

Spår



taget

nr 4
1986



Den första rallarkärran. Ur Adelskölds skissbok.

Ett informationsblad från Frykstad Clara Elfs Jernvägs Sällskap



F. Sundler

1798-1868

ENTREPRENÖREN

Om man studerar Frykstabanans historia i den närmast åtkomliga litteraturen, finner man icke så mycket uppgifter om den man, som stod som entreprenör, nämligen kyrkobyggaren Fredrik Sundler. Någon undrar kanske, varför en kyrkobyggare anlitats. Nu var det emellertid så, att kyrkobyggeriet endast var en mindre del av Sundlers mångskiftande verksamhet. Han hade förutom några kyrkor även utfört ett flertal väg-, bro-, och dammbyggnader.

Vid tiden för Frykstabanans projektering och byggande fanns det inga

Spad taget

nr 4
1986

Ärade Läsare!

På årsmötet 1985 uttalade man sig för att Spadtaget ska ges ut med 1 nr under 1986. Det blir visserligen dyrt för vår lilla förening, men bladet är en viktig länk i vår information till medlemmar, bibliotek, skolor, andra järnvägsföreningar m fl.

En viktig uppgift för oss är att hos bygdens folk skapa insikt om vilken kulturell tillgång det är att ha haft Sveriges första järnväg alldeles inpå knutarna. Många uppskattande vitsord om vår verksamhet har kommit även långt utifrån, och det vittnar om att vår gamla järnväg faktiskt är en hela Sveriges första järnväg.

Banvallen och miljön kring järnvägen - speciellt i Frykstaområdet - är ständigt hotad, och vi måste alltid vara på vakt.

Med hälsning till medlemmar och alla övriga som stöder oss.

FRYKSTAD CLARA ELFS
JERNVÄGS SÄLLSKAP

enskilda byggföretag, som hade erfarenhet av järnvägsbyggnad. Frykstajärnvägen var projekterad efter principer, som fortfarande tillämpas vid schaktnings- och terrasseringsarbeten. Järnvägsföretaget Cristinehamn-Sjöändan, som byggde järnväg samtidigt, stod i samma situation som Frykstabolaget, när det gällde att finna en byggmästare. Fredrik Sundler från

Vårgårda i Västergötland hade det bästa rykte som byggare, vilket gjorde att de båda järnvägsföretagen kunde anförtro honom byggandet av banorna.

Fredrik Sundler var född 1798 2/11 i Fänneslunda i Älvsborgs län och som nionde barnet till godsägaren och vice härads-hövdingen Johannes Sundler (1757-1826) och hans maka Jeanna Sahlefeldt (1762-1804). Han uppges först ha varit handlande i Borås, ägde sedan Wårgårda egendom åren 1840-1855. Sundler åtog sig flera större väg-, järnvägs-, och brobyggnadsföretag, vilka dock ruinerade honom, så att han därför måste sälja Wårgårda. Han var riksdagsman för Borås 1844-45, 1847-48 och 1850-51.

Sundler ingick äktenskap med Anette Hallin, född 1805 27/2 i Borås, död 1886 12/10. De hade inga barn men upptog en fosterson, Herman Willehard von Harder, en föräldralös godsägareson. Denne biträdde fosterfadern i lantbruk och järnvägsbyggnader, blev banmästare i Degerfors, innan han 1869 utvandrade till Amerika.

Sundler avled i Wårgårda (Kullings Skövde församling) Älvsborgs län 1868 21/9. Hans liv hade präglats av verksamhet av skilda slag. Trots sin glänsande förmåga att genomföra sina värv kunde Sundler icke värja sig mot ekonomiska motgångar. Under senare åren fick han även lida av ohälsa.

Sundler kom alltså att stå som entreprenör för banan Frykstad-Clara Elf. Kapten Norström hade i sin första kostnadsberäkning uppgivit en totalkostnad av 68.546 Riksdaler, varav de egentliga jordarbetena med broar och transportvagnar uppgick till ca 35.000 Riksdaler.

Sunders entreprenad för banan Christinehamn-Sjöändan uppgick till 45.000 Riksdaler. Denna bana var drygt 25 % längre

än Frykstabanen. Sundlers arbetsåtagande stod alltså i ungefär samma proportion.

