

Spad



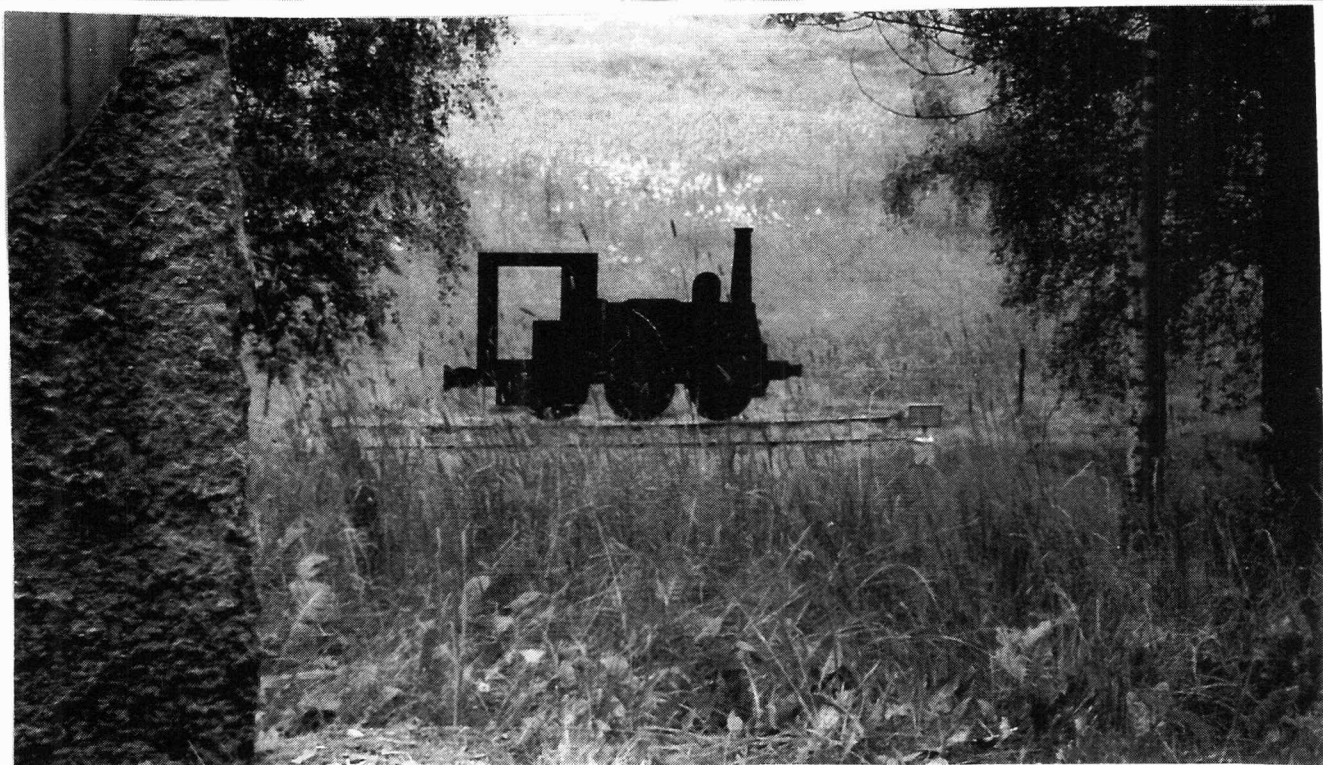
taget

Nr 26
2004



Den första rallarkärran. Ur Adelskölds skissbok.

Ett informationsblad från Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap



Loksiluetten på plats vid Illberg men minnesstenen tyvärr borta.
Läs mer på sidorna 5 och 6.

Nr 26 2004

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



CL. ADELSKÖLD.
1824-1907

Utdrag ur Adelskölds levnadsminnen finns
på sidorna 3,5 och 8.

Jernvägsvänner!

Det här blir ett ovanligt Spadtag - större delen utgöres av pressklipp. Då ungefär hälften av våra medlemmar inte har tillgång till Karlstads tidningar, anser vi det motiverat. Klippen handlar om våra nya siluetter och det är ju positivt, men också om minnesstenens kollaps, vilket är verkligt sorgligt.

Först siluetterna: att kommunerna inte har några pengar är ju ingen nyhet, så vi satsade på att bygga siluetterna med egna medel och ta hjälp av företaget Projektilen i Kil där Thomas Lackström och Karl-Göran Jonéus gjorde det mesta jobbet med uppsättningen. Genom en smart konstruktion med hopsättningen av siluettdelarna kunde Lars-Åke Fredriksson, Pretak i Kil, nedbringa monteringskostnaderna och hjälp fick vi också av Björn Larsson i BL-Produkter, som blåstrade och grundmålade siluetterna utan kostnad för oss. Tack Björn och Lars-Åke! Genom att Lars-Åke jobbade helt ideellt kunde kostnaderna för siluetterna hållas nere till c:a 26.000:- (inklusive byggnadslovskostnaderna i Kil och Forshaga på c:a 2.400:-!) Utgiften klarades genom medlemsavgifterna och de bidrag som flyter in. Tack!

