

Spad



taget

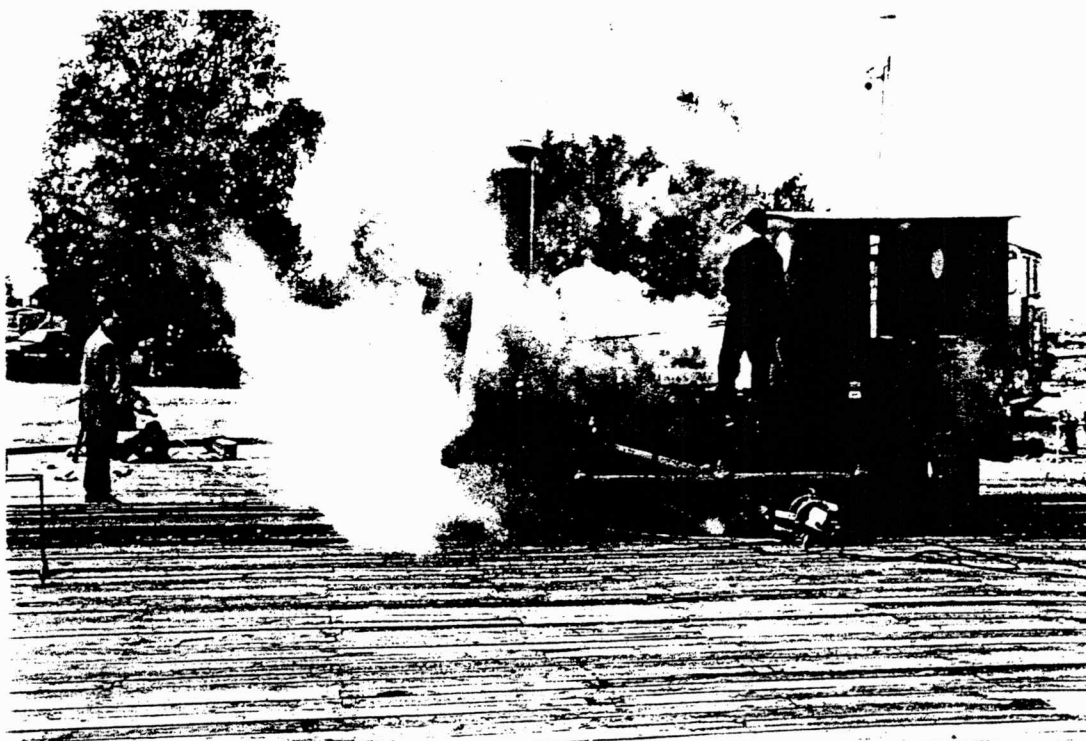
nr 13
1998



Den första rallarkärran. Ur Adelskölds skissbok.

Ett informationsblad från Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap.

Till Frykstads Jernväg 150-årsjubileum den 5 maj 1999 räknar vi med att få loket Fryckstad med vagnar på spåret nedanför gamla stationshuset i Fryksta. Läs mera inne i SPADTAGET.



Fryckstad under ånga för filminspelningen "Sveriges järnvägs historia"! Att ångan inte åstadkommit av stenkol utan av en rökpätron gör ju inget i bild. Foto Ted Nyberg Järnvägsmuseet, Gävle

Spadtaget

nr 13 1998

**FRYCKSTAD 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
Alf Åhsberg, Kil
Bertil Nielsen, Forshaga
Kai Norström, V Ämtervik

JERNVÄGSVÄNNER!

Nu kommer ett nytt SPADTAG och det vanliga inbetalningskortet för medlemsavgiften. Den är fortfarande lika låg - 30:- - och den skall räcka till mycket. Nu är det jubiléet 1999, nya broschyrer och bokutgivningen som kostar stora pengar, men även utskicket av SPADTAGET tar hårt på kassan! Så här mycket kostar det:

Porto	3:50
Kuvert o etikett	:-80
Inbetalningskort	:-40
Tryckning	1:50
Summa	6:50 per utskick

Ett särskilt tack till er alla som "plussar på" medlemsavgiften - under 1997 fick vi in 1.503:- på det sättet!

Kils kommun har bidragit med 750:-, från Forshaga kommun kom inget bidrag 1997, men vi har fått ett större bidrag 1998.

Tacksam om ni använder bifogade inbetalningskort snarast möjligt!

Med vänlig Jernvägshälsning
Eivor Thunberg
Kassör

Till alla medlemmar i vårt Sällskap!

