

Spad



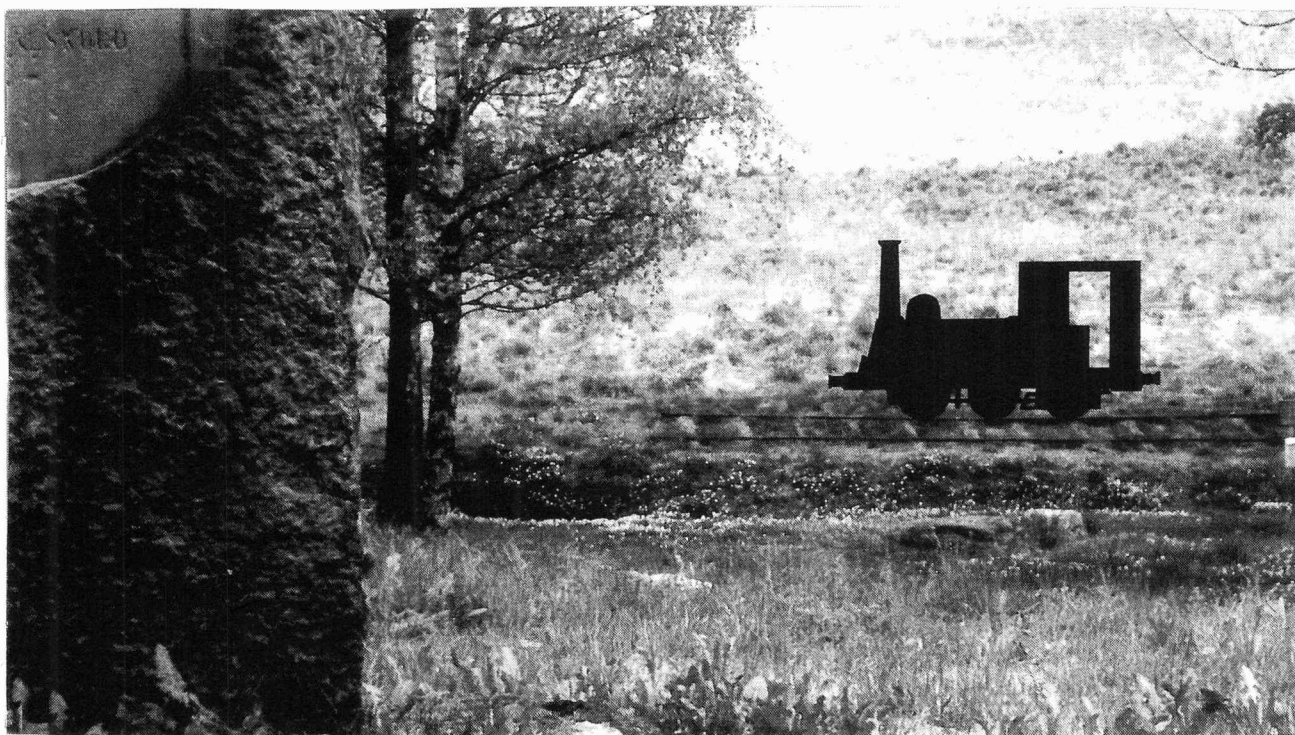
taget

Nr 24
2003



Den första rallarkärren. Ur Adelskölds skissbok.

Ett informationsblad från Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap



En syn för framtiden från minnesstenen vid Illberg. Läs mer om projektet med loksiluetten på sidan 3!

Spadtaget

Nr 24 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 postgiro: 500920-4

Övriga styrelsemedlemmar:

Kai Norström, V. Ämtervik

Lennart Carlsson, Forshaga

Robert Meyer, Kil



Robert Meyer

Vår nye styrelsemedlem
presenterar sig själv på
sidan 3.

Vagnhallen

är nu färdig. Med hjälp av vårt barnbarn Lars målade vi golvet i somras. Vi målade också aluminiumdörren i det kommunala huset bredvid Vagnhallen och så röjde vi spåret på baksidan.

