

Ett informationsblad från Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap.



Personalen vid Kils station den 16 oktober 1889 kl.11.47.

Spadtaget

Nr 21 2002

FRYKSTAD CLARA ELFS JERNVÄGSSÄLLSKAP

Ordförande: Hans Keller

Sommarrovägen 29

652 30 Karlstad

Tel. 054/218040

hans.keller@tingvalla.karlstad.se

Sekreterare: Matts Thunberg

Idalagatan 5 A

653 41 Karlstad

Tel. o fax 054/183923

matts.thunberg@privat.utfors.se

Kassör: Eivor Thunberg

samma som Matts T.

Sällskapets pg 500920-4

Övriga styrelsemedlemmar:

Kai Norström, V. Ämtervik

Lennart Carlsson, Forshaga

Erik Skoglund, Kil

Jernvägsvänner.

Nu är det dags igen. Med Spadtaget följer som vanligt ett inbetalningskort, som vi hoppas Du vill använda. Årsavgiften är oförändrad sedan mer än 10 år - den skall som ni förstår räcka till mycket. Annan plats i Spadtaget kan Du läsa om de arbeten som återstår att göra på Vagnhallen och ett är säkert - de kostar pengar.

Vi tackar alla de medlemmar som sändt ett extra bidrag utöver årsavgiften - år 2001 fick vi 2820:-!

Sällskapet hade år 2001 222 medlemmar fördelade sålunda:

Kil	88
Forshaga	16
Övr. Värmland	59
Utanför -"-	59

Med vänliga Jernvägshälsningar

Eivor Thunberg

Kassör

Mellanårsmöte.

**hålles i Kyrkans Gård, Kil,
torsdagen den 11 april kl. 18.30.**

**Sällskapet bjuder på kaffe och
smörgås och vi ser på en historisk
järnvägsvideo.**

Välkomna!

Personalkortet på omslagssidan.

Vid en omorganisation vid SJ på 80-talet blev tyvärr alla gamla personalkort från Kil bortkastade. Som tur var räddades det äldsta kortet från 1889 genom att en av våra medlemmar tidigare hade fotograferat det då en släkting var med på kortet. Inte bara det - han hade också skrivit av namnförteckningen, vilken idag ej hade gått att återskapa. Flera kända kilnamn återfinns på förteckningen, men vi vet inte om någon på kortet även arbetat på Frykstads Jernväg.

Sittande från v.: stationsskrivare Jean Rudolf Zandén, Oden Svartengren, förste stationsskrivare Carl Gröndahl, stationsinspektör August Pettersson, stationsskrivare Emil Sandell, Adolf Hellman.

Stående från v.: vagnsynare A. Jernberg, stationskarl Léon Ottergren, Emil Eliasson, konduktör J. Salander, stationskarl Emil Kihlström, A.P. Nyström, konduktör August Söderström, stationskarl C.J. Holmgren, C.O. Larsson, stationskarlsförman C.A. Kallin, stationskarl C.A. Engström, Anders Jansson, Konduktör F.A. Hallgren, stationskarl Emanuel Lindberg, Lars Edqvist, Oskar Olsson, konduktör Jöns Lindström, stationskarl C. Lindström, Janne Johansson.

Vagnhallen.

Sedan förra sommaren har inte mycket hänt i Vagnhallen. Nu har Kils kommun lovat att exteriören skall vara klar till i mitten av maj med rödfärgad stående panel och läkt. I interiören, som Sällskapet svarar för, återstår målning av golvet och färdigställande av innertaket – panel, plast, isolering och en taklucka. Detta arbete kan utföras de sista veckorna i maj – OM frivillig arbetskraft ställer upp! Det gäller att dra ut vagnarna och sätta upp ställningar inne i vagnhallen så att vi kan få bra arbetsställning när vi spikar taket. Med en spikpistol och många medhjälpare borde vi klara av taket på en helg. Men – som sagt – vi måste ha frivilliga som ställer upp annars blir det inget gjort! Ring Matts Thunberg 054/183923 och tala om vad Du kan göra. Ersättningen, förutom ett gott samvete, blir bensinpengar och vi skall försöka hålla med kaffe och smörgås också!

Conny Sköldqvist, Östansjö

som jobbar på Banverket, samlar på rälstyper och har ett 50-tal. Han har fått en bit av vår räls och vi i stället en skiva av SJ:s nyaste 60 kg räls, som vi skall montera i Vagnhallen tillsammans med vår räls så att man kan se skillnaden, som är avsevärd!

Forshaga Kommun

har gett Sällskapet ett bidrag för år 2002 på 4600:- - ett HJÄRTLIGT TACK!

