

SMALSPÅRETS HISTORIA

av

CARIN SÖDERSTRÖM

STRÄCKAN VÄSTERVIK - HULTSFRED

I och med det fransk - tyska kriget (1870 - 1871), inträffade en prisstegring för järn- och trävarubranschen i Småland. När så tillgången på träkol minskade i närheten av bruken, som låg vid kusten, fick de leta sig till nya trakter, längre in i Småland. För att överleva i den hårda konkurrens som rådde, blev snabba och billiga trafikförbindelser avgörande.

När så funderingarna om en tåglinje från Norrköping till Söderköping kom på tal, fick brukspatronerna de Mare och Ekman en idé.

De ansåg att man kunde förlänga linjen, så den omfattade sträckan Norrköping - Söderköping - Valdemarsvik - Edsbruk - Gamleby - Almvik - Ankarsrum - Hultsfred, med bilbanor till Verkeback lastageplats och Gunnebo bruk.

Bygget kalkylerades till en kostnad av 9 miljoner, cirka 30% av dessa antog man kunde fås genom aktieteckning och resten genom lån.

Koncessionsansökan inlämnades av brukspatronerna de Mare och Ekman samt kabinettskammarherren F A Funck.

Kungliga majestätets medgivande mottogs den 28 november 1873. Problemet med att skaffa fram pengar till bolaget blev alldeles för stort.

Drömmen om en järnväg från Norrköping till Hultsfred somnade. Efter en rad påtryckningar från de Mare och Ekman beslutades det att det skulle byggas en järnväg från Västervik till Hultsfred.

Den 12 november 1875 lämnades koncessionsansökan till Kungliga Majestätet, som gav sitt medgivande till banan.

Den 22 december 1875 bildades Hultsfred - Westerviks Jernvägs Aktiebolag.

Nu kunde förarbetet till banan påbörjas. Kapten O Sandberg fick i uppdrag att göra kartor för sträckorna Hultsfred - Blägda och Verkeback - Jenny, samma uppdrag fick trafikchefen O Kamph för sträckan Blägda - Verkeback och kapten J M Ekströmer från Jenny till Västervik.

Den 11 december 1876 startade utstakningen av sträckan Verkeback - Fårhult. Därefter utstakades övriga delar av banan.

Den 17 mars 1877 påbörjades arbetet med spåret, vid Verkebäcksstation. Redan från början hade bygget problem med arbetare. Från början var problemet att det inte fanns tillräckligt med arbetare. Detta berodde på att det gick många järnvägsuppbyggnader både i Sverige och Norge.

När så arbetet kom igång ansåg arbetarna att de tjänade för dåligt. Lönerna låg mellan 50 och 75 öre om dagen. På grund av den dåliga lönen slutade 175 av de cirka 1 000 arbetarna. När lönen så

sänktes ytterligare, genomfördes Kalmar läns första strejk.

Strejken avbröts slutligen efter samtal med byggnadschefen Carl Sundblad. Efter strejken flöt arbetet mer eller mindre smärtfritt och den 16 november 1879, kunde järnvägslinjen invigas.

Anläggningskostnaden för banan var 2 982 974 kronor och 2 öre. Detta var ungefär 150 000 kronor lägre än vad Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade räknat med. Detta berodde på att materialkostnaderna var väldigt låga under den här tiden. Av anläggningskostnaden bestod 1 036 165 kronor och 90 öre av aktieteckningar. De största aktietecknarna var Ankarsrums bruk, Västerviks stad och Hycklinge kommun. Statslånen uppgick till 1 750 000 kronor.

Godstrafiken under banans första år mötte inte förväntningarna. År 1880 transporterades 32 766 ton gods, detta trots att man hade räknat med att enbart Ankarsrums station skulle stå för 31 370 ton. Så småningom kom godstrafiken igång och år 1900 trafikerades banan med 104 731 ton gods.

Beträffande persontrafiken så reste första året 18 743 personer med tåget, men följande år sjönk antalet resande betydligt. Trenden vände senare och allt fler började åka med tåget, År 1914 trafikerade 78 207 personer sträckan.

Efter år av bekymmer beslutades det, den 1 januari 1915, att Hultsfred - Westerviks Jernvägs Aktiebolag skulle gå samman med Vestervik - Åtvidaberg - Bersbo Jernvägar. Bolaget fick nu namnet Hultsfred - Västervik - Åtvidaberg - Bersbo Järnvägsaktiebolag.

Även dett bolag fick bekymmer så år 1824 bytte banan återigen namn och fick namnet Norsholm - Västervik - Hultsfreds Järnvägsaktiebolag.

