

Spad



taget

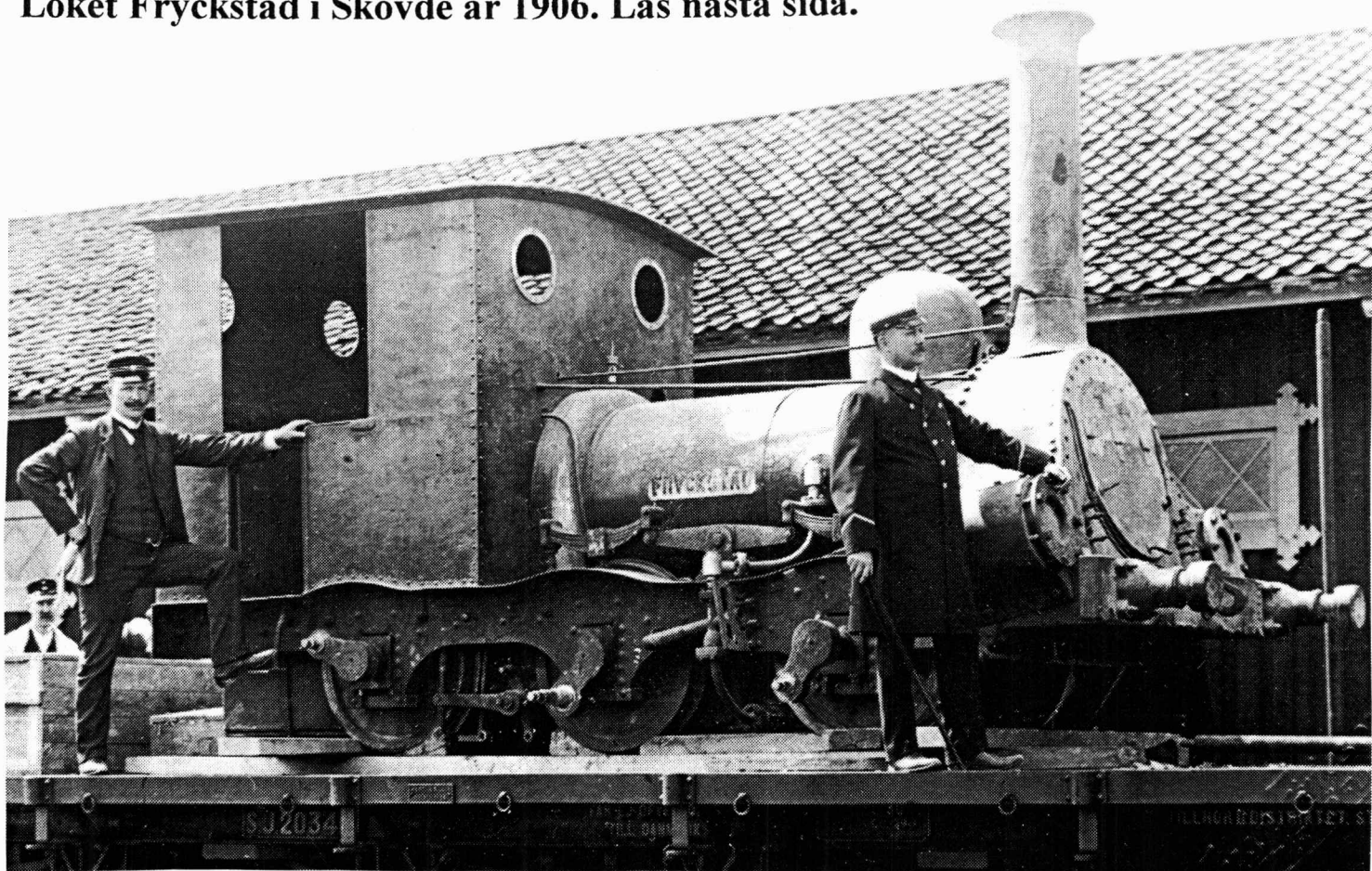
nr 17
2000



Den första rallarkärran. Ur Adelskölds skissbok.

Ett informationsblad från Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap.

Loket Fryckstad i Skövde år 1906. Läs nästa sida.



