

Spad



tager

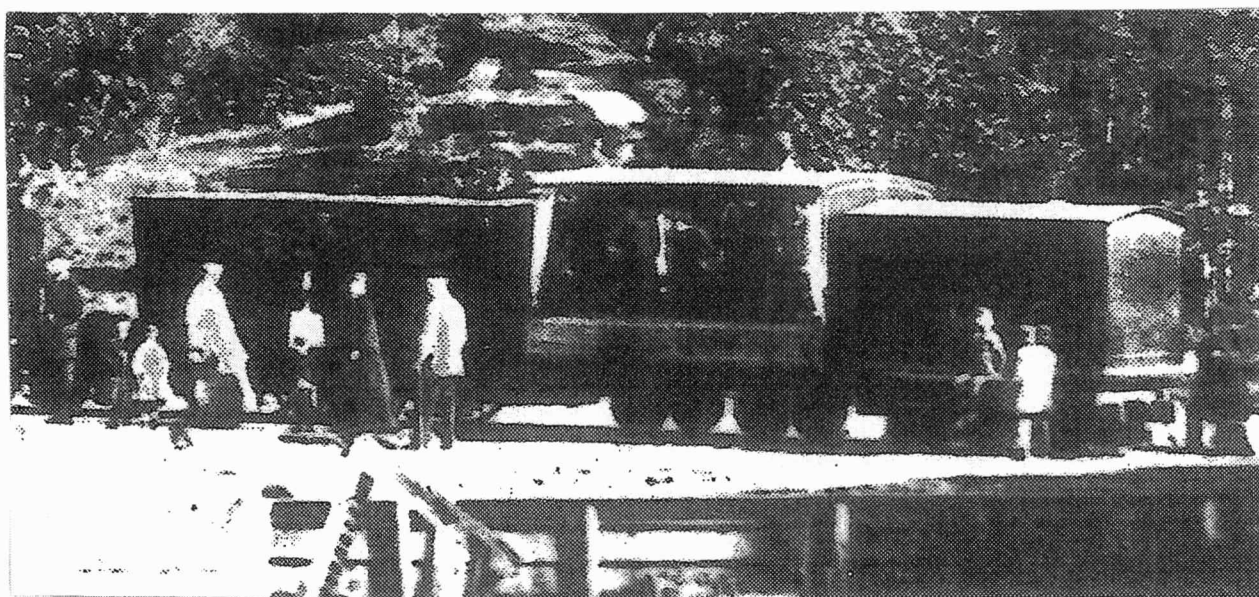
Nr 23
2003



Den första rallarkärran. Ur Adelskölds skissbok.

Ett informationsblad från Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap

Vart tog de vägen?



Loket Fryckstads öden efter Frykstads Jernvägs nedläggning har vi kunnat följa ända till Järnvägsmuséet i Gävle, men vad hände med personvagnarna på bilden? Vår grävande reporter Svante Forsaeus har funnit ett brev som belyser detta! - Läs på sidan 3!



Nr 23 2003

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

Södra Värmlandskretsen

av Svenska Turistföreningen ordnar en vandring utmed "vår" bana den 3 maj. Man startar med tåg Karlstad - Kil och vandrar till Fryksta där vi visar vår Vagnhall. Sedan blir det vandring - med buss på vissa sträckor - till Lyckan och vidare med buss till Karlstad.

Till salu

Enkel radio med bandspelare, märke Excel, tidigare använd i Vagnhallen. Pris 50:-. Ring 054/183923.

Årsmöte

hålls i Kyrkans Gård i Kil onsdagen den 7 maj kl 18.00. Sällskapet bjuder på kaffe och smörgås och vi ser på en historisk järnvägsvideo.

Välkomna!

I Vagnhallen

har vår utställning varit uppsatt hela vintern för första gången! Ett mindre element har gett grundvärme och allt verkar ha gått bra. Nu återstår golvet, som måste spacklas och målas - sedan är Vagnhallen klar. Är det några som känner för att hjälpa till med städning och målning så slå en signal till 054/183923. På en resa i Spanien nyligen såg jag på flera ställen en jättestor svart tjursiluett i plåt ofta uppställd på en höjd med himlen som bakgrund. Även Don Quijote och Sancho Panza förekom. Siluetterna var mycket effektfulla. Tanken uppkom då om vi inte skulle kunna göra något liknande med loket Frykstad. En svart plåtsiluett i naturlig storlek placerad t. ex. vid spårstumpen nedanför minnesstenen vid Illberg. Tanken är förresten inte ny. Vår styrelsemedlem Kai Norström framförde den för många år sedan Vi får prata vidare om idén vid årsmötet.

Matts Thunberg/sekreterare

Bästa Jernvägsvän!

