

Åseda Eisenbahngeschichte

Bahnstrecke Wexjö-Klafreström-Åsheda

Bereits 1865 erhielt Väjö eine Eisenbahnlinie zur Hauptstrecke über Alvesta. Der Bedarf an Schienentransport war groß und man wollte eine Schmalspurbahn zwischen Väjö und Hultsfred mit einer weiteren Verbindung nach Västervik bauen. Die erste Etappe zu Klavreströms Mühle wurde 1895 fertiggestellt. Es dauerte fast zwei Jahre, um die nächste Etappe von 16 km nach Åseda zu bauen. Hier in der Umgebung gab es große Waldbestände, Sägewerke und unter anderem Malmö Tischlerei. Die Eisenbahn wurde 1902 unter dem Firmennamen WKÅJ Wexjö-Klafreström-Åsheda Railway für den Verkehr freigegeben.

Bahnhof Åsheda

Der Bahnhof in Åseda war ursprünglich außen mit dunkelroten horizontalen Holzpaneelen mit einem gefalteten Metaldach verkleidet. Åsheda wurde am 22.10.1927 Åseda geschrieben. Das erste Fassadenschild gab auch an, dass der Bahnhof 236 m über dem Meeresspiegel und 404 km von Stockholm entfernt liegt.

1956 erfolgte ein umfassender Umbau des Gebäudes. Neben der Innensanierung wurden Dach und Fenster erneuert, Holzdetails an der Traufe entfernt und der Eingang zur Wartehalle von der Mitte auf die linke Seite verlegt. Die Fassade wurde erneuert und gelb gestrichen. 1989 verkaufte SJ den Bahnhof und das Rangiergelände an die Gemeinde Uppvidinge. Heute ist der Bahnhof in Privatbesitz.

Väjö-Åseda-Hultsfred-Eisenbahn

Die Bahn wird verbreitert und die Fortsetzung nach Hultsfred wurde 1909 begonnen und 1911 konnte die Strecke nach Virserum eingeweiht werden. 1917 wurde mit der Verlängerung nach Hultsfred begonnen und im Dezember 1922 unter dem neuen Namen Väjö-Åseda-Hultsfred Railway (VÅHJ) für den Verkehr freigegeben. Dadurch wurde es möglich, die ganze Strecke zwischen Väjö und Västervik zu fahren – eine Entfernung von fast 19 Kilometern. Die ebenfalls schmalspurige Strecke Hultsfred – Västervik mit der gleichen Spurweite von 891 mm wurde bereits 1879 fertiggestellt.

VÅHJ erholte sich nie von der Wirtschaftskrise der 1920er Jahre und 1941 wurde die Strecke verstaatlicht.

Schmalspurbahn 891 mm breit

Ursprünglich sollte die Eisenbahn zwischen Väjö und Klavreström eine Spurweite von 600 mm haben, aber es wurde festgestellt, dass dies nicht geeignet war. In der langfristigen Planung war vorgesehen, die Bahn nach Hultsfred zu verlängern, um dort an die bestehende Bahn zwischen Hultsfred und Västervik anzuschließen, die eine Spurweite von 891 mm hatte. Die Spurweite von 891 mm ist einzigartig für Schweden, da sie auf drei schwedischen Füßen basiert. Deshalb werden diese Bahnen "Tripod-Eisenbahnen" genannt. Als Schmalspur gelten ansonsten alle Spurbreiten, die kleiner als 1435 mm sind, was die Breite ist, die als Normalspur gilt.

Die normale Strecke Nässjö-Kalmar

Die Strecke wurde ursprünglich 1875 von Kalmar über Nybro gebaut und kam 1876 nach Sävsjöström. Ein Großteil der Transporte waren Holzgüter zum Hafen in Kalmar. Die Strecke von Sävsjöström nach Åseda und weiter nach Nässjö wurde 1914 eröffnet.

Ein einzigartiges Gleiskreuz zwischen Schmalspur und Normalspur

Das Zusammentreffen der beiden Eisenbahnen in Åseda führte dazu, dass westlich des Bahnhofs unter einer Straßenbrücke ein Bahnübergang gebaut wurde. Die ehemalige Holzbrücke wurde nach der Errichtung des Gleisübergangs durch eine Eisenkonstruktion ersetzt. Dies ist der einzige Ort in der schwedischen Eisenbahngeschichte, an dem sich Schmalspur und Normalspur unter einer Brücke kreuzen. Bedenkt man zudem, dass es direkt unter einem Viadukt lag, muss man in Europa und der Welt weit und breit nach etwas Ähnlichem suchen. Die einzigartige Spurweite von 891 mm erschwert die Suche. Das Gleiskreuz wurde 1993 im Zusammenhang mit der Sanierung des Normalgleises aus Sicherheitsgründen abgerissen und lagert seither im Magistrat der Gemeinde, bis es nun in den Bahnpark verlegt wurde.