Spadtaget

nr 17 2000

FRYKSTAD CLARA ELFS JERNVÄGS SÄLLSKAP

Ordförande: Alf Åhsberg
Stenbärsstigen 24
665 35, Kil

Tel och fax 0554/41342

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

Kassör: Eivor Thunberg
samma som ovan
Sällskapets pg 500920-4

Övriga styrelsemedlemmar:
Bertil Nyberg, Kil
Kai Norström, V Ämtervik
Lennart Carlsson, Forshaga
Hans Keller, Karlstad
Dan Signell, Karlstad
Kristina Karlsson, Karlstad

Fotot på första sidan

är taget år 1906 i Skövde. Vid hytten står lokeldare Fern och vid skorstenen stationsskrivare Åkander. Frykstad är efter sin långa dvala i Karlsborgs fästning på väg till blivande järnvägs-muséet i Tomtebodas i ett ganska miserabelt skick, utan tillverkningsskylt och med en synbarligen handmålad namnskylt. Vi gissar att någon i Karlsborg tillverkat den (loket hade inget namn när det trafikerades Fryksta - Lyckan) någon som inte hade en aning om hur Fryksta stavades. Vi tror också att loket upprustades till sitt nuvarande skick för Baltiska utställningen i Malmö 1914.

Vagnhallen i Fryksta.

Torsdagen den 27 april kl. 13.00 samlas vi i Vagnhallen för städning, underhåll och hängning av utställningen. Det går fort om många ställer upp!

Välkomna!

Till Alla medlemmar i vårt Sällskap.

Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap firar 25-årsjubileum i år och vi har aldrig haft fler medlemmar än nu - 234 stycken!

Efter vårt 150-årsjubileum går nu vår verksamhet in i en lugnare trall. I Vagnhallen kommer 150-årsjubileet att avspeglas i ett antal fotografier och även en hel del andra nya objekt kommer upp, till exempel foton från det gamla järnvägs-muséet i Tomteboda och transporten av loket Frykstad från Tomteboda till Gävle år 1969.

Öppethållandet av Vagnhallen var under 1999 sporadiskt eftersom Frejamuséet var stängt och dess personal tidigare hjälpt oss med att öppna och stänga även vårt museum. I vår gästbok finns c:a 300 besökande antecknade, varav ett tiotal var från utlandet. C:a 25 % antecknade sig på jubileumsdagen men antalet besökare var betydligt fler. Boken om Frykstads Jernväg har sålt bra, säkert delvis beroende på vårt låga pris - 100:-. Säljer vi c:a 20 exemplar ytterligare så är hela tryckningskostnaden betald, vilket är ett mycket bra resultat för denna typ av bok. Vi har nu endast c:a 130 böcker kvar i lager så har Du inte köpt någon så passa på innan de tar slut!

Vi har köpt c:a 3300 exemplar av vykortet med loket Frykstad. Ett exemplar bifogas till alla medlemmar som gåva, annars kostar det som tidigare 3:-. Med anledning av Sällskapets 25-årsjubileum kan ni dock i år köpa 10 st kort för 20:- (inkl. porto).

Under många år har vårt Sällskap fått ett årligt bidrag från Kils kommun. I år har de bistra ekonomiska tiderna slagit till varför vi enligt översänd skrivelse får 0:- i bidrag. Som tur är klarar vi oss ändå, som framgår av kassörens spalt här nedan. För en tid sedan visade TV ett utdrag ur 1949 års SF-journaler och då dök det upp ett inslag från firandet av Frykstads Jernvägs 100-årsjubileum. Vi har bandat inslaget för vårt arkiv.

Matts Thunberg
Sekreterare

Bästa Jernvägsvänner!

Nu är det dags för mej att skicka ut inbetalningskort för medlemsavgiften igen och mitt hopp är som vanligt att ni skall använda det! Tack vare mångas generositet har Sällskapet nu ganska goda finanser.

Vill också påpeka att om någon skulle vilja betala medlemsavgiften kontant så går det bra till Alf Åhsberg och Bertil Nyberg i Kil och Eivor och Matts Thunberg i Karlstad.