Som järnvägsbyggare tillhörde Sundler obestriddigen pionjärerna. Han var bl a verksam vid byggandet av Nora-Ervalla järnväg, där han var inne på ett helt modernt tänkande vad gällde att transportera jordmassor. När han utsetts till entreprenör för Norberg-Ängelsberg järnväg, beställde han hos Theofron Munktell i Eskilstuna ett "enkelt lokomotiv för begagnande till ballastfyllning" till ett pris av 8000 Riksdaler Banco. Lokomotivet levererades 1853. Det var på 20 hästkrafter.

Sundler fortsatte med att bygga Nora-Ervalla järnväg, varvid loket, kallat "Förstlingen", oavbrutet begagnades. Tyvärr blev Sundler här insolvent, och loket överogs av järnvägsbolaget. När denna bana var färdig, såldes "Förstlingen" för ca 300 kronor till en fabrikör Haldin i Örebro. Som bekant blev Munktell även leverantör av loket Fryckstad, tillverkat 1855.

Det var icke utan skäl Sundler fick den fina yrkesbeteckningen kyrkobyggare. Han byggde 4 kyrkor i Västergötland. Kyrkorna voro Skölvene 1843, Barne-Åsaka 1845, Floby 1844, Nårunga 1851. Ett femte kyrkobygge var planerat, men gick till en annan byggmästare.

Wårgårda Herrgård är i högsta grad förknippad med Fredrik Sundler. När vi idag hör namnet Wårgårda, tänker vi väl närmast på havregryn och de fantastiska cykelbröderna Fåglum. Herrgården bildades i slutet av 1700-talet genom sammanläggning av flera gårdar. Kvarnrörelsen vid gården stammar från 1600-talet. Sundler förvärvade gården 1840 och innehade densamma till 1855. Gården utvecklades på alla sätt under Sundlers tid, bl a utfördes alla planteringar i den stora trädgården av fru Sundler.

Sundler kom alltså på obestånd efter en misslyckade entreprenader och var tvungen sälja gården till kaptenen C M Wästfeldt 1855. 4 år senare kom gården över till herr A Heyman. Under de senare ågarna utvecklades gården vidare inom såväl jordbruket som skogsdriften. Kvarnrörelsen och övriga industrier utvecklades, och Wårgårda är idag en framträdande industriort.

Hur kom nu Fredrik Sundler att antas till entreprenör för järnvägen Fryckstad-Clara Elf? Det finns skäl anföra det omdöme han fick i samband med byggandet av Åsaka kyrka. Denna hade antänts av blixten den 23 juni 1834. I ett församlingsprotokoll står senare att läsa:

"Eftersom Herr Patron Fredrik Sundler på Wårgårda, Kullings Härad, Elfsborgs län årligen umgås med broar och vägars anläggning och dels kyrkor och andra byggnader, valdes två personer att honom å vederbörlig ort uppsöka och fullständigt kontrakt med honom upprätta". Kontraktet underskrevs 13 mars 1843. Sundler var alltså etablerad kyrko- och vägbyggare vid den tid Fryckstads Jernvägs Actiebolag skulle skaffa entreprenör. Direktionen handlade som församlingen i Barne-Åsaka, man valde Sundler. Brukspatron L G Örn på Kvarntorp kunde till styrelsen meddela, att kontrakt skrivits "till ett pris som vida understeg den ursprungliga kostnadsberäkningen".

Kom även Frykstabanen att bli en av Sundlers sämre affärer?