Samlingarna i Vagnhallen har i stort sett fått vara ifred, men vår hållare med broschyröversättningar blev sönderslagen liksom anvisningarna till CD-spelaren.

Vagnhallen har under några månader i sommar varit öppen onsdag – söndag mellan klockan 15.00 och 21.00 – samma tid som caféet i stationshuset varit bemannat. Hur det blir under 2004 vet vi ännu inte.

Bertil Magnellsson,

Sällskapets grundare och eldsjäl, har avlidit 93 år gammal. Vi har hedrat hans minne genom att plantera ett antal träd i Vi-skogen i Afrika.

I vår gästbok

i Vagnhallen skrev c:a 400 personer sina namn 2003 – nästan exakt lika många som 2002. Många länder är representerade och jag lade särskilt märke till ett par ifrån Kladno i Tjeckien där min moster verkade för c:a 100 år sedan!

Särkilt glädjande är att grupper besöker oss – en del lånar nyckel på Vandrarhemmet.

Elever vid Folkskoleseminariet i Karlstad 1953 har gästat oss, liksom STF:s Värmlandskrets, som jag guidade i snöglopp och Eivor serverade kaffe i en av vagnarna som står vid gamla stationen.

Britta och Stig Tellander

som bor i Forshaga, har tagit ett särskilt ansvar för minnesplatsen vid Lyckan. De har skaffat en ny vimpel och satt in ny lina i flaggstången sedan den gamla gått av. De har också talat med Forshaga kommun om att ta bort grenar som slår mot flaggstången. Ett hjärtligt tack!

Det här kan Du köpa hos Sällskapet:

Boken om Frykstads Jernvägs AB	100:-
Tavla Frykstad 1873, inramad	375:-
"-", medlemspris	345:-
"-", oinramad	130:-
"-", medlemspris	100:-
Passepartout till d:o	35:-
Vykort - 150-årsjubileet	5:-
"- i färg: Loket Frykstad	3:-
"- : Frykstaområdet	3:-

Videofilm om Frykstabanen	300:-
"- medlemspris	250:-
Frej Alsterlind: Några notiser om Frykstabanen	25:-
Georg Ullman: Bengt Ullman och Frykstabanen	30:-
Vägvisare för resande i Sverige 1865 plus karta	50:-
T-shirt med logotype Frykstadlok	60:-

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

Loksiluetten

på sidan 1 har föreslagits för att öka intresset för spårstumpen med originalräls, som utlades vid 100-årsjubileet 1949 nedanför minnesstenen vid Illberg. Det är ganska mycket folk som stannar vid parkeringsplatsen och går ner till spåret. Det kan vi se på åtgången av vår broschyr, som finns i vår brevlåda vid spåret. Siluetten är tänkt att utföras i svart plåt i storleken c:a 5,5 x 3,0 meter och bör fästas på t. ex. räls som förankras i jorden. Vi har skrivit till alla berörda parter och ingen har något mot idén. Kils kommun påpekar att vi måste söka byggnadslov och Vägverket meddelar att vi behöver tillstånd av Länsstyrelsen enligt § 46 i Väglagen för skyltar inom 50 meter från vägen. Tillstånd behövs också av Länsstyrelsens kulturmiljöenhet eftersom banvallen är lagskyddad fast fornlämning. Allt detta kan förhoppningsvis lösas och vi skall nu ta fram en prisuppgift på tillverkning av siluetten. Det lär vara ganska enkelt med dagens teknik.

Röjning

av marken mellan vägen vid minnesstenen vid Illberg och spåret har skötts av Skogsvårdsstyrelsen med AMS-medel. Dessa kommer nu att minskas kraftigt så det är troligt att ingen röjning alls kommer att ske i framtiden. Vi får ta ställning till om vi själva skall försöka röja åtminstone en smal stig ner till spåret.