1949 förstatligades järnvägen till följd av dålig ekonomi på grund av konkurrensen från lastbilstrafiken.

STRÄCKAN VÄXJÖ - HULTSFRED

Järnvägslinjen Växjö - Hultsfred kom till i fyra etapper. Första sträckan gick från Växjö till Klavreström. Tanken var först att linjen skulle gå via Räppe - Asa kanal från Helgasjön genom Innaren, Norrby- och Vargatorpasjöarna, Örken, Madkroken och Norrsjön till Klavreström. Detta förslag var alldeles för komplicerat, så det slopades direkt.

Samma år, 1889, lanserades också ett förslag som innebar en järnvägslinje från Växjö till Klavreström med en grenbana till Braås och Sävsjöholm. Järnvägen skulle byggas på 891 mm spårvidd. Detta förslag slopades också, eftersom det blev alldeles för dyrt. Då dök ett tredje förslag upp om en 43 kilometer lång järnväg mellan Växjö och Klavreström på ett 600 mm spår.

På grund av en rad omständigheter blev inte heller det här förslaget genomfört. Bland annat tyckte Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att spåret blev för smalt. En annan bidragande orsak var att Klavreströms bruk gick i konkurs 1893, i och med det försvann en viktig aktietecknare och godskund.

På grund av denna konkurs fick Väg- och vattenbyggnadskårens kapten Johan Melcher Ekströmer en betydande roll för byggandet av järnvägen. Johan Melcher Ekströmer var en erfaren järnvägsbyggare, därför ansåg han att det var dumt att bygga spåret så smalt. I stället tyckte han att spårvidden skulle ökas till 891 mm. Detta förslag, Växjö - Klavreström på en 891 mm spårvidd, godkändes av styrelsen för Järnvägsbolaget.

Byggandet påbörjades den 2 juni 1894 och den 1 december 1895 kunde järnvägen invigas.

Järnvägsbolaget ägdes till största del av Växjö stad och Växjö - Alvesta järnväg. Sträckan blev en framgång, därför började Järnvägsbolaget att planera en förlängning av spåret till Åseda. Återigen uppstod en rad komplikationer. Under 8 års tid var förlängningen av spåret ett hårt debatterat ämne på sockenstämmor i Åsedatrakten.

Efter en rad turer fick Växjö - Klavreströms Järnväg klartecken att förlänga spåret till Åseda. Då dök nästa problem upp, nämligen vilken sträckning spåret skulle ha. Problemet var att det finns en rad intressenter som ville ha sina önskningar uppfyllda

Järnvägsbolaget ville inte att sträckan skulle bli för dyr att bygga eller att spåret skulle bli för svårt att trafikera.

Nottebäck ville ha station i Norrhult

Malmö Snickerifabrik, den största godskunden, hade startat verksamhet i Åseda och hade köpt stora skogsarealer. De ville ha en bana som nådde deras skogsarealer i så hög grad som möjligt.

Problemet med hur sträckningen skulle läggas blev mer bekymmersamt i och med att Malmö Snickerifabrik försökte tvinga till sig bra fraktvillkor mot en stor aktieteckning. Fabrikens krav samt den undermåliga aktieteckningen i järnvägen, höll på att lägga projektet på is. Detta avhjälpes av att vd:n i Växjö - Alvesta Järnväg, Fritiof Ohlsson, fick Växjö och Åseda kommuner samt Växjö - Alvesta Järnväg att ställa upp med en räntegaranti för ett byggnadslån. Men motståndet i Åseda var fortfarande stort. Hela problemet löstes slutligen av att Malmö Snickerifabrik utarbetade ett förslag till sträckning genom Norrhult och fabriken egna skogsarealer.

Förslaget lämnades tillsammans med en försäkran om aktieteckning, till Växjö - Klavreström Järnväg i juni 1899. Äntligen kunde sträckan Klavreström - Åseda bli verklighet! Den 31 juli 1902 anlände första tåget till Åseda station. Järnvägen fick nu namnet Växjö - Klavreström - Åseda Järnväg. Nu började planerna på en utvidgning mot Virserum och Hultsfred att dyka upp. Hösten 1906 beslöt Växjö - Klavreström - Åseda Järnväg att slå mynt av det skriande behovet av transporter som fanns i Virserumstrakten.

I Virserum var man positiva till en järnväg och möjligheten att lägga spår mellan Virserum och Hultsfred och på så vis nå kusten och det nya sjukhuset i Västervik.

Men planerna på en förlängning av spåret uppskattades inte av alla. Järnvägen Vetlanda - Målilla var oroliga att förlora godset från Virserum. Detta oroade också Nässjö - Oskarshamns järnväg och hamnen i Oskarshamn.