Nu är det dags igen! Med Spadtaget följer som vanligt ett inbetalningskort, som vi hoppas Du vill använda! Årsavgiften är - som vanligt - endast 30:-.

Ett hjärtligt tack till de medlemmar som sändt ett extra bidrag utöver årsavgiften - år 2002 fick vi 3269:-. Sällskapet hade 2002 medlemmar fördelade sålunda:

Kil 79

Forshaga 15

Övriga Värmland 59

Utanför Värmland 66

Med Vänliga Jernväghälsningar

Eivor Thunberg/kassör

Vår medlemsavgift

är ju mycket låg - 30:-/år och postens avgift att skicka detta belopp har stigit till 35:-!! Är det någon som inte har eget post - eller bankgiro så kan avgiften betalas kontant på Turistbyrån i Kil. Ta med inbetalningskortet!

Kils Hembygdsförening

har haft en representant i vår styrelse. Efter Erik Skoglunds frånfalle har denna plats blivit vakant. Hembygdsföreningen har nu meddelat att man i fortsättningen avstår styrelseplatsen.

Bengt Ullmans brev till bruksägare Fredrik Brusewitz i Limmared

När förvaltare Ullman fått i uppdrag av styrelsen av försälja allt materiel, som bolaget förfogat över, kunde man vänta sig att vissa föremål inte var särskilt attraktiva. I varje fall blev det efter slutförd försäljning en betydande summa att slutligt fördela mellan bolagsägarna. Loket "Fryckstad", vagnarna, rälerna, husen, ångbåtsbogseraren "Örn" med pråmar och övrigt fick nya ägare.

En av spekulanterna var brukspatron Fredrik Brusewitz på Limmareds glasbruk, som lämnade bud på såväl "Fryckstad" som vagnar och räler. I hans planer ingick att bygga en järnväg från glasbruket till en brygga vid södra änden av sjön Åsunden för att få en mindre transportkrävande apparat för glasbrukets råvaror och produkter.

När fördelningen av inkomna bud summerats, stod det klart att Brusewitz kunde bli ägare till de två personvagnarna och packvagnen. Dessa syns på den bekanta bilden av tåget vid Fryksta. Brusewitz stod fast vid sina bud och övertog de tre vagnarna. I brev bad han Ullman sända dessa på järnvägsvagnar till Borås, som år 1872 var den järnvägsstation, som låg närmast Limmared. På normalspårsvagnar kunde dessa förflyttas till Herrljunga, där det krävdes en omlastning, eftersom Borås - Herrljunga järnväg då var en smalspårig järnväg. Spårviddsvidgningen ägde rum år 1898.

Ullman var beredd att lasta vagnarna, då han upptäckte ett hinder som påverkade transporten. Med anledning av detta sände han följande brev.

Bruks Patron
Högädle Herr Fr. Brusewitz
Limmared

N.W. S Fryksta den 15 November 1872

Wid min återkomst för några dagar sedan från Kristiania, der jag genom döden förlorat en 32-årig son (hvilken sedan ett par år der bedrifvit Agentur-Affärer) hade jag äran emottaga W:de af 8:de dennes, inneslutande Göteborgs Ensk. Banks Afdelnings- Contor i Borås Wexel å Samma Bank i Göteborg pr Rmt 778,48.

Till följe af nämnde ytterst smärtsamma förlust och en mängd göromål tillhörande min tjänst, kunde jag icke förrän i går börja med widtagandet af åtgärder för lastning af de köpte wagnarne. Men snart fann jag svårigheter härvid i anledning af det fatala förhållandet, att last å Borås-banan icke får wara högre än 7 fot. Förhållandet är nemligen att å kupévagnen kunna hjulen icke borttagas, enär underredet är, så att säga, hängande på sine fjädrar under smörjedosorna, och hjulen wandrande uti på wagnskorgen anbringade hvalf, hvadan de icke kunna derifrån lösgöras. Med öppna wagnen är förhållandet, att hjulen wisseligen kunna tagas bort, men korgen är ändock för hög. För att kunna frakta dessa wagnar, skulle de således söndertagas, och detta blir ett svårt arbete, synnerligen hvad kupévagnen beträffar, ty den är verkligen ytterst wäl ihopkommen.