Harry Samuelsson i Deje

samlar kameror och annan fotoutrustning och har kommit över en gammal kungörelse som berör Frykstads Jernväg. Det gäller fridlysning av banan och man hotar t.o.m. med dödsstraff! Ett utdrag ur kungörelsen kan Du läsa på sidan 6 och hela kungörelsen kommer att anslås i Vagnhallen. Ett hjärtligt tack till Harry!

Reseberättelser

från Frykstads Jernväg har vi publicerat i flera nummer av Spadtaget. Med detta Spadtag bifogar vi en sammanställning av de berättelser vi har.

För 150 år sedan

förtäljdes att på järnvägen vid Frykstad har en olyckshändelse timat. En av de gossar som biträder vid banans renhållning, har genom sin egen vårdslöshet blivit ihjälkörd.

HANS KELLER

Sommarrovägen 29
652 30 KARLSTAD
054/21 80 40

STATSBANAN KIL-FRYKSTA

De två första stambanorna i Sverige som byggdes av SJ var Västra Stambanan, Stockholm-Göteborg byggd 1855-1862, och Södra Stambanan, Falköping-Malmö byggd 1855-1864. När dessa stambanor närmade sig sin fullbordan, beslöts att också förbinda Stockholm och norska Kristiania (nuvarande Oslo) med en stambana. Denna gavs namnet Nordvästra Stambanan och fick Laxå på Västra Stambanan som utgångspunkt, för att genom Värmland passera in i Norge vid Eda. Redan från början fastställdes banan på sträckorna Laxå-Kristinehamn och Arvika-Eda. På sträckan Kristinehamn-Arvika utkristalliserade sig två linjealternativ, om vilka det utbröt en våldsam politisk strid både i riksdagen och lokalt i Värmland. Alternativet kallades för Karlstadslinjen och Nilsbylinjen. Den sistnämnda linjen förespråkades av flera bruksägare och skulle få en nordlig sträckning över Molkom och Frykerud med anslutning till båttrafiken på Frykensjöarna vid Nilsby. Hösten 1865 avgjordes striden med att Karlstadslinjen fastställdes av riksdagen.

Från Kristinehamn drogs linjen till Karlstad, fortsattes i nordvästlig riktning för att passera Frykensjöarnas sydspets vid Stora Kils (nya) kyrka, gå över Norsälven vid nuvarande Gunnita och fortsätta genom Frykerud, Boda och Brunskog till Arvika. Vid Gunnita skulle den dåvarande forsen dämmas upp och en hamn för båttrafiken på Frykensjöarna byggas. Sektionsingenjören på sträckan Stora Kil-Brunskog, Denis Insulander (sedermera bandirektör vid Bergslagsbanan), lyckades emellertid vinna gehör för att linjen Stora Kil-Boda(Högboda) stakades om att gå över Fagerås istället för Frykerud. Detta medförde en kortare och lättare linjeföring. Därvid bortföll hamnen vid Gunnita, och istället stakades en sidolinje ned till den gamla lastageplatsen vid Fryksta.

Nordvästra Stambanan invigdes med den sista bansträckan Karlstad-Arvika den 19 juni 1871. Stora Kils socken fick sin station, med namnet Kil, förlagd vid nuvarande Mon cirka två kilometer öster om dagens station. Från Kil byggdes sedan en tre kilometer lång sidolinje till Fryksta. Linjen öppnades för allmän trafik den 15 juni 1872. Detta medförde att den gamla järnvägen Fryksta-Klarälven kunde läggas ned hösten 1871.

Vid Kils station byggdes ett lokstall, ett vattentorn och en vändskiva. Vid Fryksta station byggdes ett nytt stationshus (det ännu kvarvarande gula huset) och ett stort godsmagasin (rivet 1936). Ungefär halvvägs byggdes också en ännu stående banvaktstuga som fick namnet CARLSLUND. Ursprungligt nummer obekant, men från sekelskiftet hade stugan nummer 382. Den är av en standardtyp som brukar kallas modell 1872, och är en av få kvarvarande sådana stugor i nästan oförändrat skick (en tillbyggnad har gjorts) i Värmland. Stugan används numera av en idrottsförening.