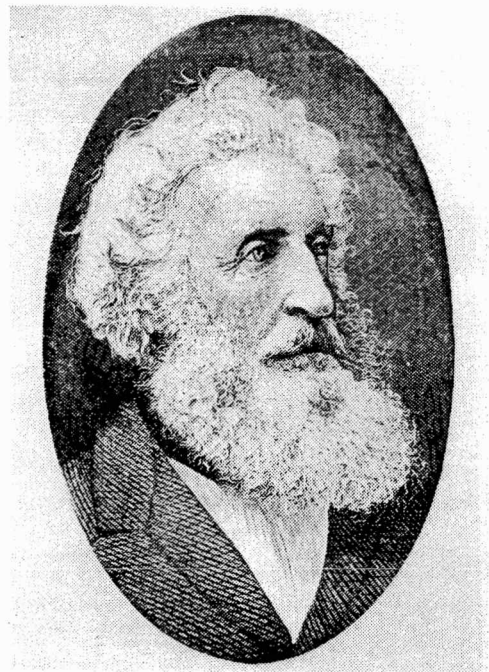
Nu till arbetsplatsen, belägen mellan Fryken och Klarälven. Man kan fråga sig, hur man kunde driva en entreprenad uppe i Värmland från Vårgårda, med den tidens kommunikationer. Besöken på arbetsplatsen kunde icke bli täta och långvariga. Emellertid anställde Sundler sin svåger, majoren A E Lilliestierna, då postmästare i Åmål att vara arbetschef. Adelsköld har i sin levnadsbeskrivning gjort sig skyldig till ett par små misstag; Lilliestierna, som han ofta omnämner som "gubben" var icke 70 år men 58, och L. var icke morbror till Sundler. Nu ska man inte alltför kraftigt betona, att Lilliestierna var postmästare. Han var pensionerad som militär och hade en hård utbildning, bl a deltog han som 18-årig fänrik i kriget med Ryssland 1809 och senare i kriget med Norge 1814. I övrigt hade Lilliestierna en benägenhet att hamna i situationer, där det gick hett till. Under sin vistelse på Carlberg skulle han jämte en kamrat gå in till staden för att beskåda begravningsprocessionen, då Kronprins Karl August skulle jordfästas. Det bar sig inte bättre än att Lilliestierna trängdes upp i samma trappuppgång som Axel von Fersen d y av en uppretad folkmassa. Lilliestierna fick vara med om att hålla emot dörrarna till det rum Fersen hade förskansat sig i men misslyckades, och Fersen släpades ut till pöbeln som misshandlade och dödade honom. Lilliestierna kunde dra sig undan och slapp ifrån att komma i vittnesmål.

Lilliestierna hade varit arbetskommenderad till Göta kanal under ledning av von Platen och hade viss erfarenhet av anläggningsarbete och hade bl a lärt sig avvägning. Han var fysiskt stark och var väl inte helt

så oäven i sin nya befattning. Första gången han fick se de profiler Adelsköld satt ut för banvallens bredd, höjd och dikesdjup blev han förvånad, då han inte kunde förstå varför man måste fylla upp en bank, 2 fot hög. "Sundler blir ju ruinerad, och det vill jag inte vara med om", det var Lilliestiernas argument.

Sundler var inte med, när det bekanta "första spadtaget" togs den 5 maj 1849 men kom några dagar senare.

Lilliestierna hade räknat med att bygget skulle ta flera år. Han tröttnade dock ganska snart och återvände till posten i Åmål redan i juli månad. Sundler överlät



AUG. EDV. LILLIESTIERNA
1791-1879

*4 d major och postmästare, ridd. av Kungl
Svärdssorden, innehav. av guldmedalj
för tapperhet i fält. och Carl
Johans-medaljen*

härefter Lilliestiernas plats till Adelsköld. En genialisk lösning! Beställarens kontrollant och entreprenörens arbetschef blev nu en och samma person, och några tidskrävande diskussioner mellan byggherre och byggmästare kunde ej längre komma ifråga.

Under sin tid på Illberg kan både Adelsköld och Lilliestierna ha bott i den gästgiveribyggnad, som år 1858 blev flyttad på järnvägen till Fryksta, där den fortfarande finns bevarad som ett minne från järnvägsepoken.

Banan blev färdig på senhösten 1849. Det var en prestation man måste beundra. Vid en förfrågan hos Sveriges största byggfirma var man verkligen förvånad över den korta byggnadstiden. Enda förklaringen var, att man måste ha satt in en oerhört stor arbetsstyrka, vilket ju också varit fallet. Rekordet hade nog sin grund i den lyckliga kombinationen Sundler/Adelsköld, som var för sig hade egenskaper som kom till pass när det gällde att planlägga och bedriva ett bygge. Här får vi icke förglömma alla de flitiga banarbetare, som rekryterades från olika ställen i Nordvärmland.

