

Spår



taget

nr 15
1999



Den första rallorkärran. Ur Adelskölds skissbok.

Ett informationsblad från Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap.



Minnesstenen vid Illberg avtäcktes vid en högtidlighet på 50-årsdagen efter banbyggets inledning den 5 maj 1899.
Foto Arvid Kjerling. Från Sveriges Järnvägsmuseum

Spadtaget

Nr 15 1999

**FRYKSTAD CLARA ELFS
JERNVÄGS SÄLLSKAP**

Ordförande: Roland Falck
Lerhol, Nordhaget
671 94 Brunskog 0570/50521

Sekreterare: Matts Thunberg
Idalagatan 5 A
653 41 Karlstad 054/183923

Kassör: Eivor Thunberg
Idalagatan 5 A
653 41 Karlstad 054/183923

Övriga styrelsemedlemmar:
Bertil Nyberg, Kil
Alf Åhsberg, Kil
Bertil Nielsen, Forshaga
Kai Norström, V. Ämtervik

Järnvägsvänner!

Nu närmar sig "DAGEN", d.v.s. vår 150-årsjubileumsdag den 5 maj. Som framgår av annan plats i detta blad, så är det en dyrbar historia för vårt Sällskap så jag hoppas att ni nyttjar bifogade inbetalningskort för årsavgiften som vi inte har höjt nu heller - den är fortfarande endast 30:-! Så vill vi i Sällskapet hjärtligt tacka alla generösa bidrag som vi fick utöver medlemsavgiften förra året!

Sen vill jag personligen tacka vår medlem revisor Gunlög Rhodiner, som kontrollerar mitt bokslut!

Eivor Thunberg
Kassör

Till alla medlemmar i vårt Sällskap.

På omslagssidan ser ni 50-årsfirandet av banbyggets start den 5 maj 1899. Nu på 150-årsdagen den 5 maj 1999 firar vi i Fryksta med loket Fryckstad som huvudattraktion - program finns på sidan 4. Se också sidan 3 där vi vädjar om medverkan av våra medlemmar.

Det kostar stora pengar (25.000:-) bara för att få hit loket Fryckstad från Gävle för första gången sedan 1872 så passa på och kom och titta - det dröjer nog många, många år till nästa besök!

Pengar ja - cirka 25000:- är bundna i vårt nya boklager, så därför vädjar vi till er våra medlemmar att vara generösa när ni betalar medlemsavgiften. 1998 var ni fantastiska - 5293:- utöver medlemsavgifterna, vilket vi tolkar som att ni gillar vårt sätt att använda pengarna!!

Vi får kommunala bidrag också - i år 750:- från Kil och 2000:- från Forshaga!

Boken om Frykstads Jernvägs Actie Bolag, som tryckts i 600 exemplar, kom tyvärr ut bara någon dag före jul, varför vi missade större delen av förväntad julkappsförsäljning. Vi får nu satsa på julen 1999 i stället. Hittills har cirka 200 exemplar sålts av boken. I detta sammanhang vill Sällskapet rikta ett särskilt tack till författaren Svante Forsaeus, som med mycket små ekonomiska bidrag från Sällskapet, gjort ett jättearbete att samla in och skapa en bok om vår bana. Tala om idealitet!!

Något ganska fantastiskt hände under arbetet med boken. Svante fick kontakt med arkivarie Lena Halvarsson, som erinrade sig en handskriven berättelse om en resa från Karlstad till Torsby år 1858. Den är så intressant att vi tar med den i sin helhet i detta Spadtag. Lägg den gärna i boken om Frykstads Jernväg där den hör hemma!

I år har utställningen i Vagnhallen tillförts:

Foto på banans entreprenör Fredrik Sundler

Foto av banvallen vid Öjenäsvägen

Ångaren Örn med släp i Karlstad före 1865

Vimplar framtagna till 100-årsjubiléet 1949

Tjänstetidtabell över trafiken Kil - Fryksta 1898.

Vi har tagit fram ett minnesvykort med tågbilden från 1860, som vi skall sälja på jubiléet. Pris 10:-.