Hjärtliga Jernvägshälsningar

Eivor Thunberg
Kassör

Minnesstenen vid Illberg

Tack vare Yngve Holmgrens goda förmåga att spana in tidningsnotiser, har en ovisshet om tillkomsten av minnesstenen vid Illberg getts en förklaring (ÖSJ-Bladet 3/1999). Texten på stenen bekräftar det första spadtaget vid anläggningen av Fryksta - Clara Elfs järnväg. Mycket utförligt står angivet att detta togs klockan 10 den 5 maj 1849 av Claes Adelsköld.

Den notis Holmgren fann i Christianstads-Bladet från juni 1896 hänvisade till Karlstads-Tidningen. Där var följande notis införd onsdagen den 3 juni 1896.

- Den första svenska järnvägens minne. *I närheten af Illbergs gästgifvaregård i Stora Kils socken invid allmänna landsvägen emellan Karlstad och Arvika har för kort tid sedan en minnessten blifvit upprest öfver den första svenska järnvägen, skrifver en meddelare till Karlst.-T:en. Stenen, som är omkring tre meter hög och en meter bred samt tjugu centimeter i tjocklek, bär följande inskrift:*

"Här nedanför togs första spadtaget på den första svenska järnvägen 18 5/5 49 af Claes Adelsköld".

Nämnda järnväg, som var smalspårig, förenade sjön Frykens södra ändpunkt vid Fryksta med lastningsplatsen Lyckan vid Klarälven och var omkring sju kilometer i längd.

De första åren drogs järnvägsvagnarne af hästar, hvilken dragkraft dock sedermera utbyttes mot lokomotiv. Äfter Nordvästra stambanans öppnande för allmän trafik och sedan svenska staten af järnvägsbolaget inköpt Fryksta stationsområde samt dit anlagt ett sidospår, som nu utgår från hufvudlinien vid Kils nedre växelstation, slopades järnvägen år 1872. -

Av notisen vågar man drar slutsatsen att minnesstenen satts upp våren 1896, d v s tre år innan femtioårsminnet firades vid Illberg. Det var således inte själva stenens invigning man då utförde. Den lilla ceremonin hade Adelsköld redan verkställt tillsammans med major Sparre och fryk-

stastinsen Lindstedt och själv fotograferat. Hans bild av detta evenemang är bevarad för eftervärlden i Sveriges Järnvägsmuseum. Det har dock saknats tidsangivning på detta fotografi. 1899 var det ortens folk, som firade den gamla järnvägens minne. Men onekligen hade Adelsköld genom att ordna med minnesstenen svarat för initiativet till detta.

Minnesstenen saknar uppgift om vem som bekostat uppsättningen. Det enda namn som finns i texten på stenen är Adelskölds. Han var rimligen också den ende som kunde ange på klockslaget när, då svensk järnvägshistoria tillfördes en så preciserad händelse. I sin levnadsbeskrivning nämner han förekomsten av stenen på följande sätt:

- "Utan kanondunder, paradering af trupper, middagsfestande, tal och skålar, vanliga vid aftäckning af minnesvårdar öfver krigare, fältslag o. d., restes förliden sommar, af Kils kommun och andra intresserade, en sten vid det ställe, der början af arbetet gjordes å den första svenska jernvägen".

Kils kommunalstämma behandlade ärendet om minnessten den 30 dec 1895. Ordförande i stämman var förvaltare G A Blomqvist och sekreterare dåvarande löjtnant Ernst Öman. Den senare gjorde sig känd som en ivrig förespråkare av frykstanans minne och helt säkert den som hade kontakter med Adelsköld. Stämman beslutade på följande sätt:

§ 19

Till kommunen hade framställning gjorts huruvida den, i händelse af resandet af en minnessten vid Illberg på den plats, der första jernvägsbyggnaden i Sverige började skulle vara villig att dervid biträda och efter öfverläggning i ämnet beslöt Kommunalstämman att, i händelse sådan minnesvård kommer att vid Illberg resas, till densamma verkställa all behöflig jord- och stenkörning, dock ej med åtagandet af något arbete med vare sig uttagande, transporterande eller resande af sjelfva minnesstenen. Det åtagna arbetet utföres efter tillsägelse från Lökenes egendom.

Därmed har insatsen från Stora Kils kommun kunnat bestämmas. Löjtnant Öman på Apertin eller stins Lindstedt vid Fryksta, som f. ö. tillsammans med jägmästare E Guizetti justerade det citerade protokollet, var sannolikt den som såg till att Lökenes förvaltare sände ut en skjuts för att utföra transporten av stenen. Det är fullt realistiskt att förmoda att den anlant till Fryksta på en järnvägsvagn.