Efter försäljningen av Wårgårda synes Sundler ha trappat ner sin verksamhet som byggare. När Västra stambanan blev färdig på delen Wårgårda-Jonsered, blev Sundler förste stins vid Wårgårda. Stationen hette först Sköfde, men det var Sundlers förtjänst att stationen lades där den nu ligger och att namnet på stationen blev Vårgårda.

Sundler var stins under åren 1857-59. År 1864 tjänstgjorde han åter som stins och postexpeditör på Vårgårda.

Kyrkobyggaren och entreprenören Fredrik Sundler kom att bli en av de bemärkta män, som byggde Sveriges första järnväg år 1849. I likhet med Norström och Adelsköld blev namnet Sundler inskrivet i de svenska järnvägarnas tidigare historia.

FRYKSTAD CLARA ELFS JERNVÄGS SÄLLSKAP vill framföra sitt tack till dem som välvilligt lämnat underlag till denna artikel:

Bibliotekarie Lilian Andersson, Borås

Bibliotekarie Birgitta Sundler, Göteborg

Arkivarie Bengt O T Sjögren, Göteborg

Margit Brunnegård, Vårgårda

Gösta Liedberg, Ulvstorp, Vara

OM PENGAR 1850

Myntenheten denna tid var Riksdaler. 1 Riksdaler = 48 Skillingar. 1 Skilling = 12 Runstycken. Mellan silvermynt (Specie) och de olika banksedlarna rådde värdeförhållandet: 1 Riksdaler specie = 2 $\frac{2}{3}$ Rdr Banko = 4 Rdr Riksgälds (Rgs Riksgäldskontoret). Sundlers kontrakt var i Rdr Banko, nästan omöjligt översätta i dagens kronor.

Riktvärde: dagsverke på landet ca $\frac{1}{2}$ Rdr, hästdagsverke 1 Rdr. 1 tunna råg 9 Rdr

DE TOG TÅGET



BYGGMÄSTARE O J WÄRME

1856-1957

(3)

Torsdagen den 5 maj 1949 hade 100 år förflutit sedan det historiska första spadtaget togs vid Illberg. Till åminnelse härav hade man denna dag samlats vid Illbergsstenen. I programmet förekom tal och orkestermusik, med inramning av regn, åska och blixnar. Till högtiden kom även f d byggmästaren O J Wärme från Kil, 93 år gammal, märklig även såtillvida att han var den ende bland deltagarna som hade åkt som passagerare på banan. Ur Nya Wermlands-Tidningen från den 6/5 saxar vi följande

"Passagerare jubileumstalade"

I detta vill nog också den äldste närvarande f d byggmästare O J Wärme, Kil, instämna. Han är född 1856 och var med som 5-årig pojke att åka på järnvägen. Nu njöt han att få vara med om festligheten och drog sig till minnes då han som 5-årig parvel steg på tåget i Fryksta och åkte till Lyckan. Och den resan tyckte han gick bra, ty jag kom ju hem och så hade jag en farbror som tog hand om mig, berättar han. Fadern, Per Johansson, var med från första början och tjänstgjorde som någon slags konduktör på järnvägen. Upplevelsen känns dock större nu så här långt efter och blir väl än mer levande sedan han även fått festligheterna att tänka tillbaka på."

Olof Johan Wärme härstammade från Runnevål i Kil men växte upp i grannsocknen Frykerud. Han lärde upp sig till snickare och kom redan som 18-åring till Stockholm för att så småningom få tjänst hos ett företag, som redan då tillverkade monteringsfärdiga byggnader. År 1889 sändes O J Wärme över till Buenos Aires för att bygga upp den svenska utställningspaviljongen vid världsutställningen 1890. Efter olika anställningar, bl a 6 år i ett engelskt järnvägsföretag, återvände Wärme till Sverige 1906.