Dessa parter lämnade in en skriftlig protest, hos Kungliga Majestätet, mot medgivande av smalspårsförlängningen. Trots protesterna så beviljade Kungliga Majestätet koncession för bygget av spår till Virserum och Hultsfred. Nu gällde det att få Västervik intresserade av projektet. Detta visade sig omöjligt. Västervik var mer intresserade av järnväg på sträckan Vimmerby - Ydrefors. Därför stod det klart att om det skulle bli någon järnväg, fick man i första hand lägga spår till Virserum, och, eventuellt, i framtiden fortsätta mot Hultsfred.

Intresset i Virserum var fortfarande stort och Virserumsborna var beredda att teckna aktier för 100 000 kronor. Uppbackningen från Växjö stad och Växjö - Alvesta Järnväg var total. Arbetet med den nya sträckan Åseda - Virserum påbörjades i februari 1910. I december 1911 var spåret klart. Invigningen tog plats dagen innan julafton samma år.

1912 fick järnvägen namnet Växjö - Virserums Järnväg. Nu när sträckan Växjö - Virserum var klar ansåg Växjö att de hade gjort sitt, medan man i Virserum fortfarande ville vidare till Västervik. Denna önskning nådde Västervik, som 1913 tillsatte en kommitté för att undersöka möjligheterna att

få en järnvägslinje från Växjö till Västervik. Denna kommitté ansåg att Västerviks stad och Kalmar läns landsting skulle satsa på järnvägen.

I Virserum ansåg man att det var bästa att smida medan järnet var varmt. Samma år, 1914, bröt första världskriget ut. Stålverken begärde mer betalt, för de hade fullt upp med att tillverka krigsmaterial. Detta innebar en snabb kostnadsökning för projektet. Men bolaget var solit. De tecknade aktierna, banktillgångarna och de samlade vinsterna uppgick till drygt en miljon kronor.

Under 1916 inleddes arbetet med sträckan Virserum - Hultsfred. Vid jultid 1921 lades arbetet med spåret ned på grund av ekonomiska problem. Växjösidan hade då hamnat i en situation som de hela tiden hade försökt undvika, man hade förlorat den ekonomiska kontrollen över järnvägen, för trots att det var Västerviksidan som ville ha en järnväg från Växjö till Västervik, så var det Växjö som fick ro projektet i hamn.

Under 1922 justerades kostnadsberäkningen till 2 200 000 kronor. Aktieägarna vägrade ställa upp med mer pengar. Växjö stad var till en början emot att skjuta till mer pengar, men efter en rad turer beslöt de sig i maj 1922 för att gå in med mer pengar i projektet. I och med det fick Växjösidan åter kontrollen över Växjö - Åseda - Hultsfred Järnväg och spåret kunde äntligen byggas klart.

Invigningen av järnvägen skedde med pompa och ståt den 4 december 1922, bland annat med tal av kommunikationsministern. Äntligen kunde folk färdas ända från Växjö till Västervik, med tågbyten i Hultsfred.

Men framtiden var knappast ljus för Växjö - Åseda - Hultsfred Järnväg, de ekonomiska problemen blev för stora. Den 1 juli 1941 överlämnades järnvägen och bolagets tillgångar till staten.

I STATENS OCH PRIVAT ÄGO

I statens ägo överlevde de båda järnvägarna. På 1950-talet införskaffades de berömda gul-oranga rälsbussarna.

I och med sommartidtabellskiftet 1975 överfördes all verkstadsverksamhet till Växjö och tågbytena i Hultsfred försvann. Banan överlevde åtskilliga nedläggningshot under 1950 och 1960-talen.

Men den 19 augusti 1984 körde SJ sitt sista persontåg på banan, trots högljudda protester från allmänheten. Protesterna mynnade ut i Föreningen Rädda Smalspåret. När så SJ, i april 1986, lade ner godstrafiken mellan Växjö och Braås, så bildade Föreningen Rädda Smalspåret, genom privata initiativ och cirka 5 000 aktieägare, Växjö - Hultsfred Västervik Järnvägsaktiebolag (VHVJ). Efter en rad komplikationer, framför allt ekonomiska, kunde VHVJ köpa hela smalspåret samt mark och stationshus.

Sommaren 1987 kunde folk återigen åka från det mörkaste Småland till Blå kusten. När så VHVJ den 17 december 1992 gick i konkurs så hopade sig problemen.