Matts Thunberg
Sekreterare

ÅRSMÖTET

hålles i Kyrkans Gård, Kil onsdagen den 19 maj klockan 18.30

Vi ser på SJ videofilm Sveriges Järnvägs historia

Kaffe och smörgåsar till självkostnadspris.

Välkomna!



Frykstads Jernvägs Aktiebolag 1849-1873



*Fryksta på 1860-talet. Ångloket FRYCKSTAD
kopplat till avgående tåg mot Lyckan vid Klarälven.*

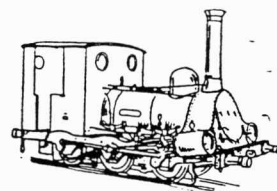
Svante Forsaeus

Frykstadboken.

Det finns ännu signerade exemplar att köpa - en mycket lämplig present till den som "har allt". Pris endast 100:-. Vid postbeställning sätt in 135:- på vårt postgiro 500920-4 så kommer boken med posten.

I Kil säljs boken hos Lundins Eftr., Storgatan 51 och i Forshaga hos Vuxenskolan, Storgatan 32. Den går också att beställa på telefon 054/183923 Thunberg, 0554/10665 Nyberg och 0554/41342 Åhsberg.

Säg särskilt till om signerade exemplar önskas.



150-årsjubiléet.

Vi hoppas det kommer mycket folk den 5 maj. Det för med sig en del problem - särskilt på trafiksidan. Vi måste ha ett antal parkeringsvakter, som bland annat hänvisar bilar till slalombackens parkering och ser till att traktorn "Fryckstadsloket" kan vända framför nya stationshuset. Vi behöver också folk som säljer vårt nya minnesvykort och våra övriga publikationer. Kan Du hjälpa till så säg till Thunberg 054/183923, Nyberg 0554/10665 eller Åhsberg 0554/41342. Det vore kul (men inte villkor) om Du kan ha järnvägsuniform. Det finns många sådana i Kil!

När jubiléet är slut inbjudes de medverkande till Hembygdsgården på en enklare förtäring.

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:-	Boken om Frykstads Jernvägs AB	100:-
"", medlemspris	250:-		

Kontakta Alf Åhsberg i Kil, tel 0554/41342

Frykstad Clara Elfs Jernbägs Sällskap

Den 5 maj 1849 togs första spadtaget vid Illberg på Sveriges första järnväg för allmän trafik mellan Fryksta vid Fryken i Kils kommun och Lyckan vid Klarälven i Forshaga kommun.

Den 5 maj 1999 kl 18.15 firar vi 150-årsjubiléet i Fryksta.

Landshöding Ingemar Eliasson och chefen för Sveriges Järnvägmuseum Robert Sjöo medverkar.



Vi återskapar denna bild från 1860-talet med loket Fryckstad från 1855 från Sveriges järnvägmuseum i Gävle på sitt första besök i Värmland sedan 1934, tillsammans med fyra rekonstruerade vagnar från 1927, nedanför stationshuset från 1858. Med hjälp av ångfartyget Freja, tågsättet och aktörer levandegör vi en skildring av en resa mellan Sunne och Karlstad år 1866.

Järnvägssextetten från Göteborg - sponsrad av SJ Västtåg - underhåller.

I nya stationshuset Freja- och konsthantverksutställning. I Vagnhallen Jernvägs Sällskapets utställning.

Kilsbor! Om ni önskar transport gå till banvallen efter gamla Frykstabanan vid väg 61. Där kör kommunens "Fryckstadlok" med släpvagnar till Fryksta från klockan 17.15 - non stop.

I järnvägsvagnen kaffeservering.

Ta en kvällstur med Freja - pris 80:-!

Promenad Lyckan - Fryksta efter kvarvarande delar av banvallen med start i Fryksta klockan 14.00 för transport till Lyckan. Anmälan om deltagande till tel. 054/183923.

VÄLKOMNA till en nostalgikväll! Det dröjer säkert länge innan ni får se Fryckstadloket i sin ursprungliga miljö igen!

Carl Cederströms på Bråte i Segerstad minnen.

Jagtfärd till Finnskogen för 40 år sedan.

