

92 KM. FR.
LINKÖPING

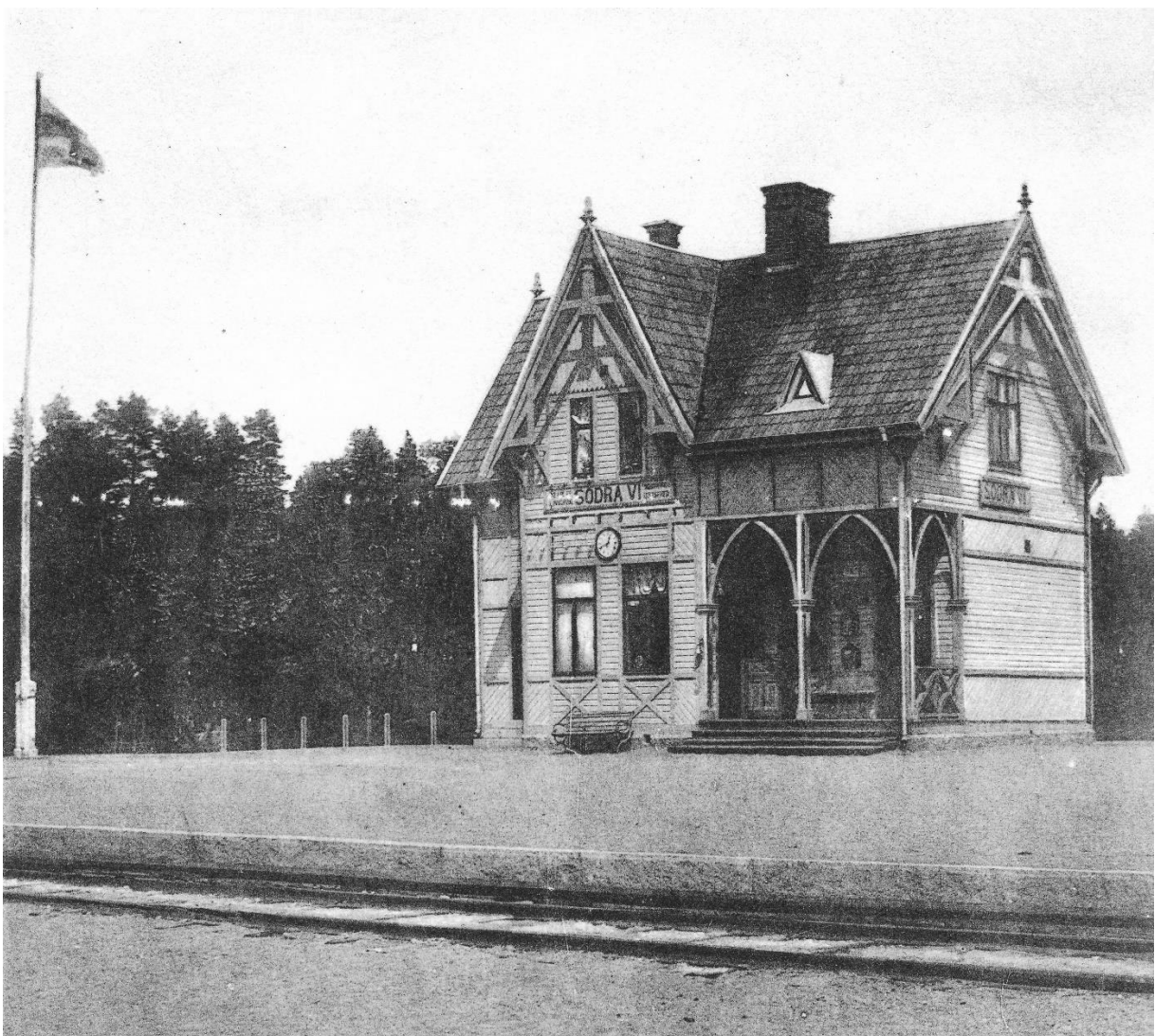
SÖDRA VI

30 KM. FR.
HULTSFRED

Södra Vi är en gammal kyrkby – här har funnits kyrka sedan 1200-talet – belägen i anslutning till sjön Krön i Stångådalen i de norra delarna av Småland, någon mil norr om Vimmerby stad.