"Andra intresserade" kan tolkas som Adelskölds närmaste. Slutsatsen blir därför att Adelsköld, då 72 år gammal, med något egoistiska skäl lät uppföra denna sten. Förmodligen fick han idén till minnessten efter den, som avtäcktes den 30 april 1880 vid Skaveryd väster om Alingsås över stambanornas första spadtag. Där hade arbetsförman P A Skoog kört den skottkärra, som ing Vestman lastat exakt på dagen 25 år tidigare. Distriktschefen i Göteborg hade tagit initiativet till detta evenemang, då bl a Carl Adelsköld, bror till Claes, deltog. (Uppgift från Sveriges Järnvägmuseum).



Minnesstenen vid Skaveryd.

Svante Forsæus

Kai Norström

vår styrelseledamot, som är släkt i rakt nedstigande led med chefen för bygget av Frykstads Jernväg Karl Edvard Norström, har överlämnat en almanacka från 1854 med Karl Edwards personliga anteckningar. En annan släkting, Kurt Norström, har lovat skänka oss två av Karl Edwards medaljer. Vi tackar hjärtligt!

Bandspelare

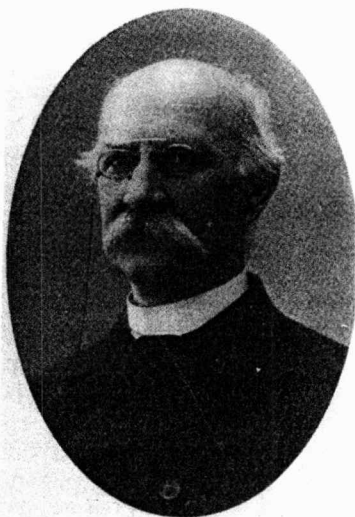
med svenskt tal har vi haft i vagnhallen i flera år. Vi skall nu undersöka om det finns lämplig apparat för tre språk - i så fall svenska, tyska och engelska.

Mellanårsmöte

*hålles i Kyrkans Gård, Kil , onsdagen den 12 april
klockan 18.00.*

*Vi ser på Einar Anderssons videofilm om 150-årsjubiléet.
Sällskapets 25-årsjubiléum firas med att vi bjuder på
kaffe och smörgås!*

Välkomna!



Denis Insulander, bandirektör vid B.J. Reproduktionsfoto ur Bergslagens Järnvägsaktiebolag 1872–1922.

Denis Insulander 1834 - 1924 -
en av järnvägens pionjärer skrev ner sina
minnen som nu förvaras på Sveriges Järn-
vägmuseum i Gävle. Ett utdrag publicera-
des i Järnvägmusei Vänners årsbok 1999
varur vi saxar Nordvästra stambanans till-
komst. Insulander föreslog bland annat
att Frykforsen skulle däckas upp (vilket
gjordes senare när Frykfors kraftverk an-
lades) och ge stambanan anslutning till
Fryken. Nu blev det ju i stället stickspår
Kil-Fryksta.

Nordvästra stambanan 1867–1871

Nordvästra stambanan var öppnad för trafik till Kristinehamn och nyligen satt i arbete fram till Karlstad, varjämte bandelen Arvika–norska gränsen redan var i långt framskridet arbete. På den återstående delen Karlstad–Arvika förekommer den svåra övergången från sjön Värmeln, som föresatte en bankfyllnad, på den tiden troligen den största förekommande, omkring 600.000 m³. Jag beordrades att resa dit för att genom noggranna detaljundersökningar söka utröna, om något bättre läge för järnvägslinjen kunde erhållas, än redan föreliggande förslag. Den 27 juni 1867 företogs resan till min nya verkställingsplats och vid avresan från Karlstad var vattnet i Klarälven så högt, att man icke kunde passera den vanliga vägen genom Grava socken utan måste ta en västligare väg över Lillnor och Utteruds färja. Jag passerade här nattetid och det var så kallt, att jag, som lurat till på den skrangliga kärran, drömde, att jag var på Äppelviken och äkte skridskor med ungdomen. Ankommen till ort och ställe körde jag direkt upp till Brunnsbergs bruk, som beboddes av brukspatron Kolthof och hans familj. Jag blev där vänligt mottagen och fick logi för sommaren. Under denna sommars vistelse vid Brunnsberg såg jag för första gången min blivande hustru, vilken då ännu som en förbisedd byxtös sprang och lekte med brukspatron Kolthofs flickor.