Den 16 September 1858 anträdde jag i gryningen en kulen morgon min färd. Jag vandrade öfver vestra bron i Carlstad förbi det nu tyvärr raserade stenmagasinet och gamla varmbadhuset ut mellan de då ännu kvarstående, väldiga tullportsstolparne, också nu försvunna - till den utmed Sandbäcksvägen liggande ångbåten Örnen. På en utlagd plankan balanserade jag mig ombord. Ångbåten var en liten flatbottnad hjulångare af det mest primitiva slag till utrustning och utredning: på akterdäcket stod en ruff, hedrad med namn af salong, med svagt tillträde för ljuset genom små smutsiga fönsterrutor; kring salongens väggar lopp en smal trädbänk utan tillstymmelse till stoppning, ett stort, omåladt trädbord upptog största delen af utrymmet i salongen. Inga bänkar eller sittplatser på akterdäck. Två stora lastpråmar voro förtöjda akterut för att medsläpas på resan. Ingen möjlighet fanns att ombord erhålla ens en kopp kaffe för goda ord och kronans mynt. Ångaren Örnen hade just denna sommar företett den egendomligheten, att ett svalpar byggt bo i dess ena hjulhus och der uppfostrat sina ungar, troget åtföljande ångbåten.

Nu var familjen redan sin kos på väg till södern.

Efter ett par timmar hade vi med våra tungt lastade pråmar färdats uppför Klarelfven till Lyckan, slutpunkt för Frykstajernväg. Vid Lyckan fanns blott ett magasin, ingalunda någon väntsal. Passagerarne fingo derföre i naturens sköte afbida tågets afgang, hvilken först kunde ega rum sedan det i pråmarne medförda tackjernet blifvit lassadt, transporteradt till jernvägen och der inlastadt. Under tiden sutto passagerarne på stenar, sandhögar och andra lämpliga platser förbidande. Omsider var lastningen gjord och då tillkopplades en mycket rankig omnibusvagn, hvars ingång, såsom i en vanlig omnibus plägar vara fallet var belägen på vagnens gafvel. En mindre trappa frambars och ställdes mellan

skenorna och så klättrade passagerarne medelst densamma upp och in i vagnen, som hade plats för 10 personer. Säkerligen var denna vagn hopkommen genom att förse en gammal omnibus-vagnskorg med för jernvägen lämpligt underrede. Såsom lokomotivförare tjänstgjorde för all säkerhets skuld, som han sjelf uttryckte sig, faktoriföreståndaren i Fryksta, den välkände och vänsälle U, en karl som dugde till litet af hvarje.

Konversationen i vagnen på denna min första jernvägsresa rörde sig snart sagdt uteslutande om vådan af jernvägresor i allmänhet och resor på denna linie i synnerhet, urspårningar i följd af på banan inkomne kreatur, o.s.v. Emedlertid gick allt förträffligt, farten var ringa och det torde och varit det säkraste tillvägåendet. Vid ankomsten till Fryksta kunde emedlertid vår improviserade lokomotivförare ej stoppa tåget vid stationen, utan vi rullade ett godt stycke förbi denna. Härmed var ej annan olägenhet förbunden, än att någon trappa för utstigandet ej fanns på fläcken att tillgå, hvarföre herrarne först hoppade ner från vår bur och derefter i sina armar mottogo de qvinliga passagerarna, som ej hade annan utväg än att foga sig i denna anordning och tacka till. Sedan jag redligt och samvetsgrannt härvid utfört min ridderliga pligt, gick jag ombord å den vid kajen liggande ångbåten Esaias Tegnér (den äldre båten af detta namn nemligen, dess slutliga öde var att genom explosion af ångpannan gå till väders) en tarfligt utrustad, halfrutten sjöhäst med ofantliga hjulhus. Här fick jag en rymlig hytt, inbyggd i ena hjulhuset, der jag installerade mina rebus. Dessa voro ej vidlyftiga: jagtdrägten bars på kroppen, gevär, jagtväska, en säck, innehållande dels en half skinka, dels ett paket med rent linne inclusive ett örngodt och några par ullstrumpor samt en liten ask med medicinalier. Slutligen ammunition. En pels och en filt fullbordade utrustningen.

