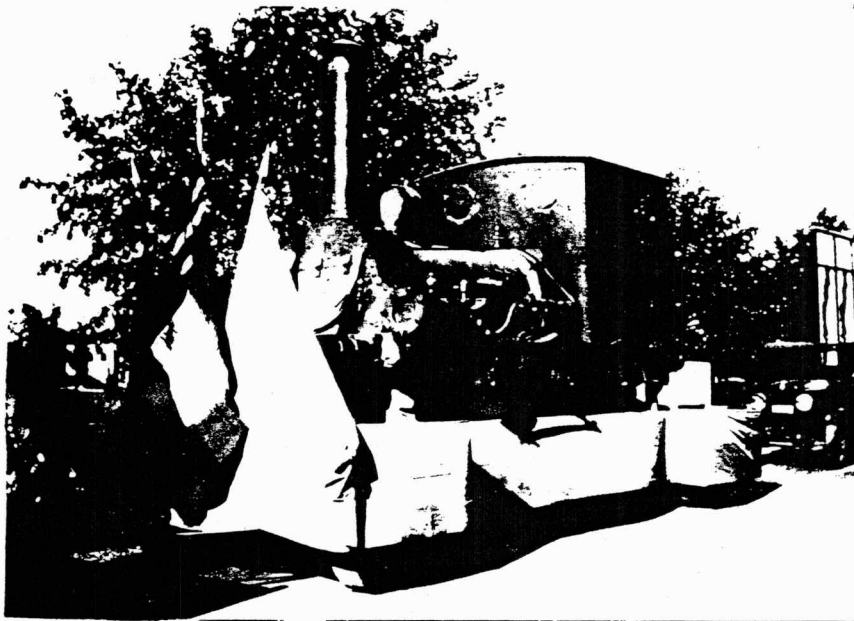
Utställningen i Vagnhallen ytterligare kompletterad, bland annat med orientering på tyska och engelska och en översättning av vår broschyr till holländska. Brevlådor med broschyrer uppsatta vid Fryksta, Illberg och Lyckan. Sällskapet deltar i kommunikationsutställning i Kil under hösten. C:a 900 namn i vår gästbok och säkert mångdubbelt antal besökare, vilket något beror på att båten Freja lyftes upp i närheten av Vagnhallen. 225 medlemmar.

Sällskapets ordförande:

1975 - 1976	Erik Hedin
1977 - 1981	Bo Johansson
1982 - 1988	Bengt-Hugo Forslund
1989 -	Roland Falck

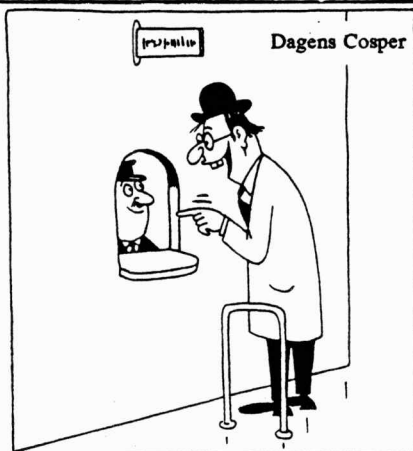
Loket Fryckstad

har "hälsat på" Karlstads-utställningarna 1927 och 1929. I Spadtaget nr 9 hade vi bildbevisen. Nu har vi också fått tag på en bild från 1934, som visar lokets deltagande i kortegen genom Karlstad vid firandet av stadens 350-årsjubileum. Värmlands Museum hade plåten som den kände Karlstadsfotografen Gunner hade knäppt. Förstoring finns i Vagnhallen.