Der Bahnhof

Im Bahnhofsbereich befanden sich Lokschuppen mit Drehscheiben zur Fahrtrichtungsänderung der Lokomotiven, sowohl für die Normalspur als auch für die Schmalspur. Die Schmalspur-Drehscheibe wurde vor den Lokschuppentüren aufgestellt. Es befand sich zwischen den beiden Bahngleisen westlich des Bahnhofs. Die Lokschuppen und Drehscheiben der Normalspur lagen östlich im Bereich des Rangierbahnhofs. Vor dem Bahnhofsgebäude befanden sich vier Schmalspurgleise, von denen zwei ab 1992 abgerissen wurden. Die Schmalspurdrehscheibe wurde 1993 entfernt und an ihren heutigen Standort im Järnvägsparken verlegt.

Die Verkehrsintensität innerhalb des Rangierbahnhofs war vielleicht in den 1940er Jahren am höchsten. Es gab Übergaberampen, Ladedocks, Traversen und mehrere Strickbahnen, z.B. nach Osten zum damaligen Glasbruk und Åsedahus. Hier befanden sich ein Expeditions- und Stabsgebäude für Gleismeister, die Gartenabteilung und Werkstätten für Tischler und Fernsehreparateure. Höchstens 50 Personen haben zeitweise an verschiedenen Aufgaben im Bahnhofsbereich gearbeitet.

Lagerhaus

Neben den beiden Bahngleisen zwischen Viadukt und Bahnhof befand sich ein großes Warenlager, das Güter entgegennahm, zwischen den beiden Bahnen umverteilte und weiterleitete. Das Güterlager wurde mit dem Zubau der Normalspur 1914 errichtet und 1982 abgerissen.

Die Endphase des Eisenbahnzeitalters

1970 war die Schmalspur zwischen Växjö und Västervik die letzte Schmalspurstrecke von SJ mit Personenverkehr. Dies dauerte bis 1984. Der Güterverkehr wurde auf einigen Strecken fortgesetzt, aber 1986 war die SJ-Ära endgültig vorbei. Anstatt die Eisenbahn abzureißen, entschied sich SJ im selben Jahr, die Schmalspur zwischen Växjö und Västervik an die neu gegründete Gesellschaft mit beschränkter Haftung Växjö-Hultsfred-Västerviks Järnväg (VHVJ) zu verkaufen. Die Strecke war nun wieder in Privatbesitz. Der Reiseverkehr wurde aufgenommen und zeitweise auch der Schulverkehr. Als VHVJ Zahlungsschwierigkeiten hatte, ging das Unternehmen 1992 in Konkurs und die Strecke wurde auf verschiedene

Eigentümer aufgeteilt. Småländska Smalspåret AB (SMAB) übernahm den Verkehr auf der Strecke Växjö-Hultsfred. SMAB ging in Liquidation und war im Jahr 2000 gezwungen, die Sandsbro-Åseda-Eisenbahn an die Gemeinde Uppvidinge zu verkaufen, die die Gleise im folgenden Jahr abriß.

Als SJ die Schmalspur demonitierte, wurde die Normalspur Nässjö-Åseda jedoch ausgebaut. Der Personenverkehr auf der Strecke wurde von Krösatågstrafiken verwaltet, während der Güterverkehr 1990 von SJ eingestellt wurde. Als der Kreisverkehr in Jönköping und Kronoberg kein Geld mehr für den Personenverkehr ausgeben wollte, wurde er 2002 eingestellt. Die Norwegische Eisenbahn schloss die 2006 für den Verkehr freigegeben. Die Strecke wurde später auf einigen Abschnitten aufgerissen, ist aber teilweise noch vorhanden. Die Ära der Eisenbahn, die mehr als 100 Jahre lang dazu beigetragen hat, Åseda zu einer lebendigen Handels- und Industriegemeinde zu entwickeln, die Entwicklung und Wohlstand in Åseda geschaffen hat, war nun zu Ende.