Efter rundlig besinningstid lade omsider ångbåten ut medförande en tung, däckad pråm, som sedermera utgjorde en ständig källa till uppehåll och förargelse; än bands den efter på släp, än halades den upp till sidan af ångbåten och förtöjdes der, dessa båda manövrer försöktes omvexlingsvis flerfaldiga gånger, men huru pråmen än placerades var den lika menlig för ångbåtens fart.

Fartygets kapten var ett litet, mycket godmodigt original: iklädd höga, blanka husarstöflar och prydd af väldiga mustascher, sökte han, så snart han beträdde kommandobryggans helgade område, att uppträda på ett så imponant och fruktansvärdt sätt, som möjligt, troligen för att dymedelst injaga helsosam respekt hos besättningen, dock med föga framgång. Vid styrhjulet tjenstgjorde som rorgångare en stor, drumlig, fryksdaling, klädd i förskinn, hvilken beklädnad ingaf oss en låg föreställning om hans sjömanskap. Värre än förskinnets föreföll hans inbitna motvilja att repetera kaptenens ordres.

"Styrbord"! röt den lille kaptenen med dundrande röst: intet ljud från rorgångaren. "Repetera! din sju---!", samma tystnad. "Kan du då inte repetera din attan---!" - "Nå! så styrbord då!" kom det efterlängtade men sturska svaret.

Småningom paddlade vi oss uppför Nedre Frykens lugna yta, men vid Nilsbysundet stannade båten helt sakteligen för en sandbank. Den förgrymmade kaptenen antvordade den försumlige rorgångaren åt alla afgrundens magter, men denne tog saken lugnt: "Nu ger jag tusan alltihopa!" svarade han helt vanvördigt - ja! han uttryckte sig till och med ändå litet mera groft, fastän ordasättet ej lämpar sig för att i tryck återgifvas och derefter förfogade han sig med min af djupt förolämpad oskuld ombord på pråmen, der ett litet lönnkrögeri fanns etablerat bland spannmålssäckar, qvarnstenar och ett större parti utsökt fula finnkäringar. Esaias Tegnér kom snart loss igen, men att gå utan rorgångare var alldeles ogörligt och den abdikerade var alldeles omöjlig, "han ville ej hafva att göra med hela spektaklet".

Lyckligtvis fanns kaptenens tolfårige son ombord och tilltroddes med förtjusning den ansvarsfulla befattningen och så hördes den flinka gossen med kraft, känsla och öfvertygelse repetera "Styrbord"! och "Babord"! passagerarna till ogemen förlustelse och fadren - kaptenen till berättigad tillfredsställelse.

I skymningen lade vi till vid det natursköna Sunnes lastbrygga, der vi slog oss till ro för natten. Födan ombord var ej dålig, tak öfver hufvudet hade vi och voro derför tillfreds med vår tillvaro. Visserligen stördes i någon mån våra drömmar genom den i den nattliga tystnaden vidtjudande gräl ombord på pråmen mellan fryksdalingar och finnkäringar, men vi fästade oss just ej mycket dervid, trygga i vissheten derom, att den förhatliga förtyngande pråmen ej skulle bogseras längre, utan här qvarlemnas.

När morgonsolens guld färgade Tossbergsklätterns änne (som poeterna förvisso skulle uttrycka sig) börjades med lassning både ur ångbåten och pråmen - tydligt blef oss att pråmen skulle medtagas annu längre. Så var det ock. Att sitta på ett ångbåtsdäck och se folk släpa qvarnstenar i land blir långtrådigt i längden och då lossningen påtagligen skulle vara ännu åtskilliga timmar, så tog jag skeppsjullen - med vederbörligt tillstånd, förstås, - och begaf mig ut på mete i en närbelägen vassbevuxen vik. Resultatet var tvåfaldigt: 1:mo att jag bemäktigade mig några få abborrar, som sedermera af mig ädelmodigt afstodos till restauratrisens katt; 2:do att jag fick på erfarenhet grundad visshet derom, att jullen var genomruten och läckte ohjelpigt, en visshet, som ej var utan sitt värde och hade sin betydelse för vårt förhållande i en snar framtid. Då jag lade till vid ångbåten, kom jag att titta upp under golfvet i min hjulhushytt, det var så grundligt uppruttet, att jag dädanefters med mycken försigtighet beträdde hytten. Omsider gåfvo vi oss af, släpande förstås på den odrägliga pråmen. Vid Björkefors gjorde vi oss dock qvitt densamma och en del gods lossades, hvarunder kaptenen på inbjudning gjorde en tur upp till herre-