Sidobanan till Fryksta trafikerades med tåg som utgick från Karlstad, men normalt bara under sommarhalvåret då seglationen på Frykensjöarna pågick. I mitten av 1870-talet byggdes Bergslagarnas Järnväg (BJ), Göteborg-Falun, genom Värmland. Därvid bestämdes att BJ skulle korsa Nordvästra Stambanan vid en ny station, den nuvarande Kils station, som skulle överta namnet Kil. Den gamla Kils station bytte namn till Kil Nedre. Detta genomfördes from 1 december 1879 när hela BJ öppnades för allmän trafik. Anslutningen av sidobanan till Fryksta vid Kil Nedre blev därefter besvärlig trafikeringsmässigt. Tågen, som fortfarande utgick från Karlstad, fick först gå in till Kils station, därefter gå tillbaka till Kil Nedre för att åter byta färdriktning och fortsätta ned till Fryksta. I andra riktningen gjordes allt omvänt. Denna omständliga procedur fick dock ett slut 1906 när sidobanan omlades till att gå direkt in på Kils station. Därefter kunde stationen Kil Nedre läggas ned och spår och byggnader rivas. Kvar finns emellertid två banvaktstugor och vattentornets gamla brunn. På det gamla stationsområdet byggdes på 1930-talet det nuvarande stora ställverket och SJ omformarstation.

Med början 1913 skulle så Fryksta komma att minska i betydelse. Orsaken var att Fryksdalsbanan till Sunne och Torsby öppnades, varefter den årstidsberoende sjötrafiken kunde flyttas till järnväg direkt. I början av 1920-talet nedlades det stora sågverket vid Fryksand (låg där badplatsen nu ligger). Det medförde att godstrafiken minskade och Fryksta indrogs som station och blev trafikplats underställd Kils station. Den 24 april 1937 var elektrifieringen av Nordvästra Stambanan färdigställd och 15 juni samma år ersattes även ångloken på sidobanan till Fryksta av elektrisk drift. Sidobanan fick dock en kontaktledning av enklare slag än stambanan. Tex användes stolpar av trä istället för av järn.

Redan på 1930-talet hade trafiken över Fryksta fortsatt att minska betydligt. Framförallt var det turisttrafiken på Frykensjöarna med ångbåten SELMA LAGERLÖF, samt grustransporter från SJs stora grustag som motiverade banans överlevnad. Anslutningstågen till sjötrafiken annonserades sista gången sommaren 1956. Ytterligare två somrar kördes lokalt annonserad persontrafik tills dess den allmänna person- och godstrafiken nedlades hösten 1958 då passagerartrafiken med SELMA LAGERLÖF upphörde. Tyvärr blev denna ångbåt i klassisk kustångarstil därefter snart skrotad. Särskilt arrangerade sk badtåg kördes dock somrarna 1959 och 1960. Härefter förekom endast sporadiska tjänstetåg med grus från grusgropen. SJ använde också tidvis Fryksta för uppställning av vagnar, samt som skrotningsplats. Omkring 1970 avvecklade SJ grusgropen (som nu har blivit slalombacke), varefter banan såldes till Kils kommun 1973. Ett år senare (1974) revs spåret och kontaktledningen, varefter banvallen asfalterades och blev en populär gång- och cykelled mellan Kils samhälle och Fryken. I Fryksta sparades något tiotal meter spår, på vilket 1997 uppställdes en fd norsk tråpersonvagn för användning som kafé och utställningslokal. Slutligen har år 2000 spåret förlängts och försetts med ytterligare vagnar. En vision om en återuppbyggd bana till Kils station har också börjat gro. Så vem vet, någon gång i framtiden kanske det åter blir möjligt att åka ångtåg till Fryksta för att där fortsätta med ångbåt (FREJA!) uppåt Fryksdalen.

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-årsjubiléet	5:-	Vägvisare för resande i Sverige 1865	
"- i färg: Loket Fryckstad	3:-	plus karta	50:-
"- : Frykstaområdet	3:-	T-shirt med logotype Frykstadlok	60:-

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

Ark. J. H. Jan. 1856

Kungörelse.

N:o 33.

Uppå derom gjord begäran af Frykstads Jernvägs Actie-Bolag intages följande:

Kongl. Maj:t

vill, uppå derom af vederbörande Bolags-Direktion gjord underdånig anhållan, härmed i Nåder tillåta, att de uti Kongl. Maj:ts Nådiga Kungörelse den 18 Januari 1855 i afseende å fridlysning af allmänna kanal-, sluss-, jernvägs- och telegraf-anläggningar meddelade bestämmelser må ega tillämpning jemväl å Frykstads jernväg, eller jernvägen mellan sjön Fryken och Klarelfven, i Wermlands Län. Hvilket vederbörande till underdånig efter rättelse länder. Stockholms Slott den 19 September 1856.

OSCAR.