Under detta mitt bryderi passade det sig emellertid rätt bra, att Herr Wettervik i går ankom. Jag blef således i tillfälle framhålla för honom berörde svårigheter som han måste erkänna såsom mycket wälgrundade, men hans project war, att så söndertaga wagnarne, som nödvändigheten fordrade, eller att, vis à vis kupévagnen, lägga den på sidan och att i sådan

ställning frakta denna. Jag wille ej heller motsäga möjligheten häraf, men det blir en stor skillnad på, att bringa wagnarne, i det skick de äro, upp på Statens wagnar, hwilket war mitt åtagande wid affärens afslutande, och att isärtaga dem, eller att, som föreslagits, lasta kupéwagnen i på sidan liggande ställning. Svårigheten af, eller rättast, huru lätt det skulle wara att rulla desse wagnar upp på Jernvägsvagnar kunde jag lätt bedömma med den erfarenhet jag har af Lokomotivets, af 170 Cent. tyngd, lastning; men arbetet med dessa wagnars lastning på omnämnde sätt, kan jag icke uppskatta eller bedömma. Jag hoppas således, att Tit. lika illa upptagen utan finner det rättsenligt, att jag fränsäger mig den nu ifråga warande kostnaden.

Jag bör också icke uraktlåta att uttala den min mening att derigenom att sjelfva korgen till kupéwagnen måste fränkiljas underredet, blir den icke obetydligt ramponerad och att dess iståndsättande således blir dyrt. Likaledes befarar jag, att genom den öppna wagnens isärtagning, eller takställningens skiljande från sjelfva botten, äfven denna ställning blir sönderbruten.

Allt detta har jag ansett mig pliktig framhålla, och bör i sammanhang dermed förklara, att i det fall Tit. så skulle önska, må affären annulleras. Det är mig ock lätt göra Tit. detta förslag, som jag från annat håll har offert på wagnarne till ungefär samma pris som det öfverenskomna.

Jag ber emedlertid Tit. icke taga min framställning så, som önskade jag vår öfverenskommelse rubbad i annat hänseende, än med afseende å lastningen, med hvilken jag icke kan taga annat bestyr, än att helt enkelt rulla dem upp på Statens jernvägswagnar och att de å dem befästas.

Emotseende Herr Bruks Patrons värda svar med det första, har jag äran teckna

Med sann högaktning

B M Ullman

PS. Erkända wexeln är naturligtvis icke använd, utan ligger i mitt förvar tillsvidare.

Tit. = Titulus, förr vanlig beteckning för mottagaren av brevet.

Den omtalde herr Wettervik hade tidigare varit anställd på glasbruket hos Brusewitz. Efter anställningen där blev han lokeldare på Nordvästra stambanan och placerad i Karlstad.

Upplösningen på problemet blev att Ullman fick nytt besked från Brusewitz. Vagnarna skulle lastas upp på järnvägsvagnar i Fryksta och sändas till Herrljunga. Brusewitz hade fått besked om att inget hinder förelåg att transportera lasterna från Fryksta vidare på järnvägsvagn till Borås, dit de kom en av de sista dagarna på året 1872. Tydligen hade Ullman sett en gammal lastbegränsning som gällde Boråsbanan.

För den fortsatta transporten inväntade Brusewitz sannolikt ett vintrigt väglag, så att vagnarna kunde dras på släde till Limmared.

När Brusewitz år 1877 lämnade uppgifter om sin "Oxabana" noterades, att där fanns två personvagnar och en packvagn, med största sannolikhet de inköpta från Frykstabanen.

Det skulle också vara trevligt att någonstans kunna avläsa om det blev någon vidare användning av frykstavagnarna på den nya banan. I boken om Limmared står det att familjen Brusewitz ibland åkte i sin fina vagn på banan, när de hade ärende till Ulricehamn eller andra avlägsna metropoler. Från december 1874 fanns ju järnväg till Ulricehamn och vidare ut i stora världen.

Det kan vara anledning nog för att tro att det var just "fina vagnen" från Fryksta, som på nya hjulaxlar, 891 mm, blev även "fina vagnen" i Limmared.

Vid Frykstads Jernväg

fanns säkert ingående regler hur trafiken skulle fungera när vagnarna rullade själva eller när häst användes. Tyvärr är dessa regler försvunna. Däremot finns "reglor" för Christinehamns Jernväg bevarade. Denna järnväg öppnade några månader efter "vår" järnväg.

Det var som synes hårda bud: sturskhet föranledde inte bara avsked utan även en dags löneavdrag!

"Reglor för Wagnförarne vid Christinehamns Jernväg".

1:o. Under sommaren, då körningen börjar, sednast kl. 5 om morgonen, skall han dageligen göra 3:ne resor emellan Staden och Sjöändan, samt dessutom biträda wid lastning och lossning.

2:o. Wagnföraren bibehåller alltid samma wagn, och ansvarar för densamma, med dess tillbehör, skacklor, sprintar, dragkoppel och bromsträfwor, och tillser äfwen att förspänningen blir ordentligt gjord, samt att wagnen alltid är wäl i ordning och smord, såwäl till axlar som styrjern och fjederpallar. Skador och förluster, som uppkomma genom Förarens slarf och oordentlighet, ersättes af honom efter tillgång.