Så till minnesstenen: Thomas Lackström på Projektilen meddelade mig torsdagen den 7 oktober att minnesstenen vid Illberg var borta. Det lät ofattbart så jag for dit och kunde bara konstatera faktum. Hur det gått till kan man bara spekulera om.

Länsantikvarien har nu tagit hand om ärendet och ordnar med reparation och återuppsättning. Staten betalar om ingen gärningsman påträffas.

Vagnhallen.

2003 kunde vi hålla Vagnhallen öppen genom personalen som drev kaféet i stationshuset. 2004 blev det inget kafé där så vi frågade vår medlem "Bola" Sigvardsson, som bor i närheten om råd. Det kan väl frugan och jag klara blev svaret och hela sommaren har "Bola" och Anna-Lena öppnat på middagen och stängt på kvällen. Resultatet blev också utomordentligt - c:a 500 personer har skrivit i gästboken och vi har haft besökare utom, som vanligt, från Norge, Danmark, Tyskland, Holland, England, USA även från Island, Ryssland, Estland och Polen samt Tasmanien (!). Ett hjärtligt tack till "Bola" och Anna-Lena!!

Fryksta

en pärla i Kils kommun besöks av ganska mycket folk sommartid, tyvärr även av folk, som inte borde vara där, nämligen huliganer. Vår Vagnhall har klarat sig bra ännu, men bänkar, flaggstänger och fönsterrutor på vagnarna mm har förstörts och priset togs för en tid sedan då en av järnvägsvagnarna fick hela sidan nedklottrad. Kils kommun ordnade snabbt övermålning till en kostnad av över 7.000:- - pengar som kunde använts bättre!

Nytt upptåg på Sveriges första järnväg

1999 fyllde Sveriges första järnväg, den 8 km långa sambandssträckan mellan Nedre Fryken och Klarälven 150 år.

I år fästs uppmärksamheten på att själva loket blir lika gammalt.

Samtidigt kan vi berätta att lokets tillkomst nu hyllas på ett alldeles speciellt och mycket ovanligt sätt.

Anledningen till att loket, som förvisso finns välbevarat på järnvägs museet i Gävle, inte hängde med från begynnelsen var att man inledningsvis försökte sig på andra dragare.

Oxar och hästar knegade framför vagnarna.

– Men oxarna var för lata och lade sig efter en tid på spåret av utmattning, medan hästarna behövdes för skörden, berättar Matts Thunberg, drivande kraft inom Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap, som gått i bräsch för att bevara, restaurera och sprida kännedom kring Sveriges första järnväg.

DET FINNS I DAG, förutom banvall på vissa avsnitt också två välkända nedslagsplatser för järnvägen dit publik hälsas välkommen. Den ena är vid Illberg, i närheten av Apertin, den andra vid Lyckan, varifrån utkeppningen på Klarälven ägde rum.

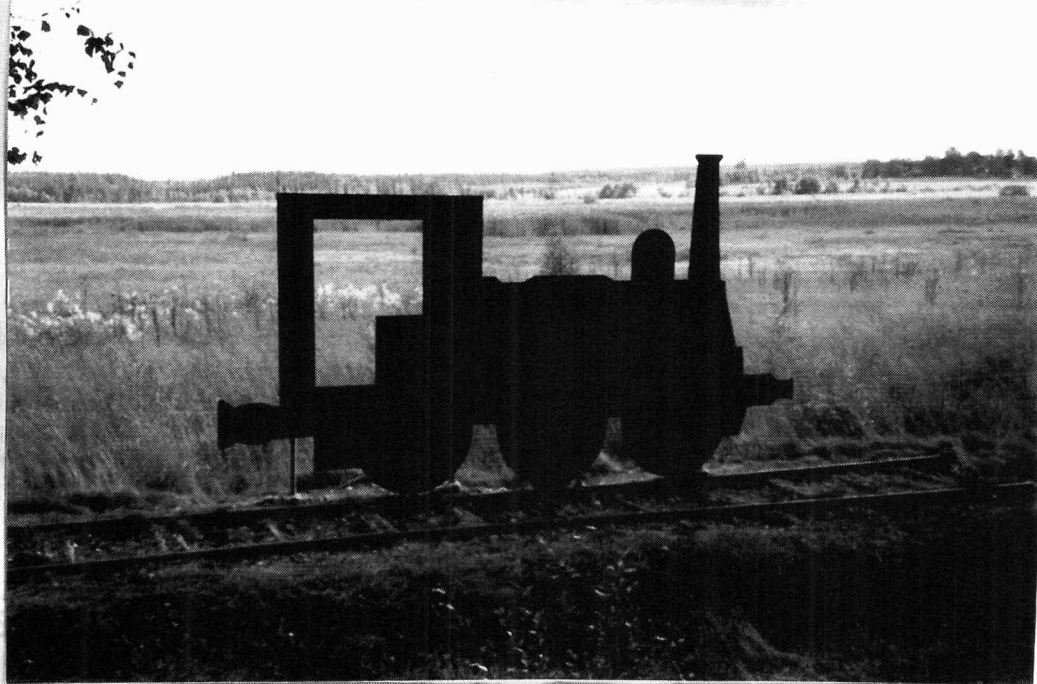
För att ytterligare förstärka intrycken av järnvägens historia har i år plåtsilhuetter av tåget satts upp i Illberg och Lyckan. Silhuetter som håller det riktiga tågets/loket mått. Ett företag i Kil har haft uppdraget att tillverka och montera dem.