gården för att spisa frukost. Denna torde nog varit lukullisk och huru den var, så unnade vi vår gode kapten hjertligt densamma, men allt har en ända eljest, men det var just fallet med frukosten, att den icke tycktes hafva någon sådan afslutningspunkt. Lossningen var slut, besättningen rökte i frid, eldaren-maskinisten sof, elden var släckt under pannan - ingen kapten syntes till. Detta kunde ej få sålunda fortfa, på detta sätt blef sannolikheten att före natten framkomma till vårt mål Thorsby, Öfre Frykens ändpunkt, allt mera aflägsen. Eldaren purrades och friskades upp med en konjak, en pojke mutades med en slant att springa upp till herregården med bud till kaptenen att nu vaore lossningen slut, nu torde han komma. Det hugneliga svaret löd att kaptenen skulle sluta sin frukost. Nytt bud: samma svar. Detta var dock för galet. Nu blef formligt myteri bland de manliga passagerarne, in summa 5 stycken. Ny konjak spenderades åt eldaren, som förmåddes elda pannan styft, besättningen fick tobak och en eller annan sup, restauratrisen förmåddes med älskvärdt prat att ställa sig på de upproriskas sida. Gälla skrik utstöttes hvarannan minut med ånghvisslan, flaggan sattes i schau (jag var den ende, som visste huru detta skulle gå till och gjorde det också egenhändigt) i förhoppning att detta nöttecken skulle från herregårdens fönster af kaptenen observeras, hvilket ock blef händelsen.

En ny pojke förhyrdes att till kaptenen aflemna passagerarnas ultimatum, så lydande: ången uppe, båten klar, kommer ej kapten ögonblickligt, gå vi ändå! Detta tog skruf: mörkröd af anstängning och vrede kom kaptenen i flygande fart just som vi gjorde min af att taga in landgången och lossa landfästena.

-Hvad är detta för ett elementskadt spektakel? Hvem har understått sig sätta flaggan i schau? - Jag. - Huru kunde ni göra något sådant? - Dertill var jag i mingoda rätt och jag gjorde det på allas våra vägnar: ett fartyg måtte väl anses vara i rätt nöd, när dess befälhavare rymt och föga utsigt

finnes att återfinna en så nödvändig och värderik funktionär.

Flaggan sattes tillrätta och kaptenen lugnade sig. Efter att hafva lagt till vid åtskilliga platser tycktes mot aftonen allas humör vara harmoniskt och till befastande af så lyckligt förhållande togs en liten bål upp på akterdäck. Kaptenen, som var en verkligt musikaliskt begåfvad människa, spelade först på ett litet pianino, som stod i hans hytt, men då ljuden till en del gingo förlorade för sällskapet på akterdäck, beslöts att der anordna en slags konsert af amatörer: kaptenen trakterade förtjenstfullt sitt valdhorn, hans dotter sjöng med rätt god röst, en af passagerarna knäppte på en guitarr och jag sekunderade på en stor trumma. Denna trumma, bergad från ett strandadt spanskt skepp, hade i Bohuslän kommit i min goda vän Gustaf Schröders ego, jag hade lofvat att från Strömstad medtaga den till Thorsby, der vi skulle mötas, dess ändamål var för tillfället att sätta fötter under finnskogens harar. Visserligen hade jag ej mer än en trumpinne till densamma, men så var denna af jakaranda. Trumman var, som sagt, rätt stor, dock ej så stor, som en bastrumma, och ett väldigt ljud gaf den, hvarföre jag under konserterandet ej fick instämma alltför kontinuerligt. Emedlertid togo sig de fosterländska sångerna med det nämnda instrumentala ackompanjementet ganska godt ut i den stilla aftonen på den lugna sjön.