Karlstads-Tidningen

intervjuade under 1930-talet många äldre personer, som fick berätta om sina erfarenheter, ofta från mitten av 1800-talet. En intervju, som särskilt intresserar oss, var med f.d. lokföraren Johan Peter Fast i Kristinehamn år 1935. Han var född 1845 och körde faktiskt lok i våra trakter från 1870 - d.v.s. samtidigt som loket Fryckstad tuffade mellan Fryksta och Lyckan. Intervjun finner Du på sidorna 5 och 6.

Robert Meyer

heter vår nye styrelsemedlem. Här presenterar han sig själv!

Född i Göteborg år 1944 och uppvuxen nära Avenyen. Med utsikt mot gamla Lorensbergsparken och legendariska Circus.

Som barn tillbringade jag somrarna nära Särö, med Säröbanans (Göteborg-Särö-Jernvägsaktiebolag) ångtåg tuffande förbi alldeles utanför trädgården. Ångloken gjorde ett utomordentligt starkt intryck på mig, och så väcktes mitt järnvägsintresse.

Ett annat stort intresse var spårvagnar, vars färggranna skyltar och kulörta taklyktor jag kunde studera från vårt fönster på Engelbrektsgatan, eftersom spårvägen till bl.a. Liseberg och Mölndal gick alldeles nedanför.

I 12-årsåldern tog spårvägsintresset helt överhanden och all fritid tillbringade jag antingen i de gamla spårväghallarna, där jag bokstavligen gick som "barn i huset", eller ombord på någon spårvagn. Mitt ovanliga intresse rönt stor uppskattning hos spårvägspersonalen och på tidiga söndagsmorgnar fick jag (helt emot reglementet) möjlighet att köra de gamla spårvagnarna på olika linjer - t.o.m. de stora motorvagnarna på Långedragslinjen. Genom mina goda kontakter med de gamla montörerna i vagnhallarna fick jag möjlighet att samla in ett stort antal skyltar och inredningsdetaljer från vagnar tillverkade på 1910- och 20-talen, vilka då skulle skrotas. Jag lyckades t.o.m. rädda ett stort antal obrukade biljetthäften från början av 1900-talet, vilka hade blivit bortglömda i en skrub. Det insamlade materialet lånades senare ut till Industrihistoriska Samlingarna (Industrimuséet), där det finns än i dag.

Intresset för gamla järnvägar och järnvägshistoria har emellertid funnits med hela tiden och genom försynen träffade jag under studietiden en trevlig värmäländska vid namn Barbro, vars familj visade sig ha stark järnvägsanknytning. Hennes far Holger Lidén var nämligen lokförare, liksom sin far Carl Lidén. Den senare hade stationerats i Kil, där han år 1923 byggde sig ett hus på Runnevål, vilket fortfarande var i familjens ägo.

Då jag första gången kom till Kil, sommaren 1965, berättade Holger Lidén om den gamla järnvägen mellan Fryken och Klarälven. Jag blev oerhört intresserad och började leta efter mer information om Sveriges första järnväg, samt läste allt jag lyckades komma över.

När så småningom Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap bildades blev vi båda tidigt medlemmar. P.g.a. krävande arbeten i Göteborg kunde vi enbart delta passivt, men visionen var att järnvägen en gång skulle återuppstå, då som en första klassens turistattraktion i Värmland.

Numera bor vi permanent i Kil, i det hus som lokförare Carl Lidén en gång byggde. Visionen om Frykstad Clara Elfs Jernvägs återuppståndelse finns fortfarande kvar och jag hoppas att på något vis kunna bidra till att det kanske en gång kan bli verklighet.



I Spadtaget nr 12 1997

efterlyste vi en tavla från 1859 av hjulångaren Örn, som vi ville ha en kopia av. Nu har en färgkopia dykt upp i en bilaga till Nya Wermlands-Tidningen och vi har fått fram ett exemplar som inramat skall pryda vår Vagnhall. Byggnaden bakom Örn är Färjestads Herrgård där originalmålningen av Eskil Alfred Wiström (1833 – 1873) förvaras. Huset ägs numera av inte helt okända Färjestads BK.