"Fryckstad" levererades av Munktells mekaniska verkstad i Eskilstuna men två år senare än "Förstlingen", 1855. Gemensamt för dessa bägge första svenska lokomotivskapelser var deras uppbyggnad på ytterramar som i sin tur hade sin förklaring i lokalbanornas smala spårvidder. Därmed kunde utrymmet mellan hjulen utnyttjas för placering av vattentankarna. Strängt taget får dessa första svenska lokomotiv betraktas som

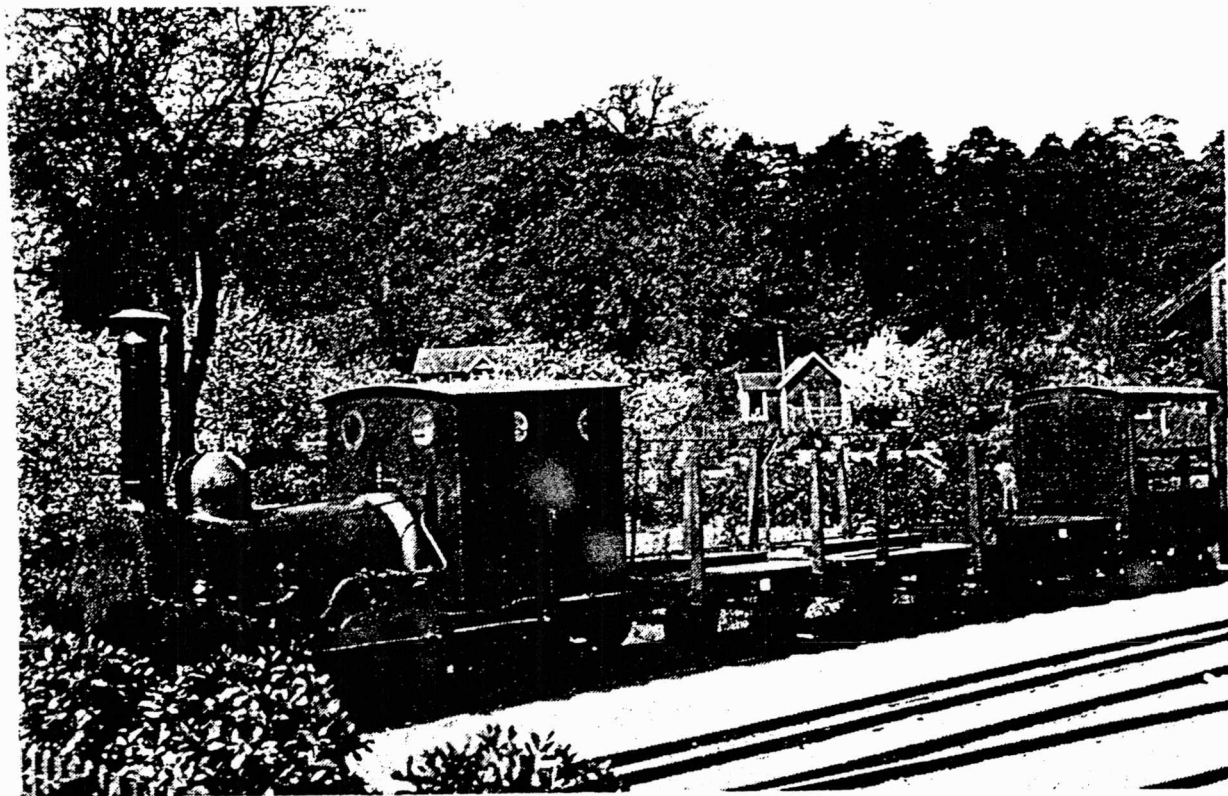
tanklokomotiv. Som synes hade Fryckstadsloket ingen täckt förarhytt utan personalen stod helt ulämnad åt väder och vind. Bägge loken erhöll en säregen "svensk" utformning och avvek från den kontinentala byggnadsstilen framförallt genom hjulparens likformighet samt att Fryckstadloket var sexkopplat vilket var ovanligt för sin tid och samtidigt förklarar de bägge ångcylindrarnas ofta påtalade snedställdhet.



-Kan jag få en enkelbiljett till Göte Borg ?



-Han ska nämligen till Stockholm.



Frykstaloket med rekonstruerat tågsätt.

LOKET FRYCKSTAD

med "våra" vagnar är fotograferade i Tomtebodan innan Järnvägmuseet på 70-talet flyttade till Gävle. Vi hoppas verkligen få se synen igen 1999, men då på "vårt" spår nedanför stationshuset i Fryksta på banans 150-årsjubileum !