Här fanns en gång en livlig järnvägsstation med poststation, en torvfabrik med en 600 mm bana till två torvmossar, ett större sågverk, en stor grusgröp där man senare bedrev slippersimpregnering, en hälsobrunn och badanstalt (1763–1941), egen sparbank och annat som hör till en kyrkby och tätort. I Södra Vi idag finns kyrkan och sågverket, Ansgarius Svensson AB, kvar – och därtill affär, skola, bibliotek, restaurang, metallfabrik, fönsterfabrik, vaxljusstillsättning, bilverkstad, bildemontering, svetsverkstad, gummiverkstad, VVS-firma, byggfirma, lastbilsåkeri, nöjespark, vårdboende, frisörer, tandläkare, missionskyrka, idrottsförening...

Några bilder:



1902.

Stationshuset i Södra Vi var av den typ som Östra Centralbanans Järnvägsaktiebolag (ÖCJ) byggde vid åtta av sina stationer. Det fanns i två storlekar. Det lite större, kallad IIIa, byggde ÖCJ i Sturefors, Brokind, Opphem, Gullringen och Södra Vi. Det något mindre, kallad IIIb, uppfördes i Hjulsbro, Slätmon och Verveln.

Som en för ÖCJ:s stationer unik liten detalj fanns på alla stationer namnet också på expeditionsfönstrens rullgardiner.

Liksom de andra husen av typ IIIa hade stationshuset i Södra Vi expedition, 2:a och 3:e klass väntsalar, en mycket liten biljettlucka, ett mindre postutrymme och bagagerum på markplanet samt bostad åt stationsföreståndaren om två rum och kök på andra våningen. På de stationer där 2:a klassväntsalen sällan användes stod det redan ett halvår efter trafikstarten fritt för trafikchefen Theodor Rudelius att besluta att i stället använda den som godsrum.

År 1910 installerades telefon med nummer "Södra Vi 11". Numret förblev detsamma till automatiseringen på 1960-talet. Elektricitet installerades 1916.

Värmekälla i stationshuset var ursprungligen kakelugnar. Expeditionens kakelugn ersattes 1936 med en tälgstenskamin.

Utvändigt på väntsalsväggen satt en skylt med den informativa texten att Postsparbankens tjänster fanns att tillgå på stationen och vidare en svart brevlåda, den färg brevlådorna hade på den tiden. Poststationen i Södra Vi hade inrättats redan år 1874. Den flyttades till stationen när järnvägs-
trafiken startade den 11 maj 1902. Postarbetet blev med tiden alltmer omfattande och belastningen på stationspersonalen allt större. Ersättningen från Posten var blygsam varför avtalet med Posten sades upp. Den 30 september 1918 upphörde postarbetet på järnvägsstationen och Posten flyttade ut på samhället.



Invigningsdagen den 8 juni 1902.

Östra Centralbanan invigdes söndagen den 8 juni 1902 av hans majestät konung Oscar II, som med kronprins Gustav, landshövdingar, biskopar och andra färdades i ett extratåg från Vimmerby till Linköping. Från det kungliga tågets uppehåll i just Södra Vi finns ett antal fotografier bevarade. På bilden ovan ses Oscars II:s namnchiffer i en stor klädd port över spår 1, en mängd blomsterdekorationer på stationshuset, tillfälligt ditsatta björkar, flera unionsflaggor och en stort antal människor, bland dem en sångkör och socknens kyrkoherde Carl Svenoni som med några hjärtliga ord hälsade kungen välkommen till Södra Vi. På bilden står T-semaforen i stopp varför det är en stund kvar till

kungatågets ankomst. Södra Vi var första uppehåll på vägen mot Linköping. Tidtabellsenlig avgångstid från Södra Vi var kl 12.50, men tåget var 25 sent redan vid avgång Vimmerby. Något långt uppehåll kan det heller inte ha varit – kanske bara fem minuter?

Mannen som står främst på bilden, på platsen för spår II, som visserligen fanns som byggspår men inte lades på plats förrän 1945, är stationsinspektör Johan Svahnström. Bilden är retuscherad då han saknas på andