

**EN LITEN HISTORIK OM  
JÄRNVÄGSSTATIONERNA I FRYKERUD**

**Fagerås vid Nordvästra stambanan  
Frykåsen vid Fryksdalsbanan**

Stockholm 2002-11-23  
Göran Eriksson

## JÄRNVÄGSSTATIONEN I FAGERÅS

297 järnvägsstationer ritade han i Sverige under den stora utbyggnaden av Sveriges järnvägsnät - järnvägsarkitekten Adolf Wilhelm Edelsvärd.

En av dessa 297 stationer var Fagerås station. Under hösten 1870 utfördes flera förslag till byggnaden, alla nästan identiskt lika, men den 20 sept 1870 påtecknades en ritning av arkitekt AW Edelsvärd och en anteckning på en senare arbetsritning anger "*Byggt vid Fagerås 1871*". Troligen var stationen klar till invigningen av nordvästra stambanan, 1871.<sup>1</sup>

Invigningen skedde den 19 nov 1871 och det var sträckan Karlstad-Arvika som slutligt kom att sammanbinda Stockholm med Oslo (Kristiania)

På ritningen kan man se att det fanns en kombinerad Vestibul och III.kls Väntsal samt en gemensam II och I.kls Väntsal. Till denna senare väntsal fanns också ett "Damrum" och en "Closette". I Frykerudsboken<sup>2</sup> berättas att den finare väntsalen utnyttjades av greven på Longs slott och dennes gäster varav Oscar II:s maka var en.

Ett rum är benämnt "Lampist". Lampisten var den man som svarade för alla oljelampors funktion, vilket torde ha varit en omfattande och viktig uppgift innan elektrifieringen kom.

På en ritning anges också att stationsbyggnaden var tänkt att uppföras även vid Carlslund men sedan har namnet Carlslund strukits över.

Ingenjörarkitekten Edelsvärd (1824-1919) var född i Östersund, utbildade sig inom Ingenjörskåren och gjorde studieresor till kontinenten och England. Han var chef för Statens Jernvägars Architektkontor under åren 1855-1895. Samtidigt hade han eget arkitekt-kontor där han ritade ett flertal kyrkor, skolhus och privata villor och han undervisade i matematik och teckning vid olika skolor. Han ritade även en utställningshall till Karlstads-utställningen 1862.

Efter flytt till Stockholm tillhörde han tidvis Stockholms stadsfullmäktige, var medlem i Konstnärsklubben, Svenska Bibelsällskapet, Svenska Missionssällskapet, Kristliga Föreningen af Unge Män mm mm. Man kan undra hur han hann med allt detta. Förutom alla stationsbyggnader ritades också ca 5500 andra byggnader i anslutning till järnvägen.

Stationshusen på landet gavs flera olika modeller. Detta till skillnad mot t ex Fryksdals-banan där göteborgsarkitekten Yngve Rasmussen gav alla husen ett enhetligt formspråk. Se texten om Frykåsen.



Adolf Wilhelm Edelsvärd

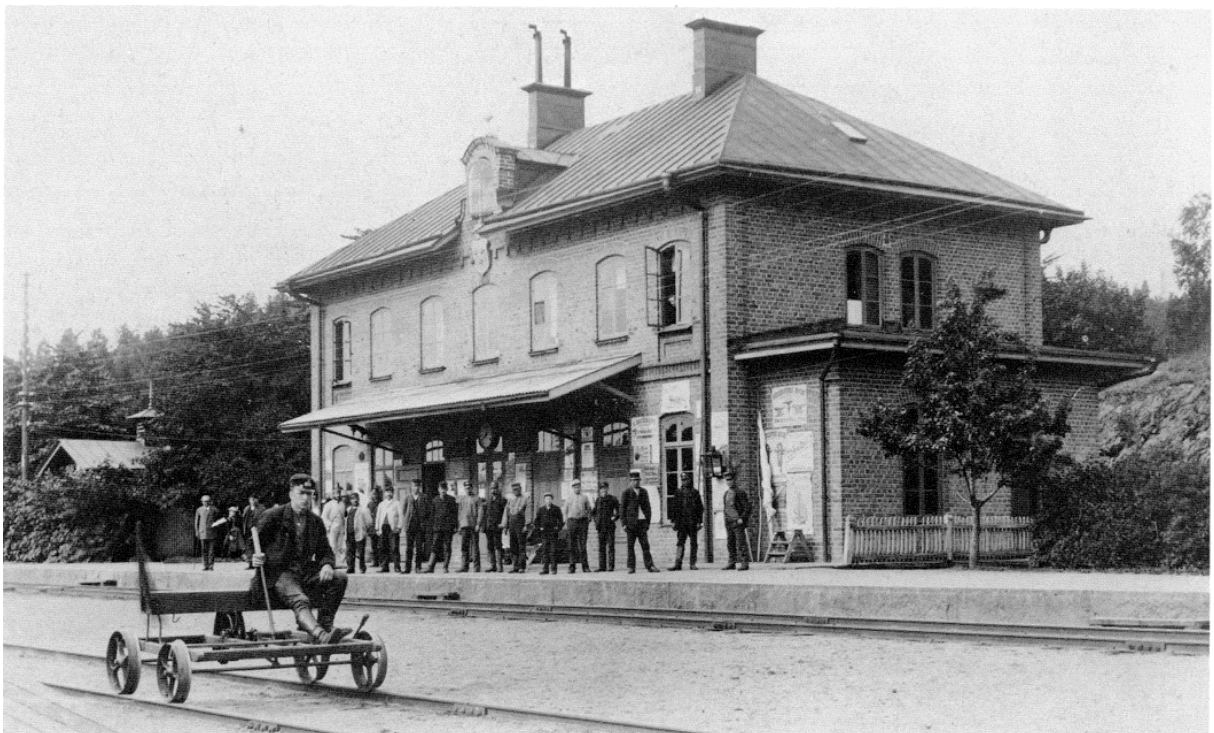
<sup>1</sup> Kopior på originalritningar till stationen, 1870, se bilagor

<sup>2</sup> Frykerudsboken II, avdelning II, sid 25

Gunilla Linde anger i sin bok<sup>3</sup> åtminstone 10 olika modeller för landsortsstationer. Den som närmast överensstämmer med Fagerås station är Boxholmsmodellen, se bild nedan. Denna modell blev mycket vanlig men utformades med vissa variationer. Kännetecknande för modellen är bl a rektangulär form, tvåvåningsbyggnad med vindsvåning, skärmtak mot järnvägsspåren, fasadmateriäl av tegel och en mer eller mindre framträdande frontespis. Frontespisen finns på ett odaterat förslag till ombyggnad av Fagerås station, men den kom aldrig till utförande. På en Fageråsritning finns noterat "med skiffertak" vilket kanske inte var standard. Idag har skiffertaket bytts till profilerad plåt vilket nog kan betraktas som ett stilbrott. En variant med samma utformning som Boxholmsmodellen är Hällnäsmodellen men där användes trä som fasadmateriäl i st f tegel.

Anledningen till att Fagerås station fick denna imponerande storlek var att Fagerås blev en omlastningsstation för godstransporter med sk "hästforor" till och från Fryksdalen. När sedan tillverkningen av trämassa startade vid Frykfors 1888 ökade betydelsen av stationen ytterligare. Slipmassan kördes av ortens hästägare från Frykfors till ett massamagasin, som låg väster om nuvarande godsmagasin, för vidare transport med järnväg. När sedan Fryksdalsbanans första etapp, den mellan Kil och Sunne, öppnades för trafik 1913 minskade Fagerås station i betydelse som transportknutpunkt.