3:o. Wagnföraren skall alltid under körningstiden ha sin bricka med wagnens nummer på hatten eller mössan; alltid ha wäl sopande qwastar på wagnen och alltid ha sträwan pålagd emot bromstången då wagnen går sjelf. Uraktlåtes något af det i denna punkt föreskrifna, pliktar han ett fjededels dagswerkes belopp.

4:o. Wagnföraren får ej, utan serskildt tillstånd utaf någon af Direktionens Ledamöter eller Befälet, medtaga några saker, eller låta någon, eho det vara må, åka med sig på wagnen. Sker detta pliktar han ett halft dagswerkes belopp för hwarje person eller sak; samma wite är äfwen om han olofligen bortgår från sin wagn under körningstiden, eller bortbyter den till någon annan.

5:o. Wagnföraren är ansvarig för att wagnen körs med föreskrifwen hastighet; kör han, när wagnen går sjelf, obehöfligt fort, serdeles uti krökar och afwägar, pliktar han ett dagswerkes belopp.

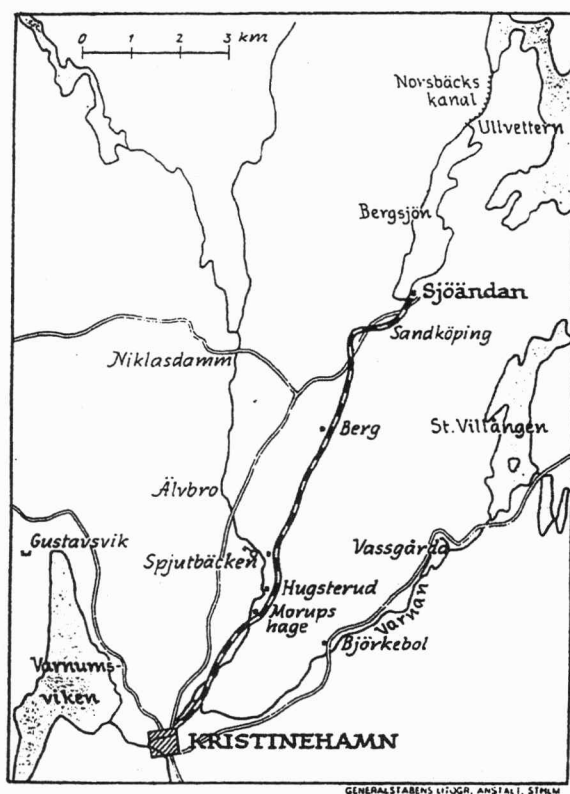
6:o Wagnförare som beträdes med fylleri, sturskhet eller olydnad, pliktar ett dagswerkes belopp och är genast sin befattning förlustig.

7:o Körningen bör ske med följande hastighet: Imellan stationerna från Staden till Sandköping, med häst, köres i traf, öfwerallt der lutningarne det tillåta, och bör tiden för uppfarten mellan stationerna ej understiga 20 och ej öfwerstiga 30 minuter. Från Sandköping till Sjöändan der wagnen går sjelf, köres med en hastighet motswarande skarp traf, hwilken minskas der banan går öfwer Landswägen, så att wagnen kan stannas framför afwägen wid Sjöändan. Ifrån Sjöändan till stationen Sandköping, der häst är för, i raskt drifwande. Från Sandköping, hwarest wagnen börjar gå sjelf, till krökarna wid Berg, köres med en hastighet som motswarar skarp traf. I krökarna minskas farten tills den motswarar långsam traf, hwilket åter ökas, då man hunnit förbi de starka krökarna, så mycket att wagnen går fram till stationen Spjutbäcken.

Wid afwägen köres så långsamt att wagnen nått och jemt går in på densamma. Afwägen får ej köras förbi, om också de uppgående wagnarne skulle wara ankomna. Nedom Spjutbäcken, då wagnarne åter gå sjelfwa, köres med en hastighet som motsvarar skarp traf, tills inemot den starka kröken wid Hugsterud, der hastigheten minskas så mycker att wagnarne nått och jemt gå öfwer den jemna banan på andra sidan kröken, - sedan med hastighet af skarp traf till stationen. Morups hage, der samma förhållande iakttages som wid Spjutbäcken. - Från Morups hage köres med fart af skarp traf inemot der Jernvägen går öfwer Tullsportsgatan der farten minskas så att wagnen stannar i kröken wid den ingången till Westerlånggatan. Då wagnarna gå af sig sjelfwa, skall alltid bibehållas ett afstånd av 500 alnar dem emellan, på det att en efterkommande Wagnförare må hinna stoppa, i händelse den föregående wagnen skulle gå sönder.

Christinehamn i Oktober 1850

Direktionen



Karta öfver Kristinehamn—
Sjöändans järnväg.