– Jag fick idén till silhuetterna ifjol, för ungefär för ett år sedan, när jag semestrade i Spanien. Då fick jag syn på tjuvar som var gjorda som plåtsilhuetter. Det där ska jag överföra på att göra tåg av samma material tänkte jag då. Och så blev det, förklarar Matts Thunberg.

DET RIKTIGA LOKET, som fick benämningen Frykstad, tillverkades 1854 av Bolinder/Munktel i Eskilstuna. Det sattes i trafik två år senare. När stambanan långt senare fick ett stickspår till Fryksta kom järnvägsbanan mellan Fryken och Klarälven att bli överflödigt.

Annars är det faktiskt 200 år

första järnväg



Loksilhuett. Tillverkad av 3 mm tjock plåt, ihopsatt i fyra delar och med de naturliga måtten 5x3 meter.

sedan första ångloket stod på ett järnvägsspår. Bakom det verket låg en engelsman vid namn Richard Trevithick.

Varför har nu järnvägssällskapet valt att sätta upp två stålsilhuetter på ett par återstående järnvägsskulpturer utmed Sveriges första järnväg?

– Vi vill förstås att fler ska stanna till i Illberg och Lyckan och på så vis ta del av järnvägens historia, säger Matts Thunberg.

HAN ÄR SJÄLV mycket imponerad av vad "förfäderna" en gång kunde åstadkomma. Och nämner då bland annat att järnvägsbanan anlades på bara ca fem månader och blev klar i oktober månad 1849.

– Rallarna tog kanske till flaskan ibland, men när de jobbade gjorde de det verkligen bra, med primitiva redskap som träspadar och skottkärror. Men undan gick det av vara den, och det ska vi främst tacka östmarkingar och finnmarkingar för. De gjorde mesta jobbet, säger Matts Thunberg och skrattar.

Järnvägen fick leva i 22 år. 1871 skedde den sista transporten.

En resa till England

för att köpa järnvägs material tillsammans med P. Murén, vd vid järnvägsbolaget, måste här beskrivas som exempel på hur man reste innan järnvägen slagit igenom: Resan startade i januari 1856 och gick med släde över Uppsala, Stockholm, Norrköping och Linköping g. Därifrån gick färden ömsom med bondkärria ömsom med släde i det förskräckligaste väglag till Helsingborg dit de anlände uttröttade och genomvåta klockan fyra på morgonen. Redan klockan sex väcktes de av beskedet att en isbåt om några timmar skulle avgå mot Helsingör och att det var sista chansen på flera dagar att resa över sundet. Man fick skjuta båten framför sig på isen och när man kom till öppet vatten fick man hoppa i båten och ro till nästa iskant. Fram på morgonen nästa dag kom man fram till Helsingör där man åt, torkade sina kläder och vilade till nästa dag då man reste till Köpenhamn där man fick vänta ytterligare ett dygn innan tåget till Korsör avgick. Från Korsör gick man till kojs i Kongl. Danska Kronopostångaren, men väcktes av ett kanonskott mitt i natten. Kaptenen meddelade då att Kiels hamn var full med is och att passagerarna måste landsättas med roddbåtar. Roddbåten kunde dock inte gå ända in till land utan man fick vada i issörjan sista biten. Därefter följde en lång promenad i oländig terräng till Fredriksort där de hyrde en täckt vagn och for till Kiel dit de hann fram innan tåget till Hamburg avgick..... Fortsättning på sidan fem!

Påminnelser om järnvägshistoria

FRYKSTA

För 150 år sedan i år beställdes ångloket Fryckstad som senare kom att trafikera Sveriges första järnväg för allmän trafik. Det har nu Fryckstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap uppmärksammat på sitt speciella sätt. Loksilhouetter på räls vid platserna för de första spadtagen.

Det var redan 1849 som den åtta kilometer långa smalspårsbanan byggdes mellan Lyckan vid Klarälven och Illberg vid Frykens södra spets. De första sju åren drog oxar och hästar vagnarna med järnmalm, gods och folk mellan de viktiga vattendragen.

1854 beställde dock Fryckstads Jernvägs AB det cirka tio ton tunga loket, och det anlände för att tas i trafik två år senare.

När Fryckstad kom skrevs historia. Vi vill nu göra värmlänningarna uppmärksamma på att Värmland faktiskt var först i Sverige med allmän trafik på järnväg. Dessutom på hur dramatiskt förutsättningarna ändrades när järnvägen kom och gjorde hästskjutsarna gammalmodiga, säger Matts Thunberg i tågsällskapet.

Under några månader har

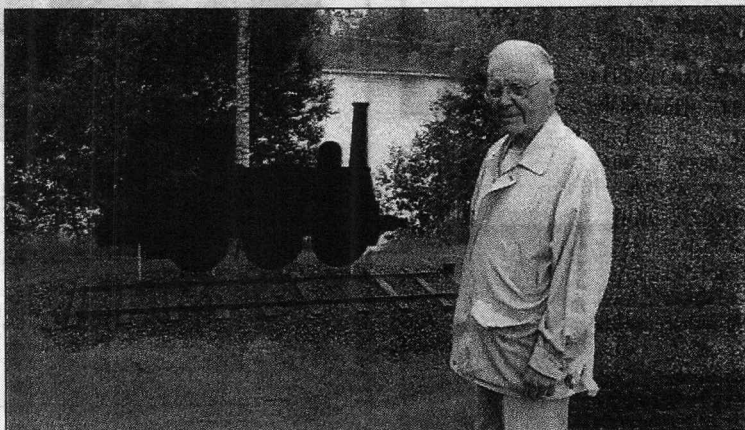


FOTO: KENT SJÖGREN

Som för 150 år sen. Här i Lyckan och vid Illberg, Fryksta, symboliserar Sveriges första järnväg numera av loksilhouetter. Fryckstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap ligger bakom projektet och Matts Thunberg hoppas många åker ut och tittar.

Thomas Lackström och Karl Göran Jonéus på Projekttilen i Kil jobbat med loksilhouetterna, och nu står de på plats. På varsin 1101 millimeter bred rälsbit, så som det var på den tiden. Silhuetten ger en rättmätig bild av lokets profil.

Själva Fryckstad finns kvar, Sveriges äldsta bevarade tåg. Det står på järnvägs museet i Gävle, säger Matts Thunberg som konstaterar att intresset för

tåghistoria är stort.

De broschyrer vi har utlagda vid minnesstenarna går åt fort och det är alltid folk i vagnhallen i Kil. Dessutom har vi 200 medlemmar i föreningen och de är entusiastiska. Vi har till exempel bekostat det här projektet själva med hjälp av generösa bidrag.

KENT SJÖGREN

kent.sjogren@vfb.se | 054 - 17 55 21

Det här kan Du köpa hos Sällskapet:

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

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

Minnesstenen krossad

Vad har hänt med minnesstenen vid vägen i närheten av Apertin, den till minne av tillkomsten av Clara Elfs järnväg? Ingen vet, men den ståtliga stenen ligger sönderslagen invid sitt fundament.

– Den måste vara omkullknuffad, säger Matts Thunberg, sekreterare i det anrika Jernvägs-sällskapet.

Det var i onsdags som Matts Thunberg, som alltså sitter i styrelsen för Fryksta Clara Elfs Jernvägs Sällskap, fick ett telefonsamtal från en person som passerat på vägen och sett att den stora stenen låg i spillror.

– Den kan ha gått sönder när den föll i marken, säger Matts Thunberg. Den var stor och tung och jag skulle tro att den är gjord av kalksten, som ju inte är så stark. Men att den fallit av sig själv – nej, det tror jag inte.

Både stenen och järnvägen har sina intressanta historier.

Järnvägen som förband Fryksta och Lyckan var Sveriges första järnväg för allmän trafik. Den trafikerades fram till 1871, då den lades ner.

Första spadtaget till bygget togs av Claes Adelsköld.

Men Adelsköld var inte landshövding eller annan prominent person.

Han var helt enkelt nivellör, utsättare, och endast 25 år gammal.

Så småningom steg han i alla fall i graderna och blev så småningom arbetschef för Gävle-Dala järnväg.

Men Adelsköld var uppenbarligen mycket stolt över att ha tagit det första spadtaget, för 1896 återkom han till platsen och då såg han till att en sten restes, med hans namn inristat.

I samband med invigningen

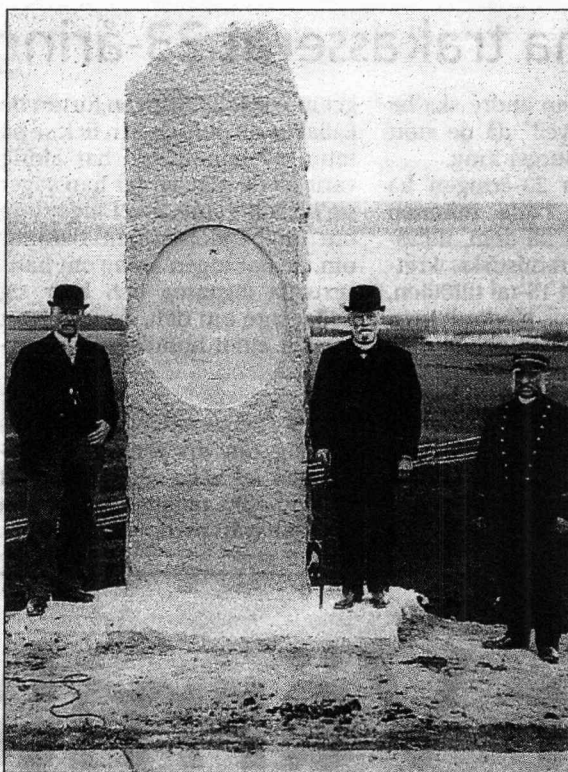


FOTO: CLAES ADELSKÖLD

Fotograferade sig. Den här bilden togs 1899, när 50-årsminnet av järnvägen firades. Mycket tyder på att det var Claes Adelsköld själv som såg till att stenen restes, till minne av hans första spadtag. Bilden tog han i alla fall, med hjälp av självutlösare. De två andra på bilden är major Erik Sparre och stinsen i Fryksta C A Lindstedt.

av stenen tre år senare – kombinerat med firandet av järnvägens 50-åriga existens – meddelades att stenen rests av Kils kommun och "andra intressenter".

– De "intressenterna" var förmodligen Adelsköld själv, skratrar Matts Thunberg. Vad vi fått fram var det även han som betalade stenen. Kils kommun stod bara för transporten.

DESSUTOM såg Adelsköld till att invigningen av stenen förevigades. Han ställde upp sig invid den tillsammans med två prominenser – och tog själv bilden med hjälp av självutlösare.

På fotot syns nämligen sladden som går från kameran till Adelsköld, som håller ena handen bakom ryggen.

Men nu är stenen alltså sönderlagen och Matts Thunberg



FOTO: HÅKAN STRANDMAN

Krossad. Den stora minnesstenen vid Apertin ligger sönderslagen i slänten. Vad som hänt är oklart, men det kan vara så att någon eller några helt enkelt knuffat omkull den.

är bekymrad.

– Vi måste förstås försöka få den lagad, säger han. Kanske kan man klistra ihop den på något sätt? Men det är väl risk att det kostar en massa pengar. Om någon gjort detta medvetet, då måste man ju undra varför!

GUNVOR NYMAN

gunvor.nyman@vf.se | 054-17 55 19

I Kiel konstaterade de att hamnen var isfri!! Kapitlet om resan slutar med: "Resan från Hamburg till London gick utan vidare äventyr".

Vid 31 års ålder

blev Adelsköld chef för byggandet av Gävle-Dala järnväg. Som oftast på den tiden satte man igång arbetet innan finansieringen var klar. C:a 300.000 riksdaler fattades och penningbristen blev allt större vartefter arbetet fortskred. Bolagets aktier sjönk ända ner till 5:- och Adelsköld köpte 400 aktier á 10:- och sålde dem när banan var klar och aktien stigit till 240:-. Hade han väntat litet till så gick aktien upp ända till 600:-! Det fanns börsklippare även för 150 år sedan!

