

Spad



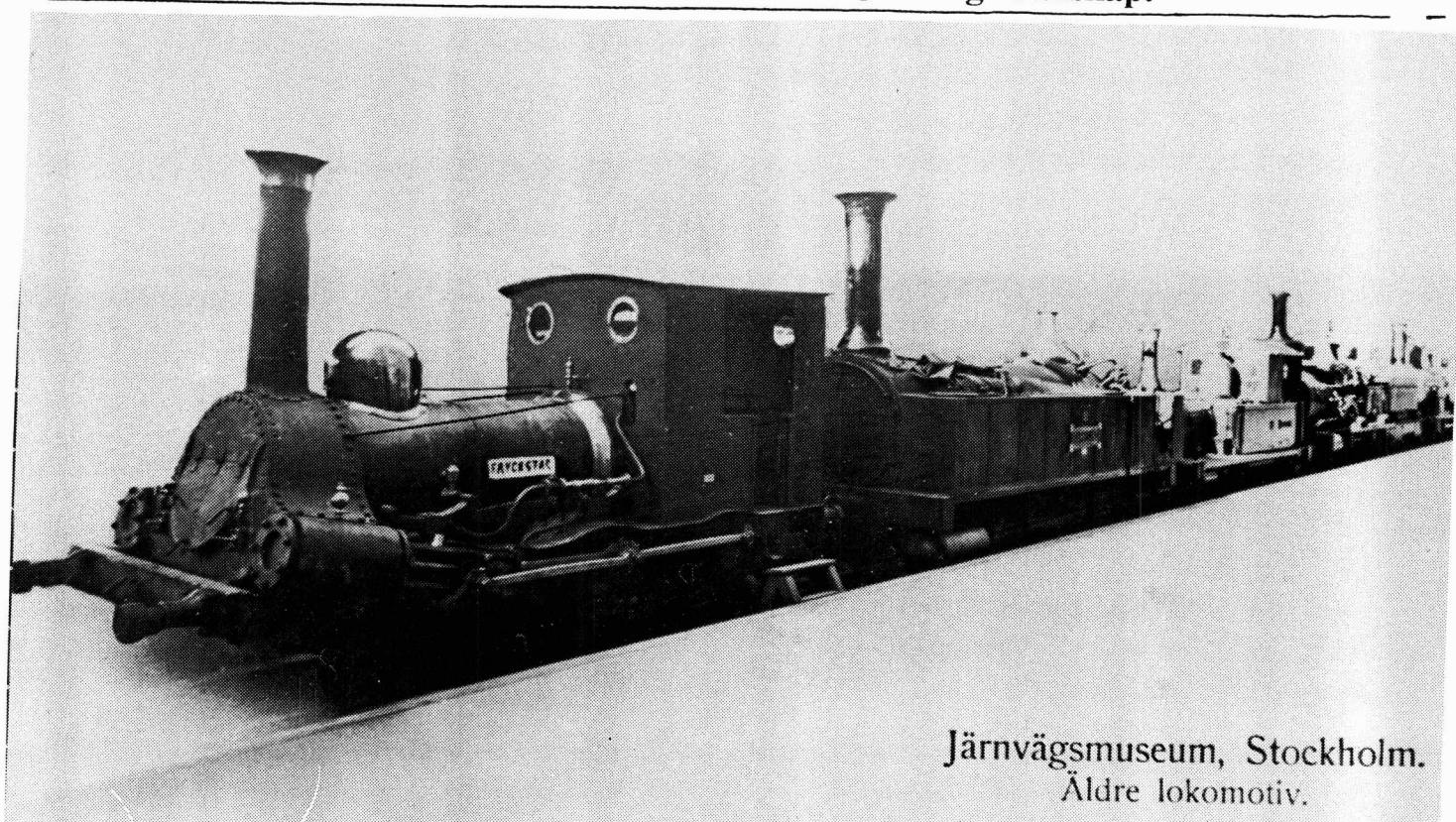
taget

Nr 18
2000



Den första rallarkärran. Ur Adelskölds skissbok.