Från modellerna på landsortsstationer skiljde sig stadsmodellerna genom att de byggdes med ett högre mittparti med sidolängor och flyglar. Stadsmodellen kom också att användas vid större järnvägsknutpunkter.

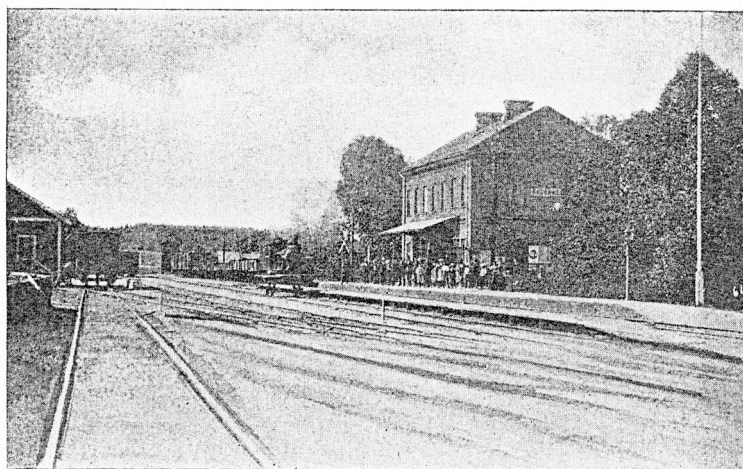


Järnvägsstationen i Sommen, en av stationerna enligt Boxholmsmodellen

<sup>3</sup> Gunilla Linde: "Stationshus 1855-1895" (Svenska Järnvägsklubben 1989)



Järnvägsstationen i Fagerås 1996



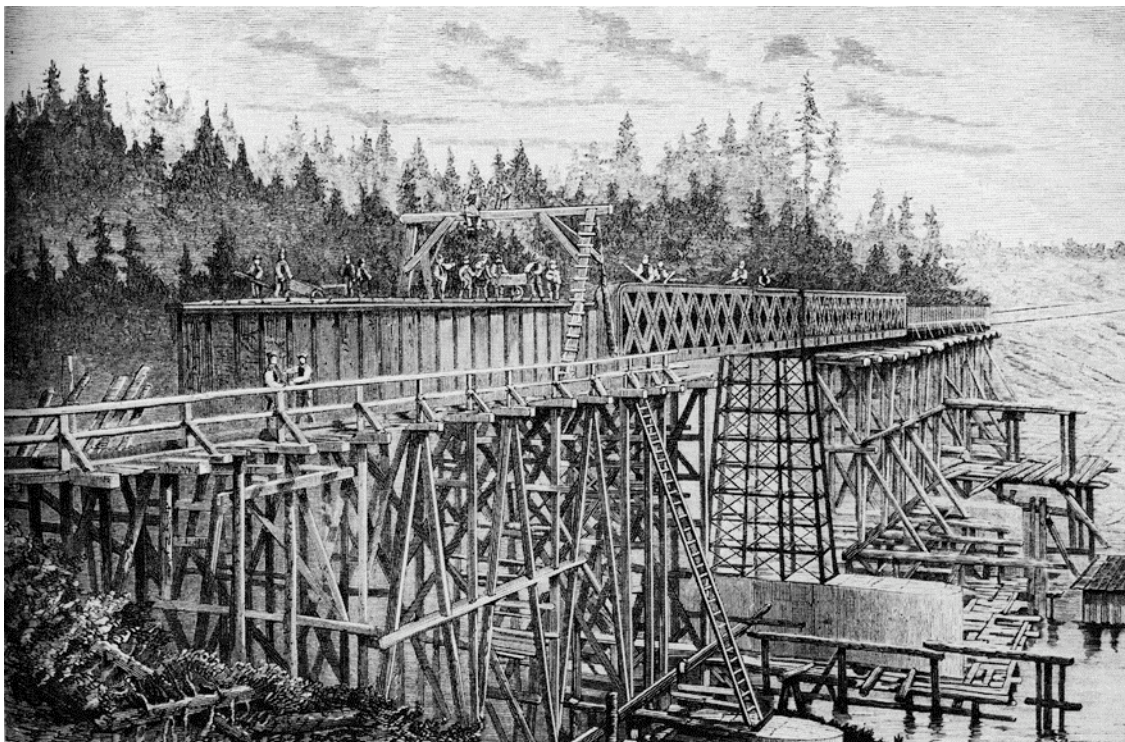
FAGERÅS STATION.