J. F. FÅHRÆUS.

De hufvudsakligaste af ofvanomförmälde bestämmelser innefattas i nedanintagna paragrafer af

Kongl. Maj:ts Nådiga Kungörelse om en Fridlysningsstadga för allmänna kanal-, sluss-, jernvägs- och telegraf-anläggningar;

Gifven Stockholms Slott den 18 Januari 1855.

§ 1.

Den, som uppsåtligen förstör allmän kanal-, sluss- eller jernvägs-anläggning, eller å desamma, dertill hörande byggnader, verk eller inrättningar, eller de för framfarten å jernväg använda vagnar eller andra forskaffningsmedel gör sådan skada eller eljest vidtager sådana åtgärder, att fara eller olycka vid kanal- eller jernvägsfartens begagnande eller allmänt farlig öfersvämmning deraf uppkomma kan; straffes med arbete å fästning eller annan allmän straffinrättning från två till fyra år, efter som brottet och omständigheterna äro till.

Får någon människa deraf svår kroppsskada eller sjukdom, eller åstadkommes allmänt farlig öfersvämmning; straffes gerningsmannen med sådant arbete från fyra till åtta år.

Spilles människolif och var den brottsliges handling af beskaffenhet, att han bort kunna inse, att en sådan olycka deraf var att befara; miste gerningsmannen lifvet.

FRYKSTAD CLARA ELFS JERNVÄGS SÄLLSKAP



En resa med järnväg och båt från Karlstad till Fryksdalen på 1850- och 1860-talen var säkert ett äventyr man berättade om för barn och barnbarn.

Vi har samlat fyra resebeskrivningar i detta häfte som vi bifogar Spadtaget nr 21 till alla våra medlemmar.

Läs och njut!!



Dr. phil. Edwin Jessen
1833-1921

Edwin Jessen, som var från Danmark, skrev 1868 en bok med titeln "En tur i Sverige" (Småland Vermland Båhuslen).

idet den fik rasende Nordenstorm imod ned mellem Bjergene med Frost og Snefog, hvor det var umuligt at vende eller søge Land; maatte blive ved at gaa imod med største Fare for at rende paa Klipperne i Tykningen.

Onsdag Formiddag ad Klarelf til Lyckan. Den lille Jernvej derfra til Frykstad er nok den ældste i Sverige. Paa slige Smaajernbaner mærkes ikke til Pedanteri. Den til Sjöändan spaserede jeg paa langt op i Landet, og stod tilside for Togene som for Sporvogne i Kjøbenhavn. Paa den til Frykstad gjorde et Par pojker Tjeneste ved Lokomotivet. Jeg sad paa aaben Vogn mellem *flickor* og *gummor*. Ved en *grind* standsedes for at sætte 1 Passager af, et Fruentimmer, som steg op ad Skrænten, da hun med et vendte sig og raabte til Toget, det skulde standse igjen: hun havde glemt Parasollen. Det standsede. En Passager stod ud, bragte Parasollen *allraödmjukast*, stod ind, og vi rullede videre.

Luften havde i Karlstad været utrolig klar og gjennemsigtig; ikke Spor af Dunst paa Himlen Døgnet rundt. Saaledes blev det ved, medens vi gled paa den smale spejlblanke Sø mellem skovgrode Bjergstrande, især storslaaede og vilde ved øvre Fryken, men ikke saa vekslende som paa Filipstadsvejen. — Ombord var en Docent fra Upsala, af hvem jeg vilde have praktiske Oplysninger, bl. A. om Drikkepenge-systemet. Hr. Docenten saa i mig en *avanturier*, der vilde afknappe *svenska folket* en Del af de lovlige *drickspenningar*; han gav Meddelelser med diplomatisk Tilbageholdenhed. Dog fik jeg saa meget ud, at

Vi trodde länge att den enda beskrivningen av en resa på Frykstads Jernväg skrivits av en dansk språkforskare år 1868, men Svante Forsaeus fann på Kungliga Biblioteket ytterligare en resebeskrivning från 1866 (se Spadtaget nr 13) och nu har han fått fram i WERMLAND I TECKNINGAR EFTER NATUREN ännu en beskrivning - nu från 1865 - av en resa från Karlstad till Torsby. Vi återger här ett utdrag om tågresan mellan Lyckan och Frykstad:

Då vi företogo denna färd hade ångbåten varit så fullproppad af passagerare at de knappast fingo rum och bättre om plats blef det ej heller på jernvägstrainen. För första platsens passagerare finnas endast 2:ne coupéer och en öppen vagn. För 2:dra klassens passagerare är plats på godsvagnarne. Färden från Karlstad till Frykstad kostar på 1:sta platsen 1 rdr 50 öre för person.