Härefter ägnade sig W. åt byggverksamhet på hemorten och byggde bl huset "Argentina",

När järnvägen Kil-Torsby (Fryksdalsbanan) byggdes 1913-15 var det inte överraskande, att det blev storbyggmästaren O J Wärme, som fick uppdraget att bygga stationshusen. Det sägs att Wärme hade påverkats av argentinsk byggnadsstil. När man åkte på Fryksdalsbanan första gången frapperades man av den unika stationsbyggnaderna utefter banan. När SJ tvangs att rationalisera på 70-talet reducerades bemanningen från 16 stationer till 3 (Rottneros, Sunne, Torsby). Den verkliga digerdöden höll då på att drabba de övriga stationshusen. Genom insatser från Sunne kommun och en del privatpersoner räddades samtliga hus utom Badabruk i Sunne kommun och Frykåsen i Kils kommun.

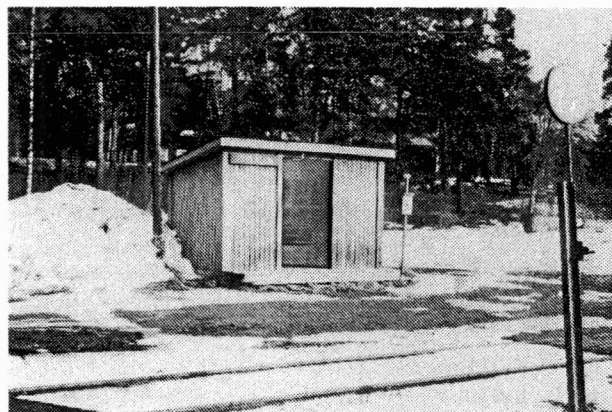
EN LEVANDE LANDSBYGD.....



FRYKÅSEN (20-talet)

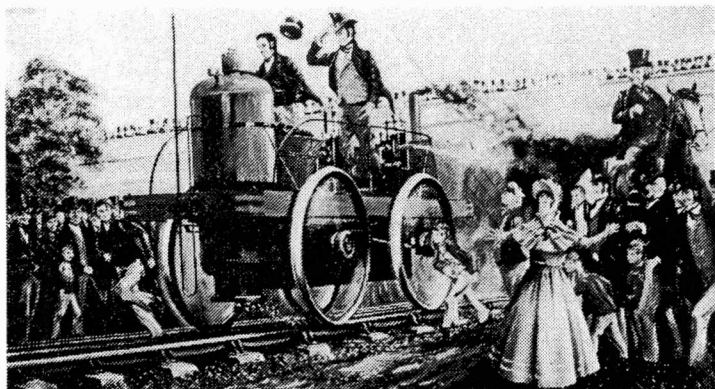
Järnvägsstationerna spelade en viktig roll förr i tiden som en allmän träffpunkt. På kvällen gick man ofta "för att titta på tåget", posta ett brev eller köpa en tidning. Byggnadsnämnden i Kil gjorde ett lovvärt försök att rädda huset. Arbetsutskottet beslutade "att inte vidtaga någon åtgärd..."

OCH EN



FRYKÅSEN 1986

Det vackra stationshuset har ersatts av ett skollenergihus. Man tänker mer på de grönländska statsjärnvägarna än på Sveriges Vackraste Järnväg! Varför hände nu detta med Frykåsen? Svar: det beror på oss själva, som inte handlar, när det behövs. Och mellan folkopinion och kommunledning är rören inte alltid raka.



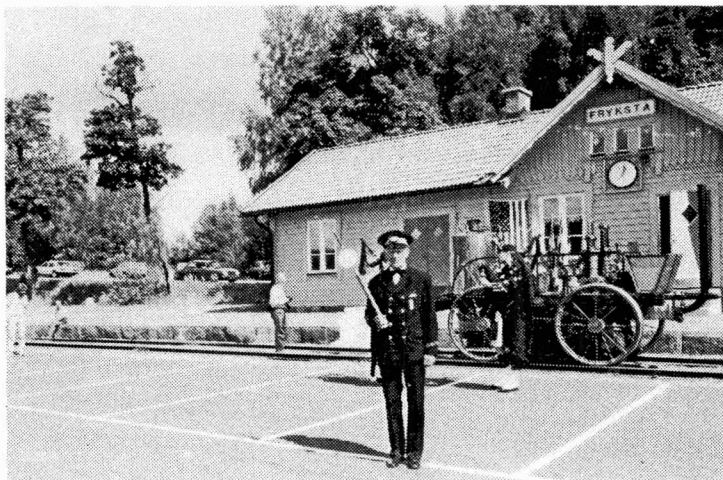
Novelty

1829

John Ericsson tävlar vid Rainhill

**JOHN ERICSSONS
LOKOMOTIV NOVELTY**

VISAT I FRYKSTA



NOVELTY.....

