

Spad



taget

nr 7
1992



Den första rallarkärran. Ur Adelskölds skissbok.

ETT INFORMATIONSBLAG FRÅN FRYKSTAD CLARA ELFS JERNVÄGS SÄLLSKAP

VAGNHALLBYGGET

är snart klart - se sid 3!



INVIGNING AV VAGNHALLEN.

planeras till lördagen den 27 juni med början kl 12.00. Chefen för Sveriges Järnvägs-muséum i Gävle Lars-Olov Karlsson medverkar och i övrigt blir det tipspromenad med järnvägsfrågor, åkning med vår normalspåriga dragdressin, rälsspikning och visning av vår video samt kaffeservering i Fryksta stationshus.

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA!

Spadtaget

nr 7
1992

FRYKSTAD CLARA ELFS
JERNVÄGS SÄLLSKAP

Ordförande Roland Falck
Skogsvägen 7
665 00 KIL tel 0554/13112

Sekreterare Olle Hyensjö
Lillmossevägen 7
663 00 SKOGHALL tel 054/521147

Kassör Eivor Thunberg
Idalagatan 5 A
653 41 KARLSTAD tel 054/183923

Övriga styrelsemedlemmar:
Bertil Magnellsson, Kil
Kai Norström, V Ämtervik
Bertil Nielsen, Forshaga
Matts Thunberg, Karlstad

TYSKA SCHAKTMÄSTARE LEDDE ARBETET VID FRYKSTABANAN.

I ett brev till greve von Rosen, daterat 23 maj 1849, skriver kapten Norström:

"Jag tackar ödmjukast för ärade brevet af den 7:de dennes, åtföljdt af de Tyska arbetarna. Fack synes rätt bra och är jag särdeles belåten med Henckel och Schuber, vilka sköta sig utmärkt väl i allo. Schaktmästaren Lorentz pratar något mycket och uträttar något litet, men han torde väl bli bättre. De fungerar alla fyra som schaktmästare eller instruktörer, 2 vid Christinehamn och 2 vid Frykstad och jag tror att f.n. åtminstone skola vi ej behöfva några flere."

Redan då synes den fria arbetsmarknaden ha fungerat i Europa!

Lena Hassellund

PS Originalbrevet har jag funnit vid studier på Riksarkivet i Stockholm!

FRYKSTA-CLARA ELF-BANAN VIDEOFILMAD.

En dokumentation, som kan sägas ligga i tiden, har gjorts i och med att en kort videofilm om banan har framställts i höstas just när höstfärgerna lyste så underbart. Det var Forshaga Hembygdsförening, som kommit på idén och som även anslagit ett penningbelopp så att filmningen kunde påbörjas, även om det skulle ske under begränsade ekonomiska förutsättningar.

Kontakt togs med en professionell filmare, men trots ett förmånligt pris blev kostnaden för hög. Med ett bidrag från Scan Väst, min egen kamera och Bertil Nielsens manuskript kunde dock projektet genomföras med Bertil Nielsen som speaker. Två upptagningar gjordes, men på grund av vissa misar måste en redigering göras för att få filmen i acceptabelt skick.

Givetvis bör Jernvägssällskapet införliva en kopia av filmen i sitt arkiv det handlar ju om ett avsnitt ur bygdens äldre kommunikationshistoria, kanske den intressantaste delen! Då Scan Väst också vill ha en kopia, kommer vi att få ytterligare en kanal ut för att få Frykstabanen känd.

Kil i april 1992.
Bertil Magnellsson

Kära Jernvägsvänner!

Så är det då dags igen - nu kommer jag med mitt årliga krav på medlemsavgiften, som fortfarande är så låg som 30:- kronor för hela året. Som framgår av annan plats i detta "Spadtag" har vi förvaltat Dina pengar väl och har verkligen fått ut mycket för dem - det visar att "många bäckar små---" verkligen räcker till mycket!

Hoppas Du vill fortsätta stödja vårt "Sällskap" och gör Din inbetalning nu och inte lägger undan bifogade inbetalningskort, då risken finns att det blir bortglömt.

På förhand tackar jag och tecknar med vänliga Jernvägshälsningar

Eivor Thunberg - kassör

PS Inbetalningskort bifogas inte till Dej som redan betalat avgiften!

När Sällskapet 1989 beslöt bygga soår och vagnhall fanns det c:a 35.000:- kronor i kassan. 1990 fick vi ett bidrag från Klarälvens Vattensystem på 30.000:- kronor, men vi var fortfarande långt från de 300.000:- kronorna som byggnaden kostnadsberäknades till år 1985. Enda möjligheten var att hoppas på sponsorer och frivillig arbetskraft.