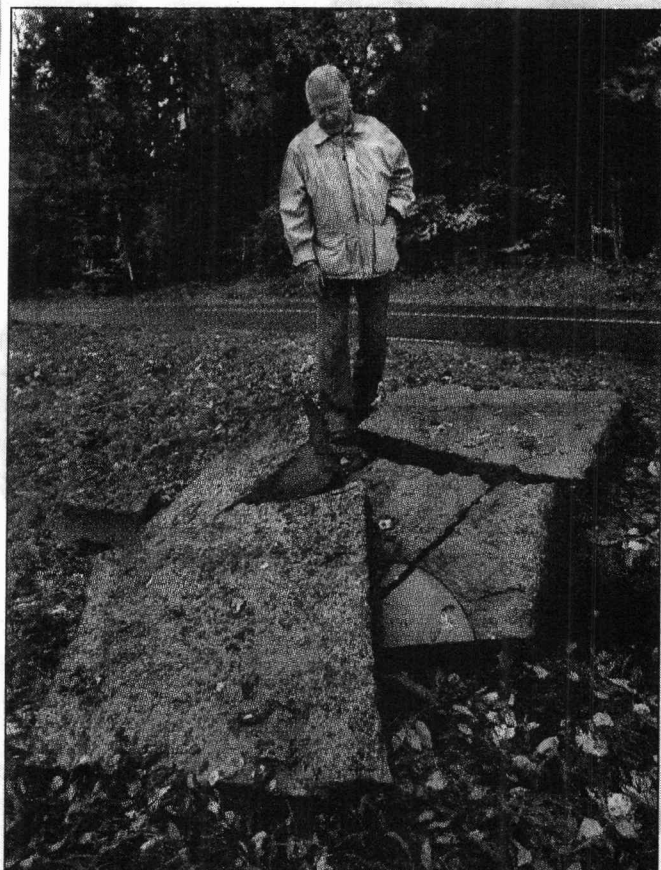


FOTO: HELENA KARLSSON

Hemskt. Matts Thunberg betraktar förödelstenen, den gamla järnvägsstenen har sannolikt knäckts.

APERTIN: Sten fick stå i 108 år

Omkullvräkt och knäckt

I 108 år fick stenen stå orörd, nu är den krossad och fallen till marken.

– Den måste ha blivit omkullvräkt, jag kan inte tänka mig annat, kommenterar Matts Thunberg, eldsjäl inom Frykstads Claes Elfs Jernvägs Sällskap.

AGNE BYSTRÖM

054-19 92 08 / agne.bystrom@nwt.se

Det är den av kalksten tillmejslade, och tycktes det, robusta stenen vid Norra Hyn, Apertin, och som har samhörighet med Sveriges första järnväg, som av allt att döma slagits sönder eller helt enkelt knäckts i samband med ett fall.

Restes 1896

– Själva stenen har ju sin historia. Den tillverkades av Claes Adelsköld, restes 1896 och invigdes 1899 i samband

med järnvägens 50-årsjubileum, berättar Matts Thunberg.

Vad som ska hända nu med stenen vet han inte riktigt, men han har svårt tänka sig att den ska tas bort.

– Kanske gör vi ett försök att laga den, det är vad jag för känner just nu, säger han när NWT är på plats och ser förödelstenen.

Nationellt intresse

Stenen, liksom järnvägen, har nationellt intresse och framför allt anor från föregående tid. Den är som sagt tillverkad i kalksten. Där emot är stenen vid Klarälven, varifrån färden gick vidare sjövägen, gjord i granit. Den är säkert också mera hållfast.

– Den står kvar, som väl är, säger Matts Thunberg.

Står kvar gör också de svarsta stålformade loksilhueterna av det första riktiga loket, som benämndes Frykstad.

För 150 år sedan

Frykstads järnvägsaktiebolag har beslutat anskaffa ett lokomotiv till järnvägen. Kontrakt har slutits med direktör Munktel om att leverera ett lokomotiv för 13 000 riksdaler.



FOTO: JAN COLLISÖÖ/PB

Kopia. 1998 startade projektet "Förstlingen", att bygga en kopia på Sveriges första ånglok. I dag kan man ta en tur i den när Gävle firar ångloket 200 år.

Ångloket firas i Gävle

I år fyller ångloket 200 år. Det firar Sveriges järnvägsmuseum i Gävle med att anordna järnvägs museets dag den 11 september, skriver historia.nu.

Här kan besökarna åka med tåg från 1854, 1904, 1929 och 1954. Dessutom kan man ta en tur med en nybyggd kopia av "Förstlingen", Sveriges allra första ånglok från 1853.