Mitt arbete med linjens omstakande över Värmeln lyckades rätt bra och till vederböran- des belåtenhet. I mediet av september var jag färdig att lämna Brunnsberg och reste då till Kristinehamn, där jag under vintern skulle tjänstgöra som byråingenjör hos överstelöjtnant Norström, som hade hand om distriktet Kristinehamn–Karlstad. Här fanns flera gamla kamrater såsom löjtnanterna von der Lancken, Isberg och Hedenblad, kapten Lundberg och ingenjör Frosell, i vilkens hem vi rätt ofta råkades. Samlivet var glatt. Som en anekdot från denna min tjänstgöring må meddelas följande. Från byrån skulle vid årsskiftet till styrelsen i Stockholm

insändas beräkning av kostnaden för återstående arbeten. Här för infordrades uppgift från de olika stationerna och då uppgiften från en kapten, känd för sin småsynthet, slutade på t.ex. 371.449:83, så frågade jag Norström, om vi ej borde jämna av denna summa, och bejakades frågan med tillsägelse att i stället för 83 öre skriva 82. Det var ej lätt att ibland hålla sig för skratt.

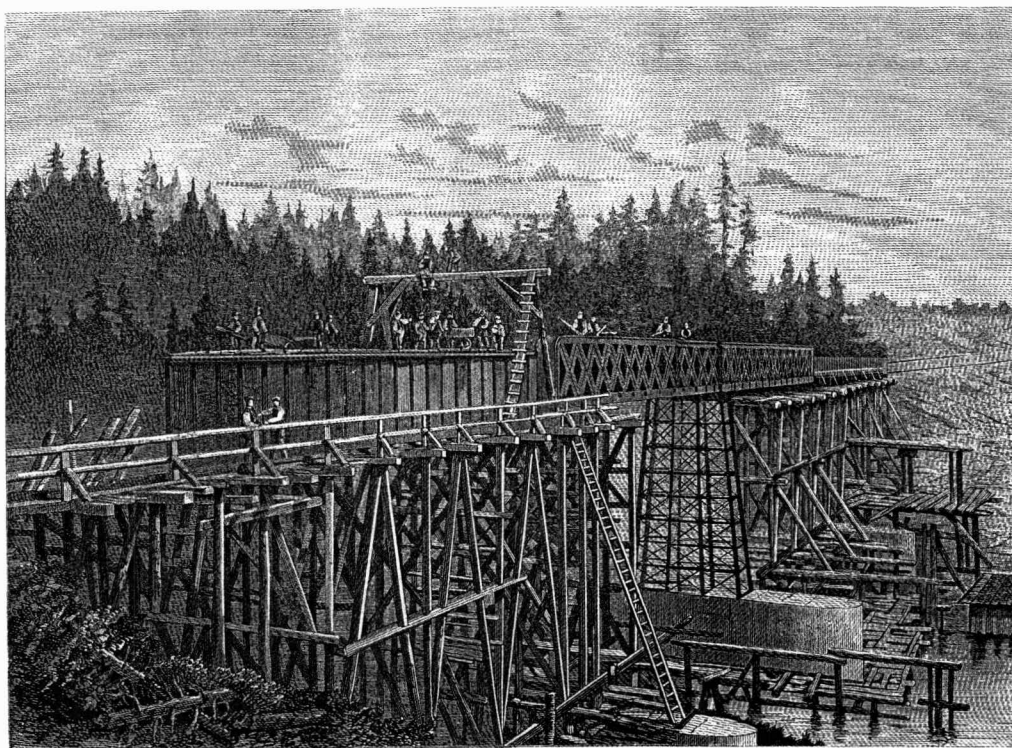
Under ett års tid från maj 1867 var mitt, liksom fleras, arvode nedsatt till 201:25 per månad, vilket skulle vara ett expectansarvode, till dess arbetsstationer åter kunde erhållas. I maj 1868 mottog jag order att återvända till Brunnsberg för att dels uppgöra arbetsplan för verkställande av den stora fyllningen över Värmeln och dels renstaka linjen från Värmeln förbi Brunnsberg och vidare genom Boda socken, där jag sedan skulle få min arbetsstation. Järnvägs- linjen var då stakad från trakten av nu så kallade gamla Kils station i en lång båge åt norr förbi foten av Renstasnipan och norr om sjön Säveln fram åt Brunnsberg med tunnel och dryga arbeten. Man hade vid denna tid ännu inte någon topografisk karta för denna trakt. Men genom att studera vattendragen på Hermelins karta ansåg jag mig ha goda skäl för det antagandet, att linjen skulle kunna framdragas sydligare i lämpligare terräng och rakare riktning. På min uppresa till Brunnsberg besökte jag därför löjtnant Hjalmar Bergman, som redan bosatt sig vid Karlslund i Kils socken och androg för honom min plan. Vi överenskom att med våra stakningar söka att mötas vid Lene på gränsen mellan Boda och Frykeruds socknar. Försöket lyckades över förväntan väl och antogs även av styrelsen. Härigenom förkortades linjen avsevärt, fick en vacker plan och högst betydligt minskade arbeten nästan utan berg, då den äldre linjen vid Rensta hade en tunnel av, om jag ej misshämnar mig, 2000 fots längd m.m. I vårt förslag ingick även, att Näs- och Fryksforsarna skulle inköpas och Norsälven uppdäckas, så att Fryksjöarnas vattenyta kunde framföras till järnvägs- linjen. Detta gillades inte, utan det byggdes i stället bibana till Frykstad.