Vägverket höll på att bygga om E22:an och behövde då korsa smalspåret på två ställen, i närheten av Västervik, vid Böljerum och Rössle. Meningen var att Vägverket skulle ha byggt två broar över smalspåret, men så blev inte fallet. Vägverket byggde en av broarna, den vid Böljerum, när så VHVJ gick i konkurs lade Vägverket den nya vägen direkt på spåret vid Rössle. Under våren 1993 överklagade Förvaltningsaktiebolaget Smålandsbanan (FAS), Järnvägsfonden, Tjustbygdens Järnvägsförening och Föreningen Smalspåret Västerviksavdelning, Vägverkets beslut att frångå arbetsplanen. Regeringen lät beslut i frågan gå vidare till Länsstyrelsen i Kalmar län. Länsstyrelsen beslutade den 29 juli 1993 att upphäva Vägverkets beslut att frångå arbetsplanen. Vägverket vägrar dock att bygga om vägen. Just nu håller Länsstyrelsen på att leta efter en ny lösning. (**[*Nya uppgifter januari 1997](#)**)

Den 23 juli 1993 tog Banverket bort spårkorset i Åseda och gjorde det på så vis omöjligt att köra tåg hela vägen mellan Växjö och Verkeback. Detta problem är numera löst i och med att Banverket har börjat med arbetet att lägga spåren bredvid varandra.

I januari 1993 bildades Småländska Smalspåret AB. De köpte hela spåret inklusive lok och vagnar av VHVJ:s konkursbo. Problemet där gäller de 3.7 miljoner i statsbidrag som VHVJ blev lovade. Om dessa pengar strider på ena sidan Järnvägsfonden och FAS, och på andra sidan Småländska Smalspåret AB. Även i denna fråga försöker Länsstyrelsen att finna en lösning. (**[Nya uppgifter januari 1997](#))

av Carin Söderström i november 1994

*)Under 1994 och 1995 utarbetade Vägverket en arbetsplan för en provisorisk förbifart under brobyggnadstiden. Nämda arbetsplan utställdes under mars och augusti 1996 och fastställdes därefter i september. Dock inkom ett överklagande från familjen Krönlein i Rödsle varför ärendet måste avgöras i regeringen och beslut väntas under våren. Detta medför förstås en försening, varför trafik till Västervik inte kan komma i fråga under 1997 års trafiksäsong. Då regeringen, länsstyrelsen i Kalmar och Riksantikvarieämbetet genom olika delbeslut rörande Smalspåret norra del behandlat järnvägen positivt, torde händelserna utfalla till Smalspåret fördel om än med en viss försening.

Ett mycket viktigt delbeslut var Länsstyrelsens i Kalmar beslut den 24 juni 1996 att kulturminnesskydda sträckan Verkeback - Totebo. Invigning ägde rum den 6 december 1996. Riksantikvarieämbetet arbetar för motsvarande bevarande av den statligt ägda sträckan Verkeback - Västervik.

Uppgifter lämnade av Föreningen Smalspåret Växjö-Västervik i januari 1997.

**)SmAB har under 1995 och 1996 skapat korsningsfri trafik. Den nya bangården, om än inte färdigballastrerad, togs i bruk i juli 1996 i och med trafikstarten mellan Rottne och Hultsfred. Att trafiken hade den utformningen berodde på en kontraktstvist mellan SmAB och Växjö kommun. Våren 1996 sa Växjö kommun upp nyttjanderättsavtalet av sträckan Växjö-Sandsbro. Ännu har ingen lösning kunnat hittas. Bolaget söker här olika lösningar, bland annat har en ansökan om kulturminnesskydd av sträckan inom Kronobergs län inlämnats. Avgörande sker under våren 1997. *Uppgifter lämnade av Föreningen Smalspåret Växjö-Västervik i januari 1997.*

KÄLLFÖRTECKNING

Boken "Norsholm - Västervik - Hultsfred Järnvägar" av Helge Åkerström

Boken "Västervik 1900 till 1930" av Sven Kjellgren

Häftet "Föreningen Smalspåret Växjö - Västervik"

Häftet "Med Smalspåret - från Glasriket till Blå kusten"

Häftet "1990 Smalspåret. Lite långsammare - mycket vackrare"

Artikelserien "Vår banas tillkomst" av Torbjörn Mårtensson, ur Smalspårsinform

Artikeln "Information är svårt" av Jan Thorsby, ur Smalspårsinform 3/93

Artikeln "Följetongen Smalspåret fortsätter" av Jan Thorsby, ur Smalspårsinform 2/94

Artikeln "VHVJ:s obeståndshistorik under 1992" av Mats Högbrandt, ur Smalspårsinform 1/93

Artikeln "Efter 45 dagar på ordförandeposten (nedtecknat 31/5" av Jan Thorsby, ur Smalspårsinform 2/93

Samtal med Bjarne Gometz och Mats Högbrandt.