

## Åsedas Järnvägshistoria

### Wexjö-Klafreström-Åsheda Järnväg

Redan 1865 fick Växjö en järnvägslinje till stambanan via Alvesta. Behovet av rälsburna transporter var stort och man ville anlägga en smalspårig järnväg mellan Växjö och Hultsfred med vidare förbindelse till Västervik. Den första etappen till Klavreströms bruk blev färdig 1895. Det tog nästan två år att bygga ut nästa etapp om 16 km till Åseda. Här i området fanns stora skogstillgångar, sågverk och bl.a. Malmö Snickerifabrik. Bandelen öppnades för trafik 1902 med bolagsnamnet WKÅJ Wexjö-Klafreström-Åsheda Järnväg.

### Åsheda Järnvägsstation

Järnvägsstationen i Åseda var från början utvändigt klädd med mörkröd liggande träpanel med falsat plåttak. Åsheda stavningsändrades till **Åseda** den 22/10 1927. På första fasadskylten stod även att stationen ligger 236 m över havet och 404 km från Stockholm. 1956 genomfördes en omfattande ombyggnation av byggnaden. Förutom invändig renovering byttes taket och fönstren ut, trädetaljer vid takfoten togs bort och ingången till vänthallen flyttades från mitten till vänster sida. Fasaden reveterades och färgades gul. SJ sålde 1989 stationen och bangårdsområdet till Uppvidinge kommun. Idag är stationen i privat ägo.

### Växjö-Åseda-Hultsfred Järnväg

Järnvägen breder ut sig och fortsättningen mot Hultsfred påbörjades 1909 och 1911 kunde banan till Virserum invigas. 1917 påbörjades förlängningen till Hultsfred och öppnades för trafik i december 1922 med det nya namnet Växjö-Åseda-Hultsfred Järnväg (VÅHJ). Det blev då möjligt att åka hela vägen mellan Växjö och Västervik – en sträcka på nästan 19 mil. Sträckan Hultsfred – Västervik, som också var smalspårig med samma spårbredd 891 mm, stod färdig redan 1879. VÅHJ återhämtade sig aldrig från den ekonomiska krisen på 1920-talet och 1941 förstatligades banan.

### Smalspårsjärnväg 891 mm bred

Ursprungligen var det tänkt att järnvägen mellan Växjö och Klavreström skulle ha en spårvidd om 600 mm men man insåg att det inte var lämpligt. I den långsiktiga planeringen tänkte man förlänga järnvägen till Hultsfred, för att där ansluta till den befintliga järnvägen mellan Hultsfred och Västervik som hade spårvidden 891 mm. Spårvidden 891 mm är unik för Sverige då den utgick från tre svenska fot. Därför kallas dessa järnvägar för ”trefotabanor”. Smalspår benämns annars alla spårvidder som understiger 1435 mm som är den bredd som räknas som normalspår.

### Normalspåret Nässjö- Kalmar

Banan byggdes ursprungligen 1875 från Kalmar via Nybro och kom till Sävsjöström 1876. En stor del av transporterna var trävaror till hamnen i Kalmar. Bandelen från Sävsjöström till Åseda och vidare till Nässjö öppnades 1914.

### **Ett unikt spårkors mellan smalspår och normalspår**

De båda järnvägarnas möten i Åseda innebar att man byggde en järnvägs korsning strax väster om stationen under en vägbro. Den tidigare träbron ersattes med en järnkonstruktion efter att spårkorset lagts på plats. Detta är det enda ställe i Sveriges järnvägshistoria där smalspår och normalspår korsar varandra under en bro. Om man därtill betänker att det låg direkt under en viadukt får man söka sig långt ut i Europa och världen efter något liknande. Den unika spårvidden 891 mm försvårar sökandet. Spårkorset revs av säkerhetsskäl 1993 i samband med renovering av normalspåret och har därefter förvarats på kommunens förråd tills det nu har flyttats till Järnvägsparken.

### **Bangården**

På stationsområdet fanns det lokstallar med vändskivor för ändring av färdriktning för loken, både för normalspåret och smalspåret. Smalspårets vändskiva var placerad framför lokstallets portar. Det låg mellan de båda järnvägsspåren väster om stationen. Normalspårets lokstallar och vändskiva låg öster ut på bangårdsområdet. Framför stationshuset låg fyra smalspårsbanor, varav två revs upp med början 1992. Smalspårets vändskiva togs bort 1993 och flyttades till sin nuvarande plats i Järnvägsparken. Trafikintensiteten inom bangården var kanske som högst på 1940-talet. Det fanns överföringsramper, lastkajer, traverser och flera stickspår, bl.a. österut till dåvarande Glasbruk och Åsedahus. Här fanns expeditions- och personalbyggnad för banmästare, trädgårdsavdelningen och verkstäder för snickare och telereparatörer. Som mest har 50 personer under vissa perioder arbetat med olika sysslor på stationsområdet.

### **Godsmagasin**

Invid de båda järnvägsspåren mellan viadukten och stationen låg ett stort godsmagasin som tog emot, omfördelade gods mellan de båda järnvägarna och vidarebefordrade det. Godsmagasinet uppfördes vid normalspårets tillkomst 1914 och revs 1982.

### **Järnvägsepokens slutfas**

1970 var smalspåret mellan Växjö och Västervik den sista av SJ:s smalspårsbanor med persontrafik. Denna pågick till 1984. Godstrafiken fortsatte på vissa sträckor men 1986 var SJ-epoken definitivt slut. Istället för att riva upp järnvägen, valde SJ samma år att sälja smalspåret mellan Växjö och Västervik till det nybildade aktiebolaget Växjö-Hultsfred-Västerviks Järnväg (VHVJ). Banan var nu åter privatägd. Man startade turisttrafik och under en period även skoltåg. När VHVJ fick betalningssvårigheter gick bolaget i konkurs 1992 och banan delades upp på olika ägare. Småländska Smalspåret AB (SMAB) tog över trafiken på sträckan Växjö-Hultsfred. SMAB trädde i likvidation och tvingades 2000 sälja bandelen Sandsbro-Åseda till Uppvidinge kommun som rev upp spåret året därpå.

När SJ avvecklade smalspåret rustades däremot normalspåret Nässjö-Åseda upp. Persontrafiken på banan sköttes av Krösatågstrafiken medan godstrafiken lagts ned av SJ 1990. När länstrafiken i Jönköping och Kronoberg inte längre ville lägga några pengar på persontrafiken, avvecklades den 2002. Banverket stängde sträckan för trafik 2006. Spåret har senare rivits upp på vissa sträckor men ligger fortfarande delvis kvar. Järnvägsepoken som under drygt 100 år medverkat till att utveckla Åseda till ett livfullt handels- och industrisamhälle som skapat utveckling och välstånd i Åseda var nu till ända.