Ett informationsblad från Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap.



Järnvägmuseum, Stockholm.
Äldre lokomotiv.

Detta vykort från omkring 1930 med bland annat loket Fryckstad är taget på Stockholms Central och på nästa sida kan man se hur det såg ut före retuscheringen.

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

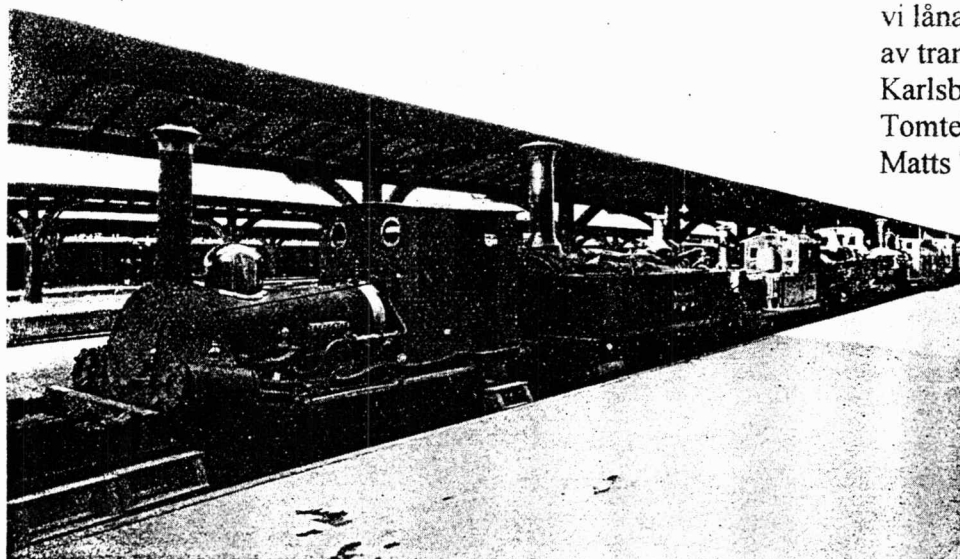
Hans Keller, Karlstad

Dan Signell, Karlstad

Erik Skoglund, Kil

För 50 år sedan

omtalades att riksantikvarien har intet att erinra mot att Forshaga hembygdsförening uppsätter en minnessten öven den gamla järnvägen mellan sjön Fryken och Klarälven vid dåvarande slutstationen vid Lyckan. Inskriften ska lyda: Här slutade Sveriges första järnväg för allmän trafik, järnvägen mellan sjön Fryken och Klarälven, anlagd 1848, invigd av konung Oscar I den 13 september 1850.



En del av järnvägs museums originallokomotiv. Det första är lokomotivet »Fryckstad»; det andra »Carlsund»; det tredje »Trollhättan» och det fjärde är statsbanornas första lokomotiv.

Till Alla medlemmar i vårt Sällskap!

Det blev ett höstnummer av Spadtaget även i år! Anledningen är, dels en redogörelse över Sällskapets 25-åriga tillvaro, men främst för att vår grävande reporter i Säffle Svante Forsaeus har slagit till igen! I en artikel från 1957 i tidskriften Järnvägsteknik (30 sidor pris 1:25!) har han hittat en redogörelse, som vi tror att någon nu levande Kilsbo inte känner till, nämligen drottning Wilhelminas av Nederländerna besök i Fryksta med sitt kungliga tåg år 1922. Nu då kungliga transporter mest sker med helikopter kan det vara intressant att läsa om det väldiga pådrag som ett kungligt besök på den tiden innebar.

Vi har haft många besökare i Vagnhallen denna sommar mycket beroende på att Kils kommun anställt personal i SJ:s stationshus som skött om Frejautställningen och också öppnat och stängt Vagnhallen. Kommunen har också köpt in två gamla boggiestålvagnar som placerats på normalspåret utanför Vagnhallen och i samband med detta förlängt spåret. Man har stora planer för Frykstaområdet och vill – givetvis utan kostnader för Sällskapet – bland annat flytta Vagnhallen med tillhörande spår till området där loket Fryckstad visades vid 150-årsjubileet. Vår styrelse har vid sammanträde den 24 oktober i år godkänt förslaget.