Örn trafikerade sträckan Lyckan – Karlstad hela trafikerings tiden 1849 – 1871.

Carl Cederström på Bråte i Segerstad beskriver en resa med Örn 1858:

På en utlagd plankan balanserade jag mig ombord. Ångbåten var en liten flatbottnad hjulångare av 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.

Med Jernvägshälsningar
Matts Thunberg
Sekreterare

90-ÅRIG LOKFÖRARE BERÄTTAR

*om bl. a. en nattlig extratur med kung
Oscar och andra kungliga resor samt
om minnen från järnvägsinvigningen m.m.*

— Hur känns det att fylla nittio år? frågade jag, då jag häromdagen besökte f. d. lokföraren Johan Peter Fast i Kristinehamn, vilken för kort tid sedan uppnådde denna respektabla ålder.

— Det är alls inget märkvärdigt. Man tänker knappast så mycket på det, då man får vara frisk och kry som jag, sade hr Fast. Och det med en röst, som gav tydligt belägg för sanningen i hans ord. Minst av allt skulle man tro, att det är en man, som lever i sitt tionde decennium, som man talar med, då han med sin kraftiga stämma berättar ett och annat ur sin levnads film.

Han är född i Björkäng, Skaraborgs län, den 12 jan. 1845. Redan från barnåren var han intresserad av det mekaniska, vilket resulterade i att han vid 15-års ålder kom i smedlära. Något över 20 år gammal, eller 1866, kom han i statens järnvägars tjänst vid verkstaden i Göteborg för att där utbildas inom lokmannafacket. Som ett kuriosum kan nämnas, att han var den förste i landet, som avlade den då stadgenliga lokförareexamen vid navigationsskolan i Göteborg. År 1870 kom han till Karlstad men flyttade redan påföljande år till Kristinehamn, vilken stad han alltsedan förblivit trogen. Hans stora intresse var lokomotiven, men den dugande karl, som han var, hann han även med lantbruk på lediga stunder. Han byggde den gård efter Spårgatan, som han fortfarande innehar, och brukade under många år med hjälp av en dräng 20 tld åker, varför han hade både häst och kor. Då fanns det bara ett enda hus till på denna sidan om järnvägen, d. v. s. där nu Villastadens både större och mindre byggnader bilda ett helt samhälle, berättar den gamle. Vid järnvägen tjänstgjorde han under hela 41 år och avgick med pension 1910.



Johan Peter Fast. Kristinehamn.

— Under hela min tjänstetid har allt gått lugnt och stilla, säger den gamle lokföraren. Särskilt intressant har det varit att följa de många tekniska förbättringarna, som tillkommit under dessa år, vilka äro allt för många för att här redogöra för. Man behöver exempelvis bara tänka på de nuvarande bromsanordningarna mot de, som funnos under den första tiden, då endast skruvbromsar voro att tillgå. I början av min tjänstgöring köpte staten hem fyra lok från England. Av dessa fick jag taga hand om ett, vilket jag plockade ihop ur packlärarna. Det var ett engelskt s. k. snälltågslok, som jag sedan körde i icke mindre än 18 år. Ett annat av dessa lok blev rätt snart förstört vid en kollisionsolycka, men ett torde ännu finnas i behåll på järnvägs museet. Det var fina lok, bara man kunde sköta dem. Jag minns dock en gång i Laxå, då det såg tämligen hopplöst ut. Jag skulle taga ett mycket långt tåg till Värmland med min lilla maskin och blev verkligen fundersam. Vid samma tillfälle var det även brådiskande,

därför att flera ämbetsmän måste komma till Kristiania i rätt tid. Att rekvirera hjälplok hade försenat över en timme. Jag tog därför risken och knogade iväg med »76:an», som loket kallades, samt lyckades komma fram med endast fem minuters försening.