Det första ångloket i världen konstruerades av britten Richard Trevithick och var avsett för en gruvbana i Wales. 25 år senare började man använda loken för passagerartrafik, och ytterligare ett kvarts sekel senare tog Sverige efter. (TT Spektra)

Resa

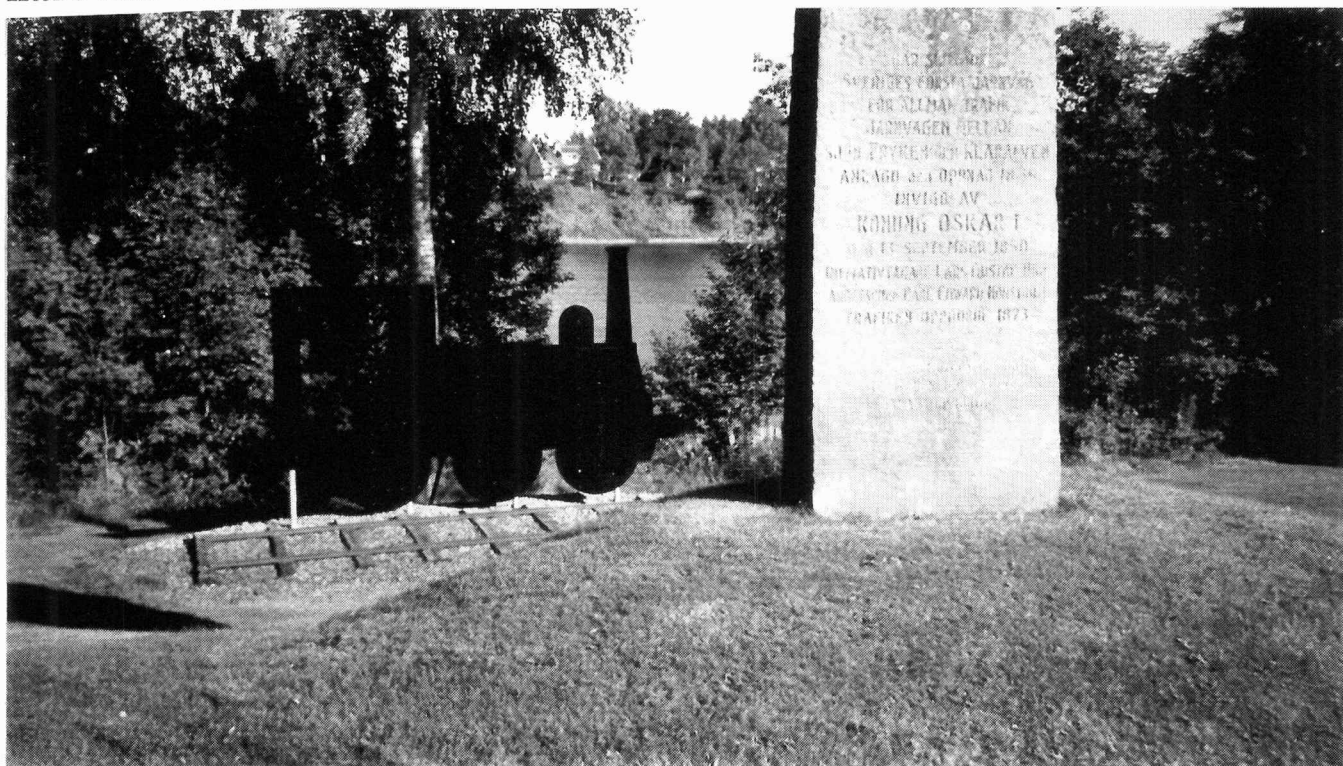
Kan man göra i verkligheten eller i fantasin. Resa i fantasin underlättas avsevärt av Sveriges Kommunikationer. Jag råkar ha årgångarna 1914, 1922, 1930, 1960 och 1981. Är Du intresserad slå en signal till 054/183923.



Lars Åke Fredriksson i sitt företag Pretak framför den plåthög som senare blir två loksiluetter.



Thomas Lackström och Karl-Göran Joneus har just avslutat monteringen av siluetten vid Lyckan.



Minnessten och siluett vid Lyckan

Efter de föredrag, som derunder höllos på flere orter i landet, uppstod vanligen en diskussion rörande jernvägar i Sverige.

En och annan kunde dervid uppträda för de idéer grefve v. Rosen förfäktade, ehuru man tyckte att det icke var så brådtom, och att när far, farfar och farfarsfar dragit sig fram utan jernvägar, så kunde vi göra på samma sätt. Men de flesta voro absolut emot allt hvad jernvägar hette och ansågo dem vara ett satans påfund att draga människorna från gamla goda vanor och urgammal tro. Oftast fick man höra invändningar om omöjligheten att bygga jernvägar i ett så bergigt land som Sverige, och att om detta också lyckades, så skulle hvarenda bysmed, som behöfde en jernstång för att sko ett hjul, gå till jernvägen och taga en skena, och så kom tåget och välte omkull med allt folk i. Men man kunde äfven få höra andra anmärkningar såsom t. ex.