Den gamla DC-vagnen (post- och 3-klass) från 1893 har efter snygg renovering placerats på kajen i Fryksta. Ännu saknas grindar och plattformar och underredet är inte monterat, men vagnen kommer att bli en tillgång för Frykstaområdet.

Vid 150-årsjubileet fick vi som gåva av Sveriges Järnvägsmuseum en kopia av tillverknings-skylten på loket Fryckstad. Den finns nu till påseende i Vagnhallens souvenirskåp.

Det var också från Sveriges Järnvägsmuseum vi lånat fotot på framsidan av förra Spadtaget av transporten 1906 av loket Fryckstad från Karlsborg till dåvarande järnvägs museet i Tomtebodan!

Matts Thunberg sekreterare

Julklappstips!

**Köp boken om
Frykstads Jernväg!
Pris 100:- plus porto.**

Ring 054/183923

Vår medlem Hans Berg i Sköndal

med ett förflutet vid SJ, Lamco i Liberia och kommunikationsdepartementet och med en farfar som var banmästare i Kil, har med Svante Forsaeus bok om Frykstads Jernväg som underlag hållit föredrag om vår järnväg i Stockholms Södra Pensionärsförening. Ett gott initiativ som manar till efterföljd!

Besök i Vagnhallen

19 maj SJK Småbaneförening – 20 personer

25 maj Kroppkärrskyrkans församlingskrets – 30 personer

Samlarförbundet Nordstjärnan

hade sitt månadsmöte den 18 april. Sällskapetets sekreterare var där och berättade om vår bana och visade vår videofilm.

Sällskapetets grundare

Bertil Magnellsson fyllde 90 år den 27 mars och uppvaktades med blommor av Sällskapet.

Sällskapetets hemsida

På www.fryksta.net kan ni klicka er fram till Sällskapet och vill ni skicka e-mail går det bra till matts.thunberg@privat.utfors.se

Forshaga kommun

har även i år bidragit med 2000:- - TACK!

Det här kan Du köpa hos Sällskapet:

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

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

Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap 25 år under år 2000

1975

Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap bildades i mars 1975. Initiativtagare var Bertil Magnellsson. Sällskapet fick från starten 160 medlemmar. Länsstyrelsen åtog sig skyltning och Skogsvårdsstyrelsen röjning av banan. Ullmansarkivet med mängder av handlingar om banan överlämnades under året till Värmlandsarkiv.

1976

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

1977

Hästsallet i Fryksta revs och ersattes med en ganska snarlik byggnad. Det gamla stationshuset renoverades grundligt av Kils kommun, som senare sålde byggnadeen 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 loket Fryckstad och rallarkällan nära spåret i uppforsbacken mot Höjden renoverades. Cirka 150 medlemmar i Sällskapet.

1982

Minnesstenen vid Lyckan flyttas närmare spårområdet. Järnvägsmuséet 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 anlägges 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:- . 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 Järnvägsmuséet 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 Forshaga Hembygdsgård i Skived. Sällskapet beslutar bygga en vagnhall utan kommunala bidrag. Växel och spår vid Våxnäs station i Karlstad rivs och körs till Fryksta. 176 medlemmar.

1990

Vagnhallsområdet planas av och växel och spår läggs ut av gamla järnvägsmän. 184 medlemmar.

1991

Med stark sponsorinsats och många frivilligtimmar byggs Vagnhallen för en kostnad av cirka 65.000:- 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! 209 medlemmar.

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.

1995

Spåret till Vagnhallen grusades. Fler spånplattor uppsatta och målade i Vagnhallen. Utställningen har kompletterats. Den 20 september gick 15 personer + Roland Falck och Matts Thunberg Riksmarschen längs vår bana. Sällskapet bjöd på kaffe efteråt. Vägvisarskyltar har satts upp vid väg 725 och vid infarten till stationsområdet. 500 sidor ur Ullmansarkivet har kopierats för vårt arkiv. 800 namn i Gästboken. 229 medlemmar.