Förra året skrev vi i SPADTAGET att alla besöksrekord i Vagnhallen slogs 1996 då 1500 personer hade skrivit sina namn i vår gästbok. Inte anade vi då att vi skulle få ett nytt rekord 1997 då vi har 4000 antecknade besök!! Det beror naturligtvis på FREJA och allt ståhej kring sjösättning och trafik. Som förra året kommer Frejaföreningen även i år att sköta öppethållandet av vår Vagnhall och försäljning av våra artiklar - en ovärderlig hjälp!

Flera skolklasser har under 1997 besökt Vagnhallen - mycket glädjande!

Många besökande betyder också att många av våra broschyrer går åt så nu har vi beställt 10.000 nya ex. till en kostnad av 14.000:- till detta har vi fått ett bidrag från en fond hos Länsstyrelsen på 3.000:-. Vår broschyr är populär, bland andra har en förening i Stockholm fått 50 ex. för en studiecirkel, som skall avslutas med ett besök i Värmland.

Efter förhandling har vi kommit överens med Jernvägs-museet i Gävle om att låna loket FRYCKSTAD till Frykstads Jernväg 150-årsjubileum den 5 maj 1999. För att få ner kostnaderna, bland annat för bevakning, blir besöket bara under jubileumsdagen.

Sällskapet har tillsatt en kommitté som skall utforma program för jubiléet. Kommitterade är Roland Falck, Matts Thunberg och Alf Åhsberg.

Vår medlem Gunnar Berglund är död efter en olyckshändelse. Det är en stor förlust för Sällskapet. Gunnar var mycket kunnig, han hade alltid de verktyg som erfordrades och han ställde alltid upp när det behövdes och han var alltid glad och positiv. Gunnar - vi saknar Dig och lyser frid över Ditt minne!

Utbildningsradion UR har gjort ett radioprogram om Frykstads Jernväg. Vi har det på band om någon vill lyssna på det.

En annan av våra medlemmar - Svante Forseus i Säffle - håller på att skriva vår banas historia. Han beräknar bli klar i höst så vi kanske kan få boken färdig till jubiléet om den ekonomiska biten kan ordnas.

Tiden går och vi blir alla äldre, hela Sällskapets styrelse är nu pensionärer! Finns det några (givetvis även pensionärer!) som vill hjälpa till inom Sällskapet så är ni välkomna - hör gärna av er - det händer mycket spännande framöver!

Matts Thunberg
Sekreterare

ÅRSMÖTET

*hålles i Kyrkans Gård, Kil, onsdagen den 22 april klockan 19.00
Vi lyssnar på UR radioprogram om Frykstads Jernväg.*

Kaffe och smörgåsar till självkostnadspris.

Välkomna!

Hundraårsminnet

av Sveriges första järnväg

firas vid

minnesstenen vid Illberg

den 5 maj 1949 med början kl. 18.15.

Ur programmet:

Tal av byråchef N. G. Lindskog, Stockholm, samt landssekreterare S. A. Swedberg, Karlstad.

Historik rörande banan föredrages. Sång av St. Kils hembygds-kör, hörnmusik av ABF:s blåsorkester. Servering.

Obs! Lämpliga busstider.

Alla intresserade hälsas välkomna.

St. Kils Hembygdsförening i samråd med Järnvägsområdet.

1899 och 1949

firades Frykstad Jernvägs 50- respektive 100-årsjubileum vid stenen i Illberg, Kil. 1899 invigdes också minnesstenen. 1949 firades jbiléet också i Tomtebodan där loket Frykstad då förvarades och en bild på generaldirektör Upmark vid loket Frykstad publicerades både i Stockholms och Värmlandspressen dagen efter (telefotot var ganska nytt då!).

1999 års firande kommer att ske i Fryksta då loket Frykstad från 1855 med de fyra rekonstruerade vagnarna från 1927 skall placeras på spåret nedanför det gamla, nästan oförändrade stationshuset från 1850-talet. Det kommer att bli en syn för både åskådare och massmedia!!

I SPADTAGET nr 8 1993 (se även sidan 6 i detta nummer) finns en berättelse om en resa 1866 från Sunne till Karlstad med båt, tåg och båt. Vi undersöker nu om den kan dramatiseras och uppföras på jubiléet i samarbete med ångbåtsföreningen Freja och Kils Hembygdsförening.