Tack vare ett exklusivt tillstånd från Järnvägmuseum i Gävle kunde John Ericssons Novelty visas i Fryksta den 27 juli -85. Goda krafter från skilda håll medverkade till att arrangemanget vid Fryksta blev en lyckad tillställning. Även vädret blev det alla bästa.

Lokomotivet hade efter en väl planerad och genomförd transport placerats på befintlig räls men var dovt av en presenning, när publiken anlände.

Visningen beledsagades hela tiden med uppfriskande låtar på säckpipa,

utförda av de "skotska" säckpipeblåsarna Hjalmar Eriksson och Mikael Olovsson från Thistle Pipe Band, Stockholm. Ordförande Bengt Hugo Forslund hälsade välkommen och bjöd tackselset falla. Presenningavdragarna Ivy Blum och Britta Tellander trädde i tjänst, och vips stod Novelty där i all sin glans. "Stinsen" Helge Forseryd paraderade med sin röda flagga. Järnvägsallvetare Hans Keller redogjorde för John Ericssons skapelse Novelty och tävlingen vid Rainhill i England, där Novelty trots sin tidigare dokumenterade hastighet på grund av maskinhaveri distanserades av Stephenson. Familjerna Alf och Åke Alexandersson med fru Jorunn som serveringsschef gjorde storartad insats för att förpläga gästerna med kaffe och hembakt. 300 brödportioner hade familjerna iordningställt. Det stämde ganska precist med antalet besökare.

Som komplettering till lokvisningen visade Kils modellflygklubb sina flygande maskiner och Ingemar Östberg radiostyrda modellbåten Selma Lagerlöf, som alldeles "livslevande" plöjde vågorna på Frykstaviken. Arrangör och publik var nöjda, Fryksta är en bra plats för sommararrangemang med järnvägsanknytning.

Och så va're tummen opp för Per-Olof Carlsson, Stig Svensson, Karl-Ove Carlsson, Valter Lundqvist, Ingegerd Jonasson och Hotell Selma Lagerlöf. Här va're inga käppar i hjulen!

HJULMARKNADEN STOCKHOLM 1985



För första gången i Jernvägssällskapets historia deltog vi i 1985 års Hjulmarknad i Stockholms Stadshus, Blå Hallen den 7 dec. Ett 40-tal järnvägs- och hobbyföreningar från skilda platser hade mött upp. Alla hade de med tryckalster och prylar av olika slag, dels för att informera om sin verksamhet, dels för att få in litet pengar till kassan. Förutom 3 man från styrelsen deltog några personer från Frykstaspelet 1984. Det var löjtnant Claes Adelsköld (Kjell Hällsten), landshövdingen Oldewig (Monica Alexandersson).

För dagen hade Kai Norström iklätt sig rollen som fru Carl Edward Norström. Märta Forzelius i byggedräkt representerade Forshaga Hembygdsförening.

Kommersen var god och vi fick dessutom räkna in ett dussintal nya medlemmar. Vår utställningsmonter väckte berättigad (kanska?) uppmärksamhet, då vi ju delvis var teaterklädda. Det var vi ensamma om! Vanligtvis brukar det komma 5-6000 besökare till Hjulmarknaden, nu var det viss "bara" ca 3500, men det är dock mer än vad vi brukar ha.

Slutligen, tummen opp för Forshaga och Kils kommuner samt Anders Löfberg AB.

Bild 1 NOVELTY framför SJ gamla station vid Fryksta. Helge Forseryd, Forshaga, i NKLJ (Nordmark-Klarälvens Järnvägar) stinsuniform.