1996

O-ringentävling och Frejautställning medförde att c:a 1500 personer har skrivit i vår Gästbok. Roland Falck har skänkt ett arkivskåp till vårt arkiv. Einar Andersson i Illberg har producerat en videofilm om Frykstads Jernväg. 227 medlemmar.

1997

4000 namn i Gästboken mycket beeroende på aktiviteter runt Freja. Nytt arkiv i källaren till Runnevåls gamla skola. Flera skolklasser har besökt Vagnhallen. Svante Forsaeus har börjat

skriva boken om Frykstads Jernvägs Actie Bolag. Matts Thunberg besöker Järnvägs-muséet i Gävle och kommer överens om utlåning av loket Fryckstad till 150-årsjubiléet 1999. Hänglåset från Karlsborgs fästning där Fryckstad var inlåst i många år stals i Vagnhallen. 216 medlemmar.

1998

Akvarell målad av konstnären Bo Andersson i Skåre med motiv från vårt gamla foto uppsatts i Vagnhallen. 'Kommitté för 150-årsjubiléet 1999 bildas: Roland Falck, Alf Åhsberg och Matts Thunberg. Forsaeus bok om Frykstads Jernvägs AB kommer ut någon dag före julaften i c:a 600 exemplar. 128 förutbetalda exemplar distribuerades omgående. Radio Värmland sänder från Vagnhallen. Sponsorskylden utbytes mot Adamant Metallfoto. 1200 namn i vår Gästbok. 215 medlemmar.

1999

Endast 300 besökare anteckade i Gästboken - mycket beroende på att aktiviteterna runt Freja nästan försvunnit från Kil. 5 maj firades Frykstads Jernvägs 150-årsjubiléum i Fryksta i samarbete med Ångbåtsföreningen Freja och Hembygdsföreningarna i Kil och Forshaga samt med närvaro av Landshövding Ingemar Eliasson och loket Fryckstad. C:a 400 besökare. Vi har köpt in c:a 3000 exemplar av färgvykortet av loket Fryckstad. 234 medlemmar.

Sällskapets ordförande:

1975 - 1976 Erik Hedin

1977 - 1981 Bo Johansson

1982 - 1988 Bengt-Hugo Forslund

1989 - 1999 Roland Falck

2000 - Alf Åhsberg



Ett litet 35-årsminne

Av f.d. Byrådirektör H. Bager

DK 656.2(485):394.4(402)

Som ett apropos till holländska drottningen Julianas och prinsgemålen Bernhards statsbesök i Sverige i maj 1957 kan erinras om att det nu är 35 år sedan denna drottningens moder drottning Wilhelmina jämte sin prinsgemål Heinrich år 1922 officiellt besökte landet. Medan årets kungliga besökande färdats flyg- och sjöledes, företogs 1922 års resor helt per järnväg jämte tågfärjor.

Det hör ju ej till denna tidskrifts program att taga befattning med officiella statsbesök, men då de med 1922 års besök förenade resorna inom Sverige helt skedde per järnväg, synes dock sådant som berör själva resorna kunna erbjuda ett visst intresse ur järnvägssynpunkt och därmed motivera dess införande i en fackpublikation. En gammal järnvägsman, vilken genom sin tjänst hade att något medverka vid ordnandet av de kungligas resor på en mindre del av de långa färdsträckorna inom landet, vill härmed berätta litet om vissa dispositioner för resorna, en del personliga intryck och på nära håll gjorda iakttagelser.

Det officiella besöket i Stockholm ägde rum den 9—12 sept. 1922 och efterföljdes av besök den 15—18 sept. i Norges huvudstad, som då kallades Kristiania. Två alternativa program hade uppgjorts för resan mellan Stockholm och Kristiania, det första för resa via Storlien—Trondhjem, det andra via Laxå—Charlottenberg. Först några få dagar i förväg meddelades att resan skulle äga rum enligt det senare alternativet.