Fagerås station, omkring 1902<sup>4</sup>

Stationsnamnet Fagerås är från början knutet till herrgården som vi i dag oftast kallar "Fagerås gård". Gården omnämns i jordebok från 1606 som ett frälsehemman.<sup>5</sup> Den är högt och vackert belägen vilket kan förklara namnet på gården, lite konstigare är kanske att samhället och stationen fick just detta namn eftersom de ligger i en dalgång. Tätortsbildningen ligger kring hemmanet "Lund" men detta namn var ju redan upptaget som ortnamn.

<sup>4</sup> Harald Lagerfelt, *"Sveriges statsbanors stationshus i bilder"* 1903

<sup>5</sup> Inge Nylin: *Något om ortnamnen i Frykerud* (1994)



Järnvägsbron över Norsälven under montering 1870<sup>6</sup>

Ovanstående bild kommer ursprungligen från "Ny Illustrerad Tidning" 1871. Järnvägsbron över Norsälven, strax öster om Fagerås, byggdes 1871 och byggdes om 1918-1920. Detta finns utförligt beskrivet i Frykerud II.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Fredrik Schütz: "Från fornborgar till flygfält" (Byggförlaget 1978)

<sup>7</sup> Frykerud II, avd II, sid 21-25.

## JÄRNVÄGSSTATIONEN I FRYKÅSEN

Arkitekt för stationsbyggnaderna längs Fryksdalsbanan var Yngve Rasmussen, (1860-1923) från Göteborg.

Förutom ett flertal stationshus på sträckan Göteborg-Borås, ett stationshus i Varshult, som ligger mellan Åseda och Sävsjöström i Småland, ritade han John Ericssons mausoleum i Filipstad, flera villor, bl a för svägerskan Ellen Key (Villa Strand vid Vättern) och flera kyrkor.

Ritningarna till Fryksdalsbanan, eller "Kil-Fryksdalsbanan" som det står på ritningarna, gjordes som typ-ritningar med 3 varianter: I klass, II klass och III klass. Stationen i Frykåsen byggdes enligt III klass som var den enklaste och minsta modellen.<sup>8</sup>

Tolita, Bäckebron, V:a Ämtervik och Lysvik utfördes enligt II klass typ 2.

Utöver dessa stationsmodeller ritade ark Rasmussen typritningar på Banvaktstuga och Uthus till banvaktstuga.

Stationsbyggnaden uppfördes 1913 och användes för sitt ändamål till 1965.<sup>9</sup>