— Hr Fast var ju med, redan då järnvägen fullbordades och invigdes på sträckan mellan Laxå och Charlottenberg?

— Ja, det var jag. Sista sträckan, som blev färdig, var mellan Karlstad och Arvika. Och då denna del öppnades för trafik, förde jag det flagg- och vapensmyckade loket för det 12 vagnar långa invigningståget. Det var en massa fint folk med på det, och jag kommer särskilt ihåg, att evenemanget på den resan var passerandet av bron över Norsälven. Då bestämde dåvarande överdirektören baron Sparre, som var färdledare, att samtliga gäster skulle gå av, varefter jag fick gå fram och tillbaka med taget över bron under det de höga herrarna beundrade sågo på. Det ifrågasattes att vi därigenom skulle bli försenade och ej kunna tillbaka till Karlstad i rätt tid. Men för den saken svarade jag, så att vare sig de höga invigningsherrarna eller vi, järnvägens folk, blevo försenade till den väntande festen i residensstaden, där det senare var bankett på Stadshotellet för gästerna samt för järnvägsfolket på stationen.

— Hr Fast fick ju sedan ofta köra för kungen på den tiden?

— Ja, det var extratåg till och till med majestätet, som då ofta reste mellan Stockholm och Kristiania. Många gånger var det t. o. m. resor varje vecka. Jag kommer ihåg en gång, då jag blev väckt kl. 12 på natten för att resa med ett extratåg till Charlottenberg. Det var mycket hemlighetsfullt, och i Kristinehamn fick jag endast veta, att det icke var någon begränsad hastighet, utan att jag skulle köra så fort jag kunde. Vidare fick jag med mig en man extra, vilken skulle öppna grindarna, för på

*En God Jul och
Ett Gott Nytt År
tillönskas alla Säll-
skapets medlemmar.*

den tiden ständes grändarna alltid över järnvägsspåret, då tag icke var att vänta. Dessutom fick jag med mig vagnsmörjare. Och så bar det iväg. Jag hade ju bara att lyda order, och jag försäkrar, att det efter dåtida förhållanden var god fart på den lilla nattexpressen mot den norska gränsen. Då jag kom till Charlottenberg var det ingen mindre än självaste kung Oscar, som väntade på att då fort som möjligt få komma till Stockholm. Och det fick han även. Den extra nattliga resan orsakades av att vår nuvarande kronprins väntades till världen.

Kungen reste, som sagt, mycket ofta, och i regel var det alltid extratåg, ofta med två maskiner. Även drottningen var med ibland, och då de båda gjorde sällskap, hade de var sin salongsvagn. — vackra vagnar, som nu förmodligen förvaras på järnvägs museet. En vinterdag, då jag förde det kungliga extratåget, kom kungen vid en station fram till mig vid maskinen och bad mig ordna så att drottningen kunde få litet värme i sin vagn. Kungen hade varmt, men genom någon felkoppling av taget hade drottningen icke fått någon värme till sin vagn, vilket jag givetvis ordnade med detsamma. Många gånger gjorde även nuvarande kungen, alltså dåvarande kronprinsen, sällskap med kungen och drottningen på de talrika resorna mellan de båda broderländernas huvudstäder. De voro alla mycket vänliga, och kungen var en reel och bra karl, tillade den gamle järnvägsveteranen med bestämd övertygelse.