Bild 2 Från Jernvägssällskapets monter, Blå Hallen. Kai Norström (sonsondotter till kapten Carl Edward N), Märta Forzelius, Forshaga, Monica Alexandersson, Åke Alexandersson, löjtnant Claes Adelsköld (Kjell Hällsten).

RÄDDA DETTA HUS I FRYKSTA !



SKA KILS KOMMUN
VERKLIGEN RIVA
DENNA UNIKA BYGGNAD ?

Huset har tillhört
den anrika gästgiveri-
rörelsen vid Illberg
och lär enligt upp-
gift härröra från
1790-talet. Flyttades
hit från Illberg 1858
på Frykstad Clara
Elfs Jernväg.

Huset är nära förknippat med Fryksta som gammalt transportcentrum. Förbi husknutarna här har passerat flera tusen tågsätt med gods och passagerare. Man kan påstå, att den gamla gästgivarregården, som den står här, är en bit av den gamla järnvägens historia.

1984 12/10. BYGGNADSNÄMNDEN I KIL BEVILJAR RIVNINGSLOV UTAN RESERVATION

1986 20/2. KILS KOMMUN BESLUTAR KÖPA FASTIGHETEN HALSMO 1:42

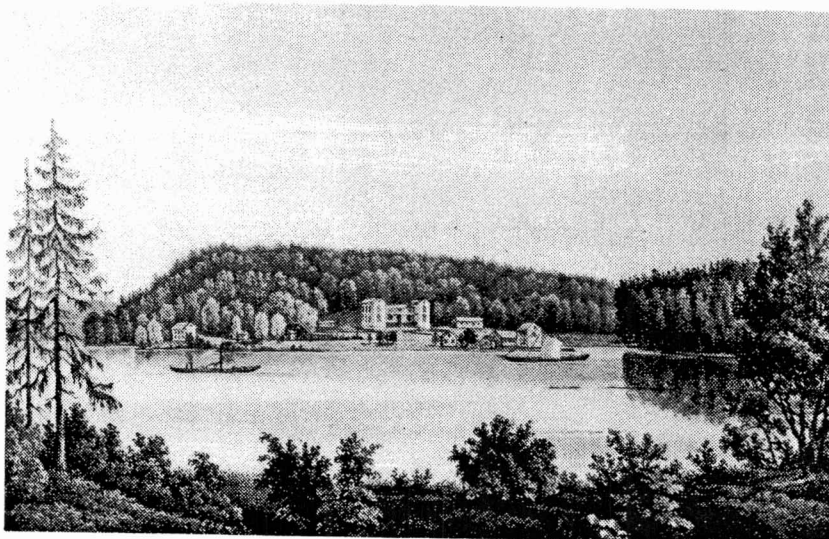
*1986 21/2.....AVSER KOMMUNSTYRELSEN ATT RIVA BYGGNADEN....

.....EVENTUELLT INTRESSE FÖRFÖNSTER, DÖRRAR, INREDNING...

ANBUD ATT INFORDRAS..