Vid den tiden var jag placerad i Kristinehamn. Linjen Laxå—Charlottenberg hör ju ej till SJ:s viktigare huvudlinjer och ligger liksom litet åt sidan. Sektionerna där fick rätt mycket sköta sig själva och högre instanser besvärade ej så ofta med besök eller inspektioner. Där inträffade i regel ej så mycket av betydelse och det var därför en stor händelse, när ett regerande främmande statsöverbud skulle ej endast resa över sektionens huvudlinje i fint extratåg utan därtill, enligt meddelad plan, stanna över vid en av dess stationer, nämligen Fryksta, beläget vid nedre Frykensjön och ändsta-

tion för det ungefär 3 km långa från Kil dit utgående bispåret. Från allmänhetens sida tilldrog sig färden genom Värmland det största intresse.

Följande vagnar medfördes i det kungliga extratåget ända från Holland: det holländska hovtågets fem vagnar, nämligen en resgodsvagn, drottningens salongsvagn, en annan salongsvagn med matsal, en sovvagn och en köksvagn; en Mitropa sovvagn samt slutligen en från Sverige lånad resgods-boggivagn (Fo2).

I Sverige tillkom en sovvagn (Ao2) för åtföljande järnvägsbefäl m. fl. samt en boggiångfinka för stationär uppvärmning.

Hovtågets fem blåmålade ganska korta boggi-vagnar, som drottning Wilhelmina vid sin myndighetsförklaring fått i present av någon holländsk järnvägsorganisation — det måste alltså ha varit ungefär vid sekelskiftet — bildade tillsammans en sluten enhet. Vagnarna voro inbördes förenade med bälgar, medan ändvagnarnas ytterändar hade plattform med gallerbarriär, se bild 1. Tåget framfördes under hela färden genom Sverige med två lok — vid Kristinehamnssektionen litt. Cd — och vakuumbromsades. Tryckluftbromsning var då ej ännu allmänt införd vid SJ.

Enligt meddelade order skulle dels vederbörande distriktschef, dels sektionsföreståndarna medfölja tåget för att var och en inom sitt fackområde se till att intet mankerade. Sålunda medföljde vid färden inom Kristinehamnssektionen distriktschefen Gösta Löfmarck, baningenjören H. M. Laurell, trafikinspektören K. Elgvist samt t. f. maskiningenjören, underingenjören H. Bager, vilken senare i all hast fick anskaffa sin första och enda järnvägsuniform.

Den 13 sept. 1922 just som vi i Kristinehamn stod i begrepp att avresa till Laxå att möta extratåget, kom meddelande att det i stället skulle anlända via Örebro—Svartå. Orsaken härtill var den, att från Norges Statsbanor telegrafiskt begärts att tåget skulle anlända till Kristiania med de kungliga vagnarna först. Då vagnarnas placering i tåget var sådan, att detta ej låte sig göra med mindre tåget vändes en gång extra, fick tåget köras vägen Hallsberg—Örebro—Svartå.

Tågets holländska passagerare utgjordes av H. M. Drottning Wilhelmina, hennes gemål Heinrich, född prins av Mecklenburg-Schwerin, utrikesministern H. A. van Karnebeek, vice amiralen F. Bauduin, vilken var någon slags rese-marskalk, samt slutligen åtta högre hovfunktionärer eller uppvaktande. För här angivet resällskap fanns omkring 15 personers betjäning, övervägande manlig, några detektiver, en konduktör samt ett par vagnskötare, av vilka den ene var rikt guldgalonerad. Som svenska hovets representant medföljde dåvarande kammarherren, sedermera överhovstallmästaren hertig d'Otrante.