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS UTSTÄLLNING I KARLSTAD 1927

Tåg å Frykstad-Clara Elfs järnväg år 1849

Äldsta järnvägen i Sverige

1. Å järnvägen användes "rall"-vagnar av det utseende som här visas. För virkestransport lades ovanpå vagnsbotten en svängbjälke. Då vagnen användes för passagerartrafik, sattes lösa bänkar på vagnsgolvet. Vagnarna drogos av oxar eller hästar.

2. Detta hjul är original. Vid forskning å Värmlandsbruken efter minnen från hästbanorna hittades i en skrothög vid Moriansfors bruk detta gamla hjul, som gått å Frykstad-Clara Elfs hästbana från år 1849. Det är ihåligt och gav vid gång ett rallande ljud — därav namnen "rallevagn" och "rallare". Övriga hjul äro liksom vagnarna nu tillverkade vid Moriansfors bruk.

Detta är SJ:s skylt vid Karlstadsutställningen 1927. Man ställde bland annat ut "våra" vagnar och ett originalhjul från 1849. Hjulet har vi bett att få låna från Sveriges Järnvägmuseum i Gävle och man letar nu efter det. Vi hoppas att de hittar det !

Prolog

av Birgit Nilsson, Kil vid stiftandet av Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap den 4 mars 1975.

I Värmlands ändlösa skogar
växer en svårbärgad skörd.
Den tröskas aldrig på logar,
blir inte till lador förd.
Den värjer sig, risig och vresig,
mot dem, som går skövlande fram
och bödlarnas, skarpslipta yxor
studsar mot isbarkad stam.
Genom milsvida, frostvita skogar
hörs sågarnas vinande sång
och våldiga stammarna sviktar
och faller med buller och bång.

I bergens malmtunga inre
bidar en annan skörd
på att bli bruten och krossad
och upp i dagsljuset förd.
Det slamrar från släggor mot
bultar,
det rasslar av kedjor och block
och sprängskotten dånar i jorden
då människopygmeernas flock
knackar förmåtet på porten
till bergfolkets skattfyllda hus
och kräver att få deras skatter
uppburna i dagens ljus.

Men malmen, som brutits i berget
och furan, som fällts på dess
kam
de måste till hyttan och sågen,
de måste till bygden fram.
Om medarna gnisslar mot barmark,
om grenarna dryper av tö,
i medföre, snöglopp och ösregn,
på glansis, i meterdjup snö,
i gnistrande stjärnklara nätter,
då krävs det vilja av stål
hur vådrets makter sig skapar -
foran skall fram till sitt mål.

Men greve Adolf von Rosen,
han trodde sig funnit på råd.
I England han följt med intresse
trafikingenjörernas dåd.
Att röja och plana och bygga
en vagnväg med syllar och rål.
Den vilda planen förskräkte
mången betänksam själ.
Men lantmätar Örn på Skived
som var en handlingens man
han satte igång en ringdans,
som knappt man tänka sig kan.

Han skickade kapten Norström
på långresa till U S A
att söka råd hos John Ericsson,
så railvägen skulle bli bra.
Sen bildades det ett bolag
av framsynte, värmländske män
som startade detta äventyr
som lever i hävderna än.

Så kom Adelsköld, en frisk och livad
fyr,
pigg på detta nya järnvägsäventyr
som väl fyllde glädjebågarn
för den glade Gröne Jägarn
som ej räddes för att bana blev så
dyr.

Raskt han grejade må skärning å må
bank
så att spåret inte skulle gå i sank.
men hans arbetschef, den kraken,
kved: Jag har aldrig sett på maken!
Pojk, du gör min arme systerson helt
pank.

Morbror Lilliestierna hade vart
major.
Men hans lämplighet för banjobb va ej
stor.
Han som postchef även provat
men rätt skralt då yrket övat,
å han tröttna snart å hem te Åmål
for.

Systersonen va en känd entreprenör,
hette Sundler, å hans namn man minnas
bör.
Han må mången uppgift trixat,
kyrkor, broar, vågar fixat
å han skrattade åt morbrors
misshumör.

Första spadtaget, då togs ju som vi
sett,
utav Sveriges rallarbusse numro ett,
förmiddagen klockan tio
femte maj år förtinio
Adelsköld sej själv har hederstiteln
gett.