Tills vidare fick jag även nu min bostad vid Brunnsberg. Omläggning och renstakning av linjen försiggick under den torraste och varmaste

väderlek, som jag hittills upplevt. Därav följde också missväxt och nöd i större delen av landet. Utsvultna arbetareskaror kom efter anvisning av landshövdingeämbetena följande år ända från Blekinge. I september köpte jag mig egen häst, vilken dock ej var min första, då jag redan i Lamhult skaffade mig häst. De ofta inträffade flytningarna gjorde det emellertid svårt att någon längre tid behålla även ett gott djur. Vid nyssnämnda köp måste jag också skaffa mig drängosse, och platsen erhöles av Gustaf Yström, en präktig pojke. Vid banans öppnande blev han banvakt, vid vilken tjänst han skött sig utmärkt väl. I samma månad flyttade jag till Grimsta, Boda komministerboställe, som då nyligen tillträtts av Emil Molinder. Där fick jag för min del två rum, varjämte en större sal förhyrdes till kontor. För att kunna möblera upp rummen gjorde jag en resa till Karlstad och Ölsboda, där auktion hölls efter den olycklige kapten Wijkander. De ungarlsmöbler, jag nu lade mig till med, finns ännu till största delen kvar i vårt bo. Molinder hade sin mor och två systrar i hemmet, av vilka senare den ena helt öppet lade ut sina krokar för mig.

Följande sommar, 1869, var nära lika torr och varm, som den föregående. Emellertid bedrevs arbetena med fart, så att större delen av linjen var terrasserad före årets slut. En del stenarbeten för ett par broar och dito vägportar samt stationsbyggnaderna vid Brunnberg och Boda återstod till år 1870, då också linjens skenläggning och grusning företogs. Som en kuriositet må nämnas, att skenorna (21 skålpund per fot) var levererade från Creuzot i Frankrike, och att slipprarna av utmärkt kvalitet icke kostade mer än 65 å 70 öre per styck. Hela Nordvästra stambanan öppnades för trafik i mitten av juni 1871, med festtåg mellan Karlstad och Arvika, varefter sista skenparet högtidligen fastspikades, varefter deltagarna vid återkomsten till Karlstad avfestades. Under 1869 hade flickorna Lindegren återkommit till hemmet där de under egen guvernant fortsatte sina studier. Jag blev sålunda i tillfälle att redan under uppväxtåren följa min blivande hustru. Bekantskapen resulterade i att jag på Karolinadagen den 20 maj 1871 vågade framställa anhållan om Huldask hand. Åtta dagar senare växlade vi våra ringar.