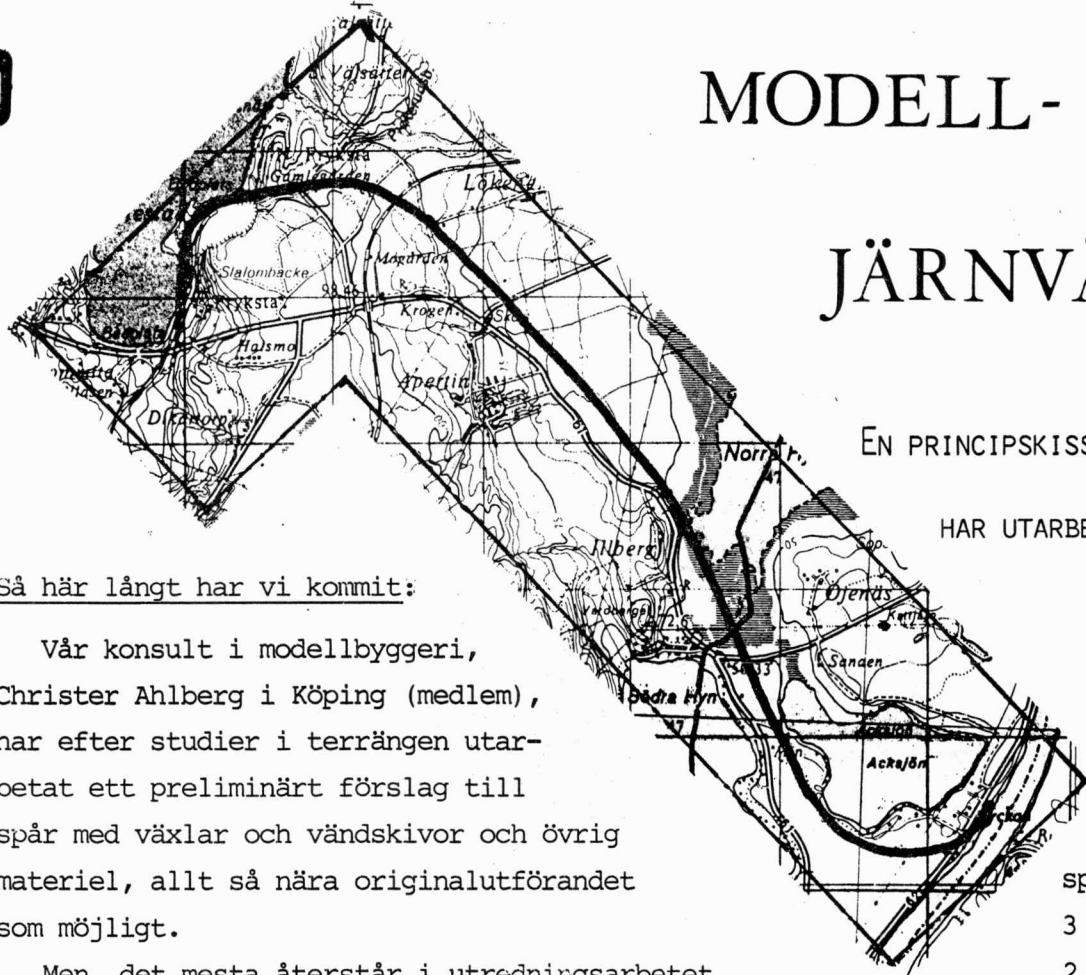
Efter närmare eftertan-
ke kommer säkerligen
Kil som en välrenomme-
rad kommun att i fort-
sättningen hantera frå-
gan på ett värdigt sätt.

/BM



Fryksta omkr år 1860 enligt Thersner. Ska vi
börja trasa sönder en unik miljö på allvar?

JÄRNVÄGEN



EN PRINCIPSSKISS TILL MODELLEN

HAR UTARBETATS

Så här långt har vi kommit:

Vår konsult i modellbyggeri, Christer Ahlberg i Köping (medlem), har efter studier i terrängen utarbetat ett preliminärt förslag till spår med växlar och vändskivor och övrig materiel, allt så nära originalutförandet som möjligt.

Men, det mesta återstår i utredningsarbetet. Förslaget innebär, att modellen blir 4 x 1 m + en breddning vid Fryksta för att få plats för spårområde med kaj.

Var ska modellen stå? Vi måste samarbeta med Kils kommun för att få bästa möjliga placering. Modellen måste vara lättillgänglig året om. Styrelsen står nu inför det viktiga beslutet att bestämma modellens definitiva utformning. Vi måste också få fram 5000 kronor, som den preliminära kostnadsberäkningen anger.

Några data:

spårvidd 12 mm
3 st växlar
2 " vändskivor
15 " vagnar
loket FRYCKSTAD

FRYKSTAD CLARA ELFS JERNVÄGS SÄLLSKAP

Ordförande Bengt Hugo Forslund, Åttkantsgatan 16, 652 20 Karlstad, tel 054-15 87 32
Kassör Åke Boberg, Fack 4001, 650 54 Karlstad, tel 054-447 80. FCEJS:s pg 50 09 20-4
Föreningens adress c/o Bertil Magnellsson, Märdvägen 1, 665 00 Kil, tel 0554-12246
Medlemsavgift 20 kr/år

*Det som är gjort
kan inte göras o gjort*

Factum fieri infectum non potest, 2000-årigt latinskt ordspråk