JÄRNVÄGSHOTELLET - KIL

Stationsinsp
Supé
Delikatesssandwiches

Småvarmt

Värkkyckling

Ananas

Kaffe

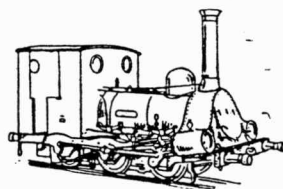
Vino

Grawensteiner

FRYKSTAD-CLARAELFS JÄRNVÄG
100-årsjubileum

1849⁵/₅ 1949

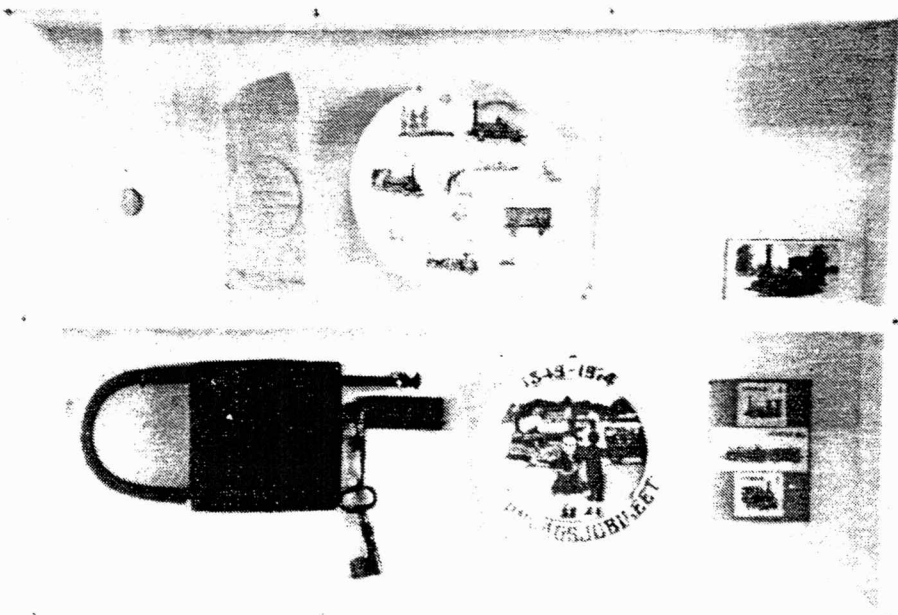
Lok: "FRYKSTAD"
(utvecklat år 1855)



Det här kan Du köpa hos vårt Sällskap:

Tavla Frykstad 1873, inramad	375:-	Frej Alsterlind:	
"", medlemspris	345:-	Några notiser om Frykstabanen	25:-
"", oinramad	130:-	Georg Ullman:	
"", medlemspris	100:-	Bengt Ullman o Frykstabanen	30:-
Passepartout tilld:o	35:-	Vägvisare för resande i Sverige	
Vykort i färg: Loket Frykstad	2:-	1865 plus karta	50:-
"", Frykstaområdet	2:-	T-shirt med logotype Frykstalok	60:-
Videofilm om Frykstabanen	300:-		
"", medlemspris	250:-		

Kontakta Alf Åhsberg i Kil, tel 0554/41342



Skall vara ris!!

ros 

Dagens ris till den bland de tusentals besökare i Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskaps Vagnhall i Fryskta, som stulit det hundraåriga hänglåset till loket Fryckstads förvaringsrum i Karlsborgs fästning under 1800-talet; en helt oersättlig klenod för Sällskapet.

CEJS

Vårt hänglås från Karlsborgs fästning, som under många år låste in loket Fryckstad, stals under öppettiden i Vagnhallen. Med en skruvmejsel tog sig någon in i vårt kuriosaskåp och stal - förutom låset - några värdelösa frimärken och entrébiljetter till Järnvägmuseet i Gävle. Låset var det enda oersättliga föremålet i våra samlingar i Vagnhallen!

Uno Markusson i Kil

har skänkt ett stort färgfoto över spårstumpen vid Illberg. Fotot, som kommer att hängas i Vagnhallen, är taget innan Skogsvårdsstyrelsen började röjningen av området.

Apropå X-2000

För 100 år sedan

förtäljdes att Uddevalla-Lelångenbanan torde vara den stabilast byggda smalspåriga järnvägen i vårt land. Tågen får här passera med en hastighet av inte mindre än 40 km/tim och nyligen körde ett extratåg hela banans längd 90 km på två timmar och 25 min.



1847 och 1848 började det hända saker på järnvägsfronten!



För 150 år sedan

började det bli aktuellt att bygga järnvägar. Handlanden Bratt har hos Konungens befallningshavande här i Länet begärt för-

ordnande att förrätta undersökning för anläggande av en Jernväg mellan Fryken och Clara elf.



För 150 år sedan

sammanträdde det bolag som bildats för järnvägsbygget mellan Fryken och Clara älf. Samtidigt bildades ett bolag, som skul-

le skaffa ett ångbogsersingsfartyg uppåt Fryken, men förslaget att de båda bolagen skulle sammanslås förkastades.

Vi har lok och vagnar, stationshus och ångbåt och borde väl med hjälp av ljud och rök, en uppläsare och statister kunna återskapa denna scen efter 133 år!?

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 ordentliga 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

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.