Det hade blifvit skymning innan vi hunnit Thorsbyelfvens utlopp; lastageplatsen låg ett stycke högre upp vid elfven. Plötsligen stoppade ångbåten och kaptenen förklarade att han ej i "mörkret" kunde gå längre, utan nu finge passagerarne gå i båten och ro upp till lastageplatsen. Nu utbröt myteriet på nytt: de manliga passagerarne förklarade med en mun att de aldrig i lifvet ginge in på sådana vilkor. Jag som på morgonen provvat den s. k. båten, den usla, ruttna jullen och sett huru den läckte med last af blott en person, jag erbjöd mig lemna edligt intyg att den vore en veritabel dränkebytta. Kaptenen förehölls allvarligt huruledes det vore rent af grymt att genom

sådan landstigningsåtgärd, om ej rent af taga passagerarnas lif, åtminstone skaffa dem fotbad och förstöra deras effekter, hvilket beteende vore så mycket mera förkastligt, som äfven qvinliga passagerare funnes och åtminstone dessa borde kunna räkna på ett helt annat uppförande af en befälhafvare, som eljest gjort sig så känd för humanitet i allmänhet och ridderlighet mot damerna i synnerhet. Befälhafvaren veknade, men invände att han dock ej af hänsyn till sina passagerares välbefinnande kunde riskera fatryget. Han kunde verkligen ej se prickarne och ingen af besättningen heller kunde det alltså ---- Sätt igång, kapten! ropade en glad fyr bland passagerarne - jag skall bli utkik i fören, jag har kattögon, jag skall varsko för hvar enda prick och det skall gå som en dans! Så gick det ock: till yttermera visso ställdes tvenne passagerare som utkikar på hvardera hjulhuset och dessa skulle rigta sin uppmärksamhet hvardera åt sin sida. Upp kommo vi till lastageplatsen, utan ringaste skrapning eller känning af bottnen. Allt väl. På bryggan stod Gustaf Schröder och hurrade af hjertans grund vid min åsyn. Inom några minuter voro vi inqvarterade på gästgifvaregården, der vi rökte som lokomotiv, pratade och drucko punsch i all sköns trefnad.

Kommentar:

Denna lustiga berättelse skrev Carl Cederström 1898, alltså 40 år efter det att han gjort denna resa från Karlstad till Torsby. Förhoppningsvis har han haft ett gott minne av denna kryddade resa. Berättelsen är koncentrerad på båtturen på Frykensjöarna. Det gamla fartyget Esaias Tegnér blev ju känt för att det gjorde en resa för mycket. Den skröpliga ångpannan sprang i luften och dödsoffer krävdes vid det tillfället. Just detta fartyg hade Frykstad Jernvägs Aktiebolag sålt till kapten Andreas Barden år 1856. Den omtalade befälhavaren kan lika gärna varit N P Blomgren, som var kompanjon med Barden.

Det är också värt att notera att kaptenen hade barn med sig på resan. Gissningsvis

skulle då restauratrisen ha varit kaptens-hustrun.

Att Bengt Ullman även varit kunnig i att framföra loket Frykstad bör inte förvåna. Av allt att döma satte han en ära i att kunna ta del av alla förekommande arbeten, som bolaget hade att utföra.

Cederström påminde sig att han fick åka i en "omnibus-vagn" mellan Lyckan och Frykstad. Själva ordet för tanken till ett fordon för landsvägar. Det är ju inte helt omöjligt att man hade gjort ett provisorium för passagerarna. Den första vagnen för trafiken, som kallades passagerarvagn, byggdes 1860. Den kan det därför inte ha varit fråga om.

Gustaf Schröder är som bekant den värm-länning som skrivit mycket om jakter i landskapet och i sammanhanget god vän med Carl Cederström.

Detta är den fjärde resebeskrivningen som dykt upp under mina forskningar kring Frykstadbanan. Fyndet presenterades för mig vid ett besök på Värmlandsarkiv i Karlstad av arkivarie Lena Halvarsson. Ett välförtjänt tack till henne som varit uppmärksam på vad som inrymdes i det Cederströmska arkivet. Berättelsen har verkligen berikat vårt vetande om hur det kunde gå till på Fryksdalsleden på 1850-talet.

Svante Forsæus

Enligt vad Georg Ullman - författare till boken om Bengt Ullman - uppger var Bengt utbildad till lokförare av SJ!