Bron över Norsälven vid Frykens utlopp under byggnad, hösten 1870. Teckning efter fotografi i Ny illustrerad tidning, 3 juni 1871.

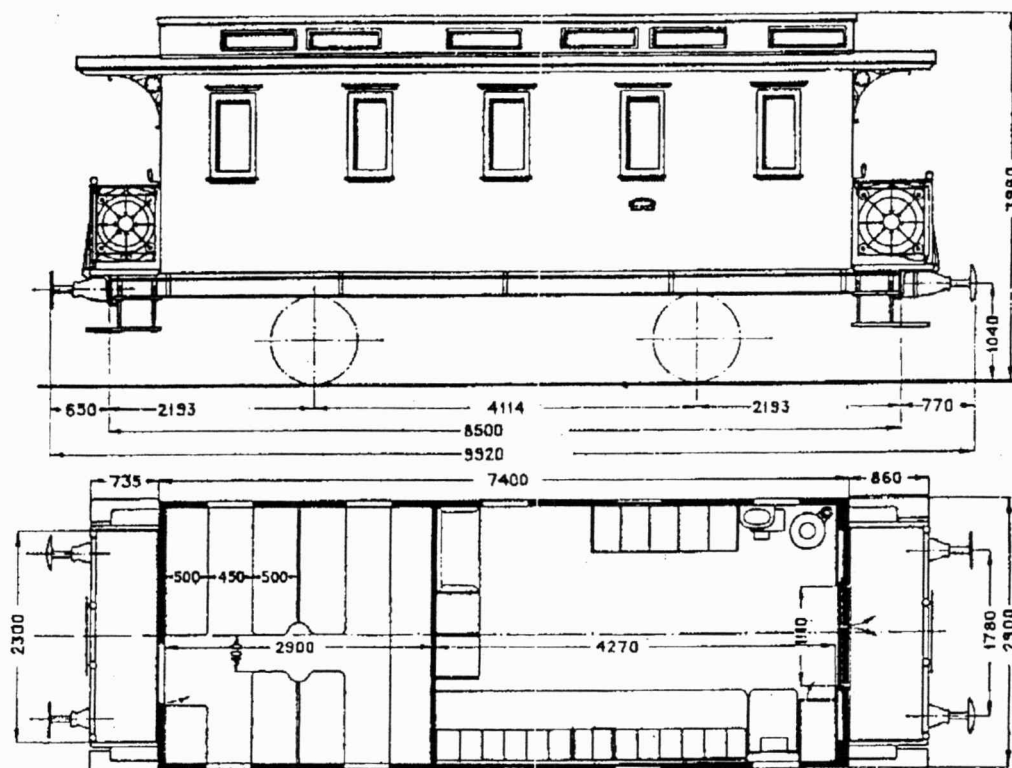


Ännu c:a 130 år

efter Frykstads Jernvägs nedläggning dyker det upp minnen som vi inte hade en aning om. På Lyckan i Forshaga bor Ivy Blum. Tvärsöver hennes tomt gick den gamla järnvägen. Hennes morfar och momor födda 1865 och 1860 berättade om detta. Det var åtta barn i familjen då så det gick åt mycket potatis och någon gång efter banans nedläggning byggde man en potatisgrop med betongtak och när vi inspekterade den förra året så visade det sig att den var armerad med originalräls från "vår" järnväg. Det verkar som om man tog för sig innan rälsen såldes till Fortifikationen i Karlskrona! Även på Apertins Gård finns en källare som var armerad med originalräls, som dock nu är flyttad till spårstumpen vid Lyckan.

Kombinerade 3 kl. person- och postvagnar litt. DC1b.

7



Ovanstående

vagn med nummer 868, tillverkad 1893, har stått vid Hagudden i Nilsby vid Fryken som sommarstuga sedan 30-talet. Kils kommun har nu hämtat vagnen och från Åmåls Järnvägs-museum har man fått överta ett underrede. Det är meningen att vagnen efter renovering skall placeras på spåret nära vår vagnhall i Fryksta.

Grindar till vagnen saknas tyvärr. Om någon känner till var sådana finns är kommunen tack-sam för ett samtal till 0554/191 92, Jonny Hiller.