Så snart passagerarne hunnit blifva instufvade på sina platser, sattes lokomotivet i rörelse och med frisk fart ilade vi fram genom furuskogar tills vi i närheten af Illbergs gästgifvaregård passerade landsvägen. Här vidgar sig synkretsen. Man färdas öfver det ed som skiljer båda sjöarne Hyn, fälten äro odlade och efter några minuter är man vid Kihls gamla kyrka, hvarest är en anhalt station, vid hvilken några passagerare afgingo. Man har här en ganska vacker utsigt åt höger öfver norra Hynsjön der man ser biskopsbostället Ekenäs och på längre afstånd det vackra Löfed, som eges af enkefru majorskan Uggla; åt venster ser man en skymt af Appertin, men sjelfva corps de logisbyggnaden bortskymmes af de höga träden inom hvilka den ligger inbäddad, så att dess läge, ehuru vackert, dock förefaller något dyster. Det eges af enkefru grefvinnan von Gerdten.

Af Kihls gamla kyrka återstår nu endast sakristian med derunder varande grafchor och på kyrkogården några vanvårdade monumenter. Att en mängd skräp låg kringspriadt öfver den gamla kyrkogården, derom torde ej vara något att säga, då kyrkan året förut var nedrifven, och i sinom tid blir nog detta ordnad, men deremot gjode det verkligen ett vidrigt intryck att finna de dödas hvilokamrar under en längre tid lemnade till pris åt all slags profanering. Så kunde man t. ex. obehindrat komma in i grafchoret, der många, fordom prydliga, likkistor stodo uppstaplade på hvarandra. Den ena af dessa var af koppar, och okynnet hade derifrån bortbrutit en plåt så att man kunde se lemningarne af det förmultnade liket. På ett annat ställe kunde man under en grafsten se att lik-kistorna voro bortflyttade, men att en hufvudskalle och några ben lågo kvar. - Man må nu betrakta detta förhållande så fördomsfritt man vill, ett obehagligt intryck gör det dock att finna en så vanvårdad begravningsplats äfven om den upphört att begagnas såsom sådan.

Men låtom oss återvända till vår färd. Från Kihls gamla kyrka är ej mera än 10 minuters färd till Frykstad. Slättbygden kring kyrkan är snart öfverfaren och då man passerat den dertill gränsande skogen vidgar sig utsigten plötsligen och man ser framför sig Frykstads jernvägsstation och lastageplatsen för hela Fryksdalstrafiken. Sakta glider tåget fram under ett hvalf bildadt af magasinerna, tåget stoppar och man har framför sig en tafla af den vackraste och lifligaste natur. Till venster på sluttnigen af en höjd med tät, högstammig och vacker furuskog, ligger det smakfullt byggda stationshuset, hvilket tillika är boställe åt faktorn, som varit oss följaktig på resan och med all beredvillighet sörjt för passagerarnes bekvämlighet. En prydlig trädgårdsanläggning ligger framför stationshuset, från hvilket man har den herrligaste utsigt öfver nedre Fryken och Kihls vackra, år 1850 af sten uppförda kyrka på en i sjön utskjutande udde samt öfver den dalgång i hvilken öfriga Fryksjöarne ligga.

Vid bryggan ligger ångaren Anders Fryxell, öfverallt råder lif och rörelse, ångpipan hvisslar, alla passagerarne skynda om bord och snart skjuter ångaren med frisk fart fram på Nedre Frykens lätt krusade yta dragande med sig i släptåg en fullt lastad präm.

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 ördentliga 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, hvarpå 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.

Artikel i tidningen Fryksdalen år 1910.
Tidningen utgavs i Sunne.

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 planka 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 afgång, 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, inbygd 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 tjänstgjorde 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 efterlängtrade 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 tilltröddes 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 slogo oss till ro för natten. Födan ombord var ej dålig, tak öfver hufvudet hade vi och voro derför tillfreds med vår tillvaro. Visserligen störes i någon mån våra drömmar genom den i den nattliga tystnaden vidtljudande gräl ombord på pråmen mellan fryksdalningar 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 Tossbergsklättens 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 genomrutten 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 dädanefter med mycken försigtighet beträdde hytten. Omsider gäfvo 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 anghvisslan, flaggan sattes i schau (jag var den ende, som visste huru detta skulle gå till och gjorde det också egenhändigt) i förhoppning att detta nödtecken skulle från herregårdens fönster af kaptenen observeras, hvilket ock blef händelsen.

En ny pojke förhyrdes att till kaptenen aflemna passagerarnas ultimatum, så lydande: ångan 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 hvarenda 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 skräpliga 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 värmlänning 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!