»Att icke annat än rikt folk skulle kunna åka på så dyra vägar,» och då grefven upplyste, att det just vore de mindre bemedlade som mest begagnade jernvägar i utlandet, anmärktes, att alla sysslor skulle komma att försummas, om drängar och pigor skulle åka på jernvägarne. Det anmärktes, att »eldvagnarne» som sprutade rök och gnistor och foro omkring som drakar och kometer skulle skrämman ihjäl både folk och annan fänad.

»Alla gästgifvare, och alla som forade på landsvägen skulle blifva utan förtjenst,» ropade en, »och komma på fattigvården, och kommunen finge försörja både dem, hustru och barn», och det blefve för dyrt.

»Och så» — kunde en sakkunnig anmärka — »vet man inte om inte snart nog andra bättre transportmedel kunna komma att upptäckas, t. ex. konsten att flyga och hvad vore jernvägarne då värda? Landet hade bara skuldsatt sig, så att det blefve riksbankrutt. Bäst är att bygga kanaler emellan våra sjöar, det kostar minst och frakten är billigast.»*)

»Och kyrkorna komma att stå tomma på bot- och bönedagarne» — anmärkte på ett ställe en komminister — »när allt folket, som grefven säger, ska' åka på jernvägen. Den som Herren fruktar han går på rätta vägen; men den Honom föraktar han viker af Hans väg' — säges i konung Salomos ordspråk — 14. 2. Och theslikes i 14. 12: 'Mångom behaga en väg väl; men på ändalyktone leder han honom till förderfvet'. — Ja käre åhörare måtte Herren bevara oss väl för de falska profeter de der vilja föra oss på den breda syndens vägar, som kallas jernvägar (på latin ferrum och via) och som leda till evig fördömmelse.»

År 1852

fick Adelsköld ett stipendium på 300 riksdaler för en studieresa under tre månader för att: »uti Tyskland, Frankrike, Belgien och England att i dessa länder studera byggandet av jernvägar, kanaler med slussar och hamnbyggnader äfvensom att efter återkomsten till fäderneslandet afgifva fullständig rapport öfvar dessa länders allmänna arbeten och mina egna iakttagelser under resan». Detta var naturligtvis en helt omöjlig uppgift och pengarna tog slut redan i Tyskland. Där hamnade A. på en spelbank i Baden-Baden och satsade sin enda guldthaler. När han gick hem hade han 500 guldthaler i fickan och de räckte precis till tre månaders studieresa!

Claes Adelsköld

som tog första spadtaget på vår järnväg var en mångsidig herre. Han skrev ner sina levnadsminnen i slutet av 1800-talet under rubriken »Utdrag ur Mitt Dagsverks = och Pro Diverse=Konto» och de utkom på Bonniers förlag i flera band. Eftersom Adelsköld kom att syssla med järnvägen under en stor del av sitt liv finns det mycket intressant för oss att hämta ur hans böcker.

Adelskölds första resa i järnvägens tjänst var i december 1848 då han fick följa med Örn och Norström till Stockholm för att uppvakta kung Oskar I om lån till byggande av Frykstads Jernväg. Örn hade en »kolossal kare», som drogs av tre hästar och efter fem dagars omväxlande äventyr med axelbrott och dikeskörning fastsittande i snö och gräl med skjutbönder samt regn och rusk, kom man fram. Det var Adelskölds första besök i huvudstaden och han var inte imponerad. Invånarantalet var c:a 85000 och alla gator var kullersbensbelagda. Det fanns varken vatten- eller avloppsledningar så allt avfall hällades ut på gatorna och rann så småningom ut i vattendragen där man sedan hämtade kok- och dricksvatten!! Stanken var fruktansvärd!

Under uppehållet i Stockholm skulle Norström hämta sin lön i banken. Det tog fem dagar (!) att få ut pengarna!

En tid följde Adelsköld oavlönad med Adolf von Rosen (även kallad järnvägens fader) på hans propagandasor för järnvägsbyggande i början av 1850-talet och jag kan inte låta bli att ta med ett utdrag ur Adelskölds bok, som visar hur det kunde gå till på dessa möten. (Se vänstra spalten.) Inte bara allmogen var skeptisk till järnvägar t.o.m. chefen för Statens Jernvägsbyggnader Nils Eriksson sade till Adelsköld när de träffades på Norrbro i Stockholm 1855, att han ansåg att man borde satsa på sjötransporter och att Sverige riskerade statsbankrutt om man byggde järnvägar för lånade pengar. Han trodde inte heller att tågen kunde gå vintertid!!

Adolf von Rosen offrade allt han ägde på järnvägsplaner i Sverige och levde mycket fattigt i slutet av sitt liv, men hans gamle vän John Eriksson i USA sände då och då bidrag till hans uppehälle. Vilken skillnad mot 2000-talets direktörer!!

Med Jernvägshälsningar

Matts Thunberg

Sekreterare