Det här kan Du köpa hos Sällskapet:

Boken om Frykstads Jernvägs AB	100:-	Videofilm om Frykstabanen	300:-
Tavla Frykstad 1873, inramad	375:-	-"- medlemspris	250:-
-"- , medlemspris	345:-	Frej Alsterlind: Några notiser om	
-"- , oinramad	130:-	Frykstabanen	25:-
-"- , medlemspris	100:-	Georg Ullman: Bengt Ullman och	
Passepartout till d:o	35:-	Frykstabanen	30:-
Vykort - 150-årsjubileet	5:-	Vägvisare för resande i Sverige 1865	
-"- i färg: Loket Frykstad	3:-	plus karta	50:-
-"- : Frykstaområdet	3:-	T-shirt med logotype Frykstadlok	60:-

Kontakta Eivor Thunberg Idalagatan 5A, 65341 Karlstad 054/183923. (Porto tillkommer)

TAXA

för Transporten på Frykstads Jernbana och Clara Elf
mellan Lyckan och Carlstads hamn.

		På Jernbanan.	På Clara elf.	Summa Rgs.	Rika- mynt.
Alun	pr Tunna	24	12	36	75
Anjovis	" kagge	4	2	6	12
Asko, Pott-	" Lispd.	4	2	6	12
" rå, i säckar	" Tunna	16	8	24	50
Askar, Hatt-, Mans- eller Qvins-	" st.	8	4	12	25
Beck och Beckolja	" Tunna	24	12	36	75
Bly	" Lispd.	2	2	4	8
Blyertz	" d.o.	2	2	4	8
Bomull	" d.o.	3	2	5	10
Bomullsgarn i lösa bundtar	" st.	2	2	4	8
" i balar eller säckar om minst 8 bundtar	" Bundt.	2	1	3	6
Bresilja	" Tunna	16	16	32	67
Brännvin, i kärl under 15 kannor	" st.	10	5	15	34
" i d.o från 15 till 50 kannor	" Kanna	1	8	1	3
" i större kärl	" d.o.	8	4	12	25
Buldan	" st.	6	3	9	19
Caffe	" säck	16	8	24	50
" Lispd.	" Lispd.	2	2	4	8
Colfert, tom, om högst 6 cub.-fot	" st.	8	4	12	25
" med innehåll, d.o	" d.o.	12	6	18	37
" tom, om högst 12 cub.-fot	" d.o.	16	8	24	50
" med innehåll, d.o	" d.o.	24	12	36	75
Damejaner om 15 & 20 kannor	" d.o.	1	24	1	50
Dref & Drefmat	" Lispd.	4	2	6	12
Fästager, tomma, ankare & mindre	" st.	4	2	6	12
" större till 50 kannor	" d.o.	8	4	12	25
" deröfver	" d.o.	16	8	24	50
Fisk, Cabeljou	" fjerding	8	4	12	25
" Lax	" Tunna	32	16	48	100
" "	" 1/2 d.o.	16	8	24	50
" "	" 1/4 d.o.	12	6	18	37
" " färsk	" st.	4	2	6	12
" Sill	" Tunna	24	12	36	75
" Seij- eller torr, emballerad	" Skeppid	1	24	1	50
" d.o lös	" d.o.	1	32	1	100
" Långor	" våhla	4	2	6	12
Flask	" Lispd.	3	1	4	9
Foglar, döda	" skott	2	1	3	6
" Kycklingar i burar	" st.	2	1	3	6
" Gäss i d.o	" d.o.	4	2	6	12
Frukt	" Tunna	24	12	36	75
Färjträd, i stycken	" Lispd.	2	1	3	6
Frö, Kläver- och dylikt	" d.o.	3	2	5	10
Glas, Fenster- i kistor	" 1/4 kista	16	8	24	50
Gryn, af alla slag	" Lispd.	2	1	3	6
Guano, emballeradt	" säck	12	6	18	37
Hagel om 3 Lisp.	" läda	8	4	12	25
Hampa	" Lispd.	4	2	6	12
Hudar, oberedda	" st.	2	2	4	8
Humle	" Lispd.	6	3	9	19
Hammer	" träd	16	8	24	50
" "	" tjog	4	2	6	12
Jern, Stång-, uppsl-vigt	" Skeppid	16	8	24	50
" "	" d.o.	16	10	26	54
" "	" Lispd.	1	1	2	4
" " deröfver efter öfverenskommelse					