Det skulle visa sig vara en riktig satsning - ingen sponsor tackade nej och många - mest pensionerade järnvägsmän - ställde upp och jobbade.

1989 rev vi en växel och spår med 19 kg metervikt på f.d. Våxnäs station i Karlstad. Materialen fick vi av Nordmark Klarälvens Järnväg. Banverket skar bort de rostiga bultarna, Håkan Rutgersson drog ihop räls materialet med sin traktor och EO-Bolaget transporterade det till Fryksta.

1990 planade Perssons Grävmaskiner ut området i Fryksta och spårarbetet kunde börja under ledning av förre banmästaren Arvid Johansson. Slipers fick vi från Banverket. Snart uppstod ett problem - skarvbultarna var vi tvungna att svetsa av när spåret revs. När vi skulle köpa nya visade det sig att den dimensionen inte längre fanns, men att bultarna skulle kostat c:a 25:- kronor styck om de funnits. Problemet löstes av Lars Henningsson, som svetsade upp hålen på alla skarvjärnen. Som tur var räckte hålen i rälsen till för NK1J:s skarvbult, som vi fick gratis. När spåret låg klart 1990 hade vi förbrukat c:a 500:- kronor och vårt kapital förökade sig på banken.

I början av juni 1991 flyttades våra vagnar från kommunförrådet till spåret. Kils kommun betalade. Sedan gjorde NCC iordning grunden med material från Skanska Prefab och den 4 juli satte vi igång med uppstolpningen av huset med rabatterat virke från Kils Trä & Byggvaror. Sedan vi klätt huset med liggande panel blev det en del extra arbete med figursågning av fönsterfodren, som skulle ha samma utseende som SJ:s närliggande stationshus byggt i början av 1870-talet. Takstolarna köpte vi färdiga i Åmål och Kils Volymbyggen klarade transporten och sedan vi sågat tassarna lika som på SJ-stationen kunde vi resa takstolarna den 12 augusti under ledning av byggmästare John Grindvall. Sedan spikade vi taket och det gjordes utan ställningar. Vi stod inne i huset - en man mellan varje takstol och det gick verkligen undan. Takpappen lade vi samtidigt. Litet klurigare blev det naturligtvis när de sista bräderna skulle läggas, men det gick det också.

Så var det dags att resa ställningar, som vi fick låna av Industriställningar. Gavelbräderna och läkten har också ett speciellt utseende för att likna SJ-stationen, men även detta gick bra med elsåg, elhyvel och andra hjälpmedel, som särskilt Gunnar Berglund ställde upp med.

Så var det dags att måla huset medan porten tillverkades i Torsby. Portomfattningen av 10 cm vinkeljärn kapades och borrarades av Pretak och den passade precis. Porten hämtade vi med släpkärra och sedan svetsade John

Larsson på Banverket gångjärn och andra detaljer - ett arbete som porttlevantören skulle haft 3.000:- kronor för.

Så var då årets arbete avslutat och varje arbetsdag har Eivor serverat kaffe och smörgåsar, vilket varit populärt.

Våra vagnar stod nu inlåsta under tak - tydligen för tätt trots öppningarna vid spåren - ty det blev en del mögel på halva innertaket. Vi har därför i år satt in två ventiler. En stoppbock har också hämtats från Våxnäs och monterats upp som avslutning på spåret och så har spårvidden justerats så att vagnarna rullar lätt. Nu återstår tegeltaket - teglet levereras i början av maj - och elinstallationen. Är det någon som har c:a 50 meter jordkabel och lysrörsarmaturer till hyfsade priser så hör av er.

Nå ekonomin då, hur gick det? Jo - vi förbrukade 50.640:- kronor på byggnationen, men hade i alla fall över 40.000:- kronor kvar i kassan vid 1991 års utgång. Tegeltak och el beräknas kosta under 15.000:- kronor så vi är inte barskrapade, men pengarna kommer att gå åt till bland annat sponsorskylt, informationsmaterial i vagnhallen och skåp för vinterförvaring samt sist men inte minst en ny informationsbroschyr, som vi tänker göra i färg. Kostnad c:a 20.000:- för 10.000 exemplar. Vi har på nytt begärt bidrag från Klarälvens Vattensystem, men kan kanske inte förvänta något större bidrag från dem.

Vi hoppas i alla fall nu att våra resurser skall räcka till ett litet järnvägs-muséum, som kan visa Kilsbor och turister hur den väldiga satsningen på järnvägar i Sverige egentligen började!

Matts Thunberg

Byggnadsansvarig



ÅRSMÖTE T

hålls i Kyrkans Gård, Kil, onsdagen den 22 april 1992 kl 19.00.

Förutom sedvanliga ärenden visas den nya videofilmen.

Kaffe och smörgås till självkostnadspris serveras.

VÄLKOMNA!