Det hände någon gång, att det blev fel på maskinen vid dessa resor, och kungen hade fått höra att det även krånglade någon gång med de ordinarie tågen på grund av maskin fel. Han hade därför fått för sig, att alla lok i Värmland voro dåliga. Detta visste jag. Men det gjorde ju icke saken bättre, då jag en gång förde ett ord. tag. med vilket kungen reste, då loket gick sönder. Vi voro på väg till Kristinehamn. Jag upptäckte skadan i Skattekärr. Men jag kom överens med mig själv, att den gången skulle icke kungen få rätt. Därför lät jag telegrafera från Skattekärr att en ny maskin skulle hållas i beredskap i Kristinehamn och beslutade mig för att gå denna sträcka med det felaktiga loket. Loket gick utan fjädrar på ena sidan och fick även gå litet varmt, men jag visste att det icke var någon direkt fara. Och då ansåg jag det vara bättre att bli fem minuter försenad till Kristinehamn, än att kungen skulle få vatten på sin kvern om de dåliga värmländska loken. Det

gick bra, och kungen fick den gången aldrig reda på förhållandet. Så den gången lurade jag majestätet, tillade gamlingen med en spjuverblick i ägat. — Har det aldrig inträffat några olyckor under hr Fasts långa tjänstgöring?

— Nej, allt har gått bra, fastän det nog många gånger varit tillbud till både större och mindre katastrofer. Jag minns en gång på en nattlig resa mellan Charlottenberg och Kristinehamn. Det hade varit fullkomligt skyfall under kvällen och natten, och på ett ställe i västra Värmland hade vattnet skurit igenom banvallen. Detta hade lyckligtvis observerats av banvakten, och när jag kom med taget till platsen, fingo samtliga passagerare gå av under tiden, som jag sakta körde taget över det farliga stället. Det var en strålande sommarmorgon och jag minns, att passagerarna lugnt

plöckade bär i skogen, under tiden som jag drog över taget. Lika illa var det en gång mellan Skåre och Kil, där banvallen fullkomligt spolats bort och rälsen hängde i luften. Då såg det sannerligen inte så roligt ut att komma med ett tag. Men även den gången gav en banytt stoppsignal i god tid, och medan resenärerna lugnt sovo — för det var natttag — arbetade vi för fullt för att hjälpligt reparera banvallen, vilket även lyckades tack vare att det fanns både sand och sleepers i närheten. Jag kunde därför sakta köra över med hela taget, visserligen något försenad men med resenärerna och taget i behåll.

Lokförare Fast har varit en praktisk karl och dugande tekniker. Och dessa anlag ha tydligen även ärvts av sonen Gustaf, som har skapat sig en aktad ställning i U. S. A. Han är en framstående ingenjör, som bl. a. för ett par år sedan gjorde sig uppmärksam på därigenom, att han tilldelades det synnerligen förnämliga Franklinstipendiet med diplom och medalj. En utmärkelse, som tidigare endast kommit två svenskar till del, och av vilka den ene är professor Svante Arrhenius. Gustaf Fast var då överingenjör i Baltimore och hade konstruerat några revolutionerande axelkopplingar. Han hade emellertid redan under kriget gjort sig känd som en framstående uppfinnare. Då en amerikansk amiral klagade över, att undervattensbåtarnas motorer gingo så hårt, att de kunde höras av fiendens instrument på långt håll, hade amiralen tillfrågat Ford, om det icke skulle kunna gå att konstruera mera tystgående motorer. Ford hade då hänvisat till ingenjör Fast, vilken sedan även löste problemet så, att undervattensbåtarna därefter kunde gå så gott som ljudlöst med en hastighet

av 18 knop. Det var en del ändringar på såväl motorerna som på båtarna, som den kristinehamnsfödde ingenjören tämligen snart konstruerade. Amiralen hade själv varit med vid provvingarna och gratulerat det svenska geniet. Gustaf har varit intresserad ända från barnåren för alla tekniska och mekaniska saker, men det är nog stor konkurrens även på dessa områden, tillägger den gamle mannen, som dock säkerligen icke behöver grumla sin glädje över sonens framgångar med några pessimistiska profetior i den vägen.

Johan Peter Fast är en värdig representant för den gamla hederliga järnvägsmanakären, som med sitt intresse troget fullgjort sitt värv i statens och allmänhetens tjänst.

Kandj.