Ifrån Värmlands finnbysgd kom som mest
hans folk,
snällt å hyggligt nog må lite lagom
ork

fast i fyllan vilt de härja,
man fick dem i gäddnät snärja
å så hänga dem på väggen opp
till tork.



Arbetsplanen följdes nu må säkra
fjät
som den fastställts utav Kunglig
Majestät.
Profilering, nivellering,
stakning, pinning å dosering,
allting gick perfekt, fastän då
krångligt låt.

Banan togs i bruk redan samma höst och invigdes året därpå av kung Oscar
I under stora högtidligheter.

En färd med tåget, har för mig beskrivits av en som var med som
bromsardräng.

Mitt i förra seklet ble ja
bromsardräng,
för biljettkontrollen va ju ej så
sträng.
Sedan Adelsköld byggt bana
tog vi pojkar oss för vana
smita på ibland å få oss en
gratissväng.

Tröga oxar vanka sta i sävlig lunk,
å mot rälens skarvar skivhjulen
slog dunk - dunk - dunk.
Å må piskan uti handen
trava bromsaren i sanden
för att sätta lite sprätt på oxars
lunk.

Från station ve Fryksta startade
vårt tåg.
Först gick färden fram längs
Käringvikens våg.
Sen vi långsamt fram oss truga
dit där Svante byggt sin stuga
till Rø burn, som bort ve
Skojarbacken låg.

Å så slet vi oppför backen
småningom.
Då gick trögt tills vi på
Löknehöjden kom.
Där fick oxarna ta vila
medan tåget utför ila
å vi bromsa, så då riktigt blixtra
om.

På var tralla satt där en
bromsardräng
för att hejda fartens värsta släng

å däng,
så att ej i stora kröken
man av rälens tog ajöken
å åt Illbergsjåle fick en
rallarsväng.

När vi kom te skolan sen ve Apertin
då tog lärarna där å slog må
paraplyn.
Halva Fader Vår han svalde,
han te slut den inte talde
för han ville åka snålskjuts ner
mot Hyn.

Å en finngubbe, som kom från
fjärran ort
må sin skinnbunt, tyckte tåge gick
för fort.
Han må skinnen ut sej slängde,
å när han i backen dängde
skinnen bärgade hans liv, så ja
sport.

Ner i Flaggkroken stog vakten ve
sin kur
må en randi flagg å signalera hur
vagnar en å en från stupet
skulle tippas ner mot djupet
ifrån Højden, så att allting gick i
tur.

Sen vid Illbergs skjutsgård tog vi
oss en rast
för att få oss lite fågnad i en
hast.
Törsten strupen illa brände.
Vi pånyttfödda oss kände
när bak nya ök vi starta må vår
last.

Sist så kom vi ner te Klarans klara
våg
där ve Lilleds kaj de många pråmar
låg.
De tog lasten över vågen
sen vi lossat den från tågen
å av Örnen drogs den bort mot
Vänerns våg.



I början drogs tåget av oxar,
sedan tog hästarna vid.
Sist kom lilla loket Fryckstad
- man var ju i ångans tid.
Ett tjugotal år man körde,
sen blev konkurrensen för svår.
Jernvägsbolaget upphörde,
till Forshaga såldes dess spår.
Nu lever det inte någon,
som åkt denna dråpliga trad.
Men minnet av den skall leva
på järnvägshistoriens blad.

Här ett tips om vad Du kan köpa hos Sällskapet:

Tavla Fryksta 1873, inramad	375:-	<u>Frej Alsterlind:</u>	
-"-	medlemspris 345:-	Några notiser om Fryksta-	
-"-	oinramad 130:-	banan	25:-
-"-	medlemspris 100:-	<u>Georg Ullman:</u>	
Passepartout till d:o	35:-	Bengt Ullman o Fryksta-	
Vykort i färg av		banan	30:-
loket Fryckstad	2:-	Vägvisare för resande i	
Frykstaområdet	2:-	Sverige 1865 plus karta	50:-

Om Du är intresserad kan Du kontakta Bertil Nyberg i Kil 0554/10665.