Under tågets uppehåll i Kristinehamn hyllades de kungliga med sång av en manskör, stadens kyrkoherde höll tal på tyska och borgmästarinnan överlämnade blommor. Drottningen vände sig till hertig d'Otrante med orden: "Dit leur mon merci". Hertigen steg upp på ett fotsteg och bad att å H M Drottning Wilhelminas vägnar få framföra H M:s hjärtliga tack för den vackra sångarhyllningen, vilken skulle bli H M "ett kärt minne från resan". Under uppvaktningen stod prinsgenmälen ett par

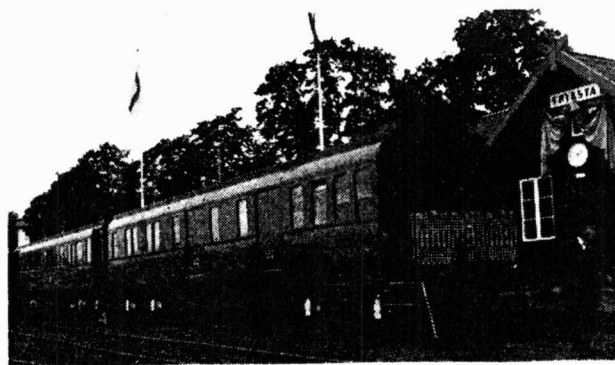


Bild 1. Ett par av de holländska vagnarna i drottning Wilhelminas tåg.

steg bakom drottningen. Han liknade till typ och ansiktsskulptur mest källarmästaren på en tysk Bierstube. Drottningen var ej heller så fager eller majestätisk till utseendet. Min då 6-åriga son, som från sagoberättelser bildat sig en uppfattning om huru en drottning borde se ut — kanske mest ifråga om yttre utstyrsel — hade med högt ställda förväntningar kommit tillstådes på stationen för att få se en riktig drottning. Han blev djupt besviken och förklarade att "hon ser ju ut som min mor-mor".

Tåget fortsatte sin färd och under uppehållet i Karlstad blev det uppvaktning med landshövding Unger i spetsen och ny sångarhyllning. Härefter följde avtackning genom hertig d'Otrante i praktiskt taget samma ordalag som i Kristinehamn men med den lilla skillnaden att den här presterade hyllningen angavs skola bli "ett minne för livet". Genom att vi uniformerade befälstjänstemän hade tillträde till det för allmänheten spärrade området närmast invid drottningens vagn kunde vi vid uppvaktningarna på tågets uppehållsstationer på några få meters avstånd se och höra allt som förekom samt därvid konstatera att avtackningarna överallt skedde enligt exakt samma ritual.

Ganska sent på kvällen anlände tåget till Fryksta att stanna där två nätter och en dag. Det blev stor uppståndelse på den lilla stationsmästarexpedition, där ett livligt telegraferande omedelbart kom igång, och språkkunnig förstärkning i hast måste tillkallas från annat håll. Telegramkorrespondensen torde mest ha gällt utrikesministern van Karnebeck, en man med skrap profil och mycket distingerat utseende. Det var han som kort förut med stöd av folkrätten bestämt hade avvisat entente-makternas energiska framställningar om att få den i Holland landsflyktige kejsar Wilhelm II utlämnad.

Tågets passagerare inklusive järnvägsbefälet gick tidigt till ro. I den svenska sovvagnen inflyttade nu även ortens landsfiskal för att komplettera de utländska gästernas bevakning.

På perrongen var uppsatt ett par flaggstänger, symmetriskt placerade i relation till den plats, där drottningens vagn skulle stanna. Holländsk flagga skulle hissas på den ena och svensk på den andra. Det uppstod tvekan om flaggornas inbördes placering, men blev bestämt att de skulle hissas så, att

drottningen fick se den holländska flaggan till höger, när hon trädde ut ur sin vagn.

Tidigt nästa morgon begav sig drottning Wilhelmina med ett par personer i sällskap ut på en långpromenad. Landsfiskalen, som skulle hålla sin skyddande hand över henne, dock helst utan att synas, hade stort besvär att delvis bredvid vägen i skogskanter hålla jämna steg med de vandrande. Han var ganska slak, när han lyckligen kom åter utan att några farligheter inträffat.

Senare på dagen for drottningen med en del av sällskapet ut på en biltur, medförande målarstaffli och andra målargrejer. Prinsgemålen jämte den övriga delen av resällskapet reste uppåt Fryksdalen, varvid de även besökte Selma Lagerlöf på Mårbacka.