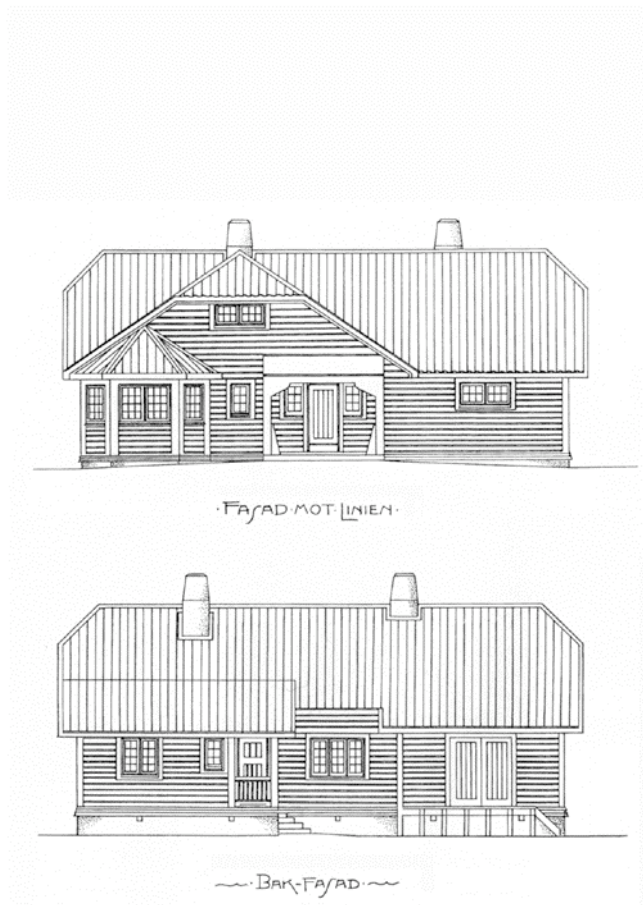
På hemmanet Åna´s mark låg en hållplats för Fryksdalsbanan som invigdes den 2 augusti 1913. KFJ (Kil-Fryksdalens Järnväg) ville 1912 ha namnet Åna på denna station, senare föreslogs samma namn som det näraliggande hemmanet Göpåsen. Några aktieägare i bolaget skrev då till Kungl.Majt och ville ha namnet ändrat till Frykerud. Ett nytt förslag från KFJ var då Nolåna men Kungl Järnvägsstyrelsen beslöt senare att stationen skulle heta Frykåsen. Kanske är det en kombination av Frykerud och Göpåsen.



Arkitekt Yngve Rasmussen

<sup>8</sup> Kopior på ritningar till stationen, 1911, se bilagor

<sup>9</sup> Frykerud II, avd II, sid 144 (Stiftelsen Frykeruds historia1988)



Ritningar på Frykåsens station



Järnvägsstationen i Frykåsen, omkr. 1915

Att stationshusen längs Fryksdalsbanan har ett speciellt utseende kan man läsa i Hans-Olof Boströms beskrivning av stationshusen i "På värmländsk räls"<sup>10</sup> (Källhänvisningar i den citerade texten finns i boken)

I sitt relativt enkla men uppfinningsrika och gediget genomarbetade formspråk framstår Fryksdalsbanans stationsbyggnader som typiska företrädare av hög kvalitet för de svenska arkitekturidealen åren före första världskriget. Björn Linn, professor i arkitekturhistoria vid Chalmers, menar att Fryksdalsbanans stationshus tillsammans med Lallerstedts vid Stockholm–Westerås–Bergslagens järnväg och Yngve Rasmussens vid Sävsjöström–Nässjö järnväg är "de finaste uppsättningarna stationshus, som byggts i Sverige".<sup>15</sup> Har deras konstnärliga värde respekterats, i vilket skick befinner de sig idag?

Boström utvecklar sina funderingar om var Rasmussen kan ha fått inspiration till den något ovanliga utformningen av stationshusen<sup>11</sup>:

Att söka förebilder för denna starkt personliga arkitektur i den lokala byggnadskulturen är meningslöst. Snarare har byggnaderna ett tydligt anglosaxiskt drag – också i detaljer som de smårutiga fönstren och de högt uppdragna skorstenarna – vilket inte är ägnat att förvåna med tanke på det starka engelska och amerikanska inflytande som gjorde sig gällande i svensk arkitektur alltifrån åren före sekelskiftet och fram till första världskriget. Det lokala byggnadsskick som indirekt ligger till grund för stationshusen är då snarast engelsk och amerikansk "vernacular architecture", till exempel den engelska landsortsbyns organiskt framvuxna bostadshus med deras asymmetriska plan, branta, valmade tak (ursprungligen och ofta ännu idag halmtäckta), kraftigt över murlivet utskjutande takfall, deras ut- och inbuktningar i byggnadskroppen och deras smårutiga fönster.