De höga holländska resenärerna tog ej någon kontakt med järnvägsbefälet. Inte ens en så fin herre som distriktschefen Löfmarck, innehavare av flera på uniformen med s. k. släpspannen markerade ordnar, fick hälsa på de kungliga. Amiralen Bauduin vände sig ett par gånger till järnvägsbefälet i någon praktisk angelägenhet. Det veterligen enda utslaget av gästfrihet visades tågets svenske vagnskötare, som vid ett tillfälle bjöds på en kopp te, när han passerade i en korridor.

Hertig d'Otrante var en god "förbindelsekarl" mellan tågets höga resenärer och järnvägsbefälet. Han sällskapade med oss tidvis både under tågresa samt i Fryksta i distriktschefens inspektionsvagn och berättade en del, som vid besöket i Stockholm hade tilldragit sig vid sidan om det officiella programmet. Bl. a. omtalade han att, när drottning Wilhelmina efter den stora galamiddagen på slottet jämte stort följe begav sig till gästväningen i högtidlig procession den malören inträffade, att de i en trapphall mötte prinsgemålen, civilklädd på väg ut att studera Stockholm "by night". Han åtföljdes av svensk ciceron, hos vilken han "kinesade" efter återkomsten till slottet.

En av de båda kvällarna i Fryksta tog jag mig en titt in i den av holländarna disponerade svenska resgodsvagnen. Där logerade i hängmattor en del av den manliga tjänstepersonalen. I ena vagnsändan stod en hög trave stora lådor med Cederlunds punch, en dryck som tydligen vunnit holländskt gillande.

Vi hörde oss för med den finaste av de holländska vagnskötarna, om vi ej kunde få beskåda drottningens vagn invändigt. Det var strängeligen förbjudet, men skulle han dock visa oss vagnen, medan drottningen var ute på biltur. Så skedde ock med sektionsföreståndarna, medan däremot distriktschefen Löfmarck höll sig för god att så där i smyg beträda vagnen ifråga. Vagnens inre bar vittne om högklassigt arbete ifråga om snickeri och textilier, men det var ej så enkla rena linjer och former som man nu helst vill se. En del små oljemålade miniatyrtavlor prydde drottningens salong.

Den 15 sept. på morgonen avgick tåget från Fryksta, se vignettbilden. Ett Kd-lok fick skjuta på uppför den branta stigningen mot Kil (14 à 16 ‰).

I Arvika uppvaktade bl. a. en skolklass flickor. En av flickorna höll ett litet tal på franska, som slutade med en hälsning till "lilla prinsessan Juliana".



DIENSTREGELING

VOOR DE REIS VAN

HARE MAJESTEIT DE KONINGIN
DER NEDERLANDEN

VAN NOORWEGEN
NAAR KOPENHAGEN

18-19 SEPTEMBER 1922



Bild 2. Rubriksidan på tidtabellen för drottningens resa genom Sverige den 18—19 sept. 1922.

I Charlottenberg sjöng en skolbarnskör några sånger och en musikkår spelade bl. a. "Du gamla du fria...". Postmästaren, vilken gällde för att vara den förnämste på platsen, utbringade ett leve för "Hennes Majestät Drottningen av Holland och hennes gemål kronprinsen". Sedan överantvarades tåget åt Norges Statsbaner och SJ-befälet kunde resa hem.

Den 18 sept. infann vi oss åter i Charlottenberg och följde tåget till Laxå, där vi lämnade detsamma, glada över att allt gått väl och planenligt. Några uppvaktningar förekom ej under färden denna dag men mycket folk var även nu tillstädes vid uppehållsstationerna. Tåget fortsatte från Laxå och övernattade vid den vackert belägna stationen Kortebo vid Vättern. Följande dag gick färden vidare till Malmö samt via tågfarja därifrån till Köpenhamn f. v. b. Holland och därmed var det kungliga besöket i Sverige till ända.

För de holländska resenärernas räkning hade tryckts fina tidtabeller på holländska. Rubriksidan på tidtabellen för resan genom Sverige den 18—19 sept. 1922 visas i bild 2.