Detta anglosaxiska inflytande kan i Yngve Rasmussens fall vara både direkt och indirekt (han gjorde aldrig några studieresor till England eller Amerika). Engelsk arkitektur var välkänd och beundrad i sekelskiftets Sverige, dit kännedomen om den förmedlats främst via den 1893 grundade tidskriften *The Studio*. Men redan vid sekelskiftet hade den engelska traditionen, alltifrån Philip Webb och hans *Red House* för William Morris (1859) via *Arts and Crafts*-rörelsens arkitektur, som den utformades av bl a Norman Shaw, Charles Voysey, M. H. Baillie Scott och Edwin Lutyens, i Sverige förmälts med en på inhemska förebilder byggd nationalromantik av arkitekterna Ferdinand Boberg, Carl Westman, Ragnar Östberg, Lars Israel Wahlman, Elis Benckert och andra.<sup>19</sup> Deras projekt presenterades och dryftades i arkitektur-tidskrifterna, t ex *Arkitektur* och *Teknisk tidskrift*, och var välkända inom den svenska arkitektkåren. Rasmussens stationsbyggnader ansluter rätt nära till sekelskiftets engelskinspirerade villor i Djursholm eller till Carl Westmans Pressens villa i Saltsjöbaden från 1902.<sup>20</sup>

<sup>10</sup> Värmlands nation, Uppsala: *På värmländsk räls – Järnvägar i Värmland under 150 år*, 1996, sid 126

<sup>11</sup> Värmlands nation, Uppsala: *På värmländsk räls – Järnvägar i Värmland under 150 år*, 1996, sid 133

Det kan emellertid inte helt uteslutas att de tunga valmade taken och de kompakta byggnadsvolymerna i viss mån också går tillbaka på tyskt inflytande, och naturligtvis bör heller inte amerikanska förebilder glömmas bort; sådana hade Rasmussen kunnat studera i *The American Architect and Building News*.

Riksantikvarieämbetet i samverkan med SJ och Arkitekturmuseet gjorde 1968-1975 upp en "vårdplan för kulturhistoriskt och konstnärligt värdefulla stationshus" där Frykåsen betecknades som "byggnadsverk som äger sådant värde att de ej bör åtgärdas utan föregående samråd med länsantikvarie (eller riksantikvarieämbetet)"

1972 anmälde SJ till byggnadsnämnden i Kil att man ville riva huset. Byggnadsnämnden beklagar beslutet och eftersom inte kommunen var intresserad av byggnaden revs den 1972<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Stiftelsen Frykeruds historia 1988: *Frykerud II, avd II*, sid 144

**Fagerås stationshus**

Bilagor: Del av kopior på ritningar:  
 - Plan af 1a våningen  
 - Plan af 2a våningen  
 - Facade åt gården  
 - Gafvelfacade  
 - Section

Originalritningar finns hos:

Fastighetsdiv Region Väst

tel 031 - 10 34 03

ritningar nr	E 2426	20 aug 1870
	E 2440	31 aug 1870
	E 2456	20 sept 1870
	E 2464	odat
	E 4926	odat

**Frykåsens stationshus**

Bilagor: Del av kopior på ritningar typritning III klass:  
 - Bottenplan  
 - Plan av övre våningnen  
 - Fasad mot linien  
 - Fasad mot gården

För jämförelse mellan de olika stationstyperna redovisas även

- II klass, Fasad mot linien  
 - I klass, Fasad mot linien

Fryksdalsbanans sträckning:

342 Kil-Torsby / 1 M10 L74a (1-25)

342 Kil-Torsby / 1 M10 L73b (26-38)

342 Kil-Torsby / 1 M10 L74c (39-60)

Ovanstående originalritningar finns hos:

Riksarkivet,

Mätslingan 17

Arninge

tel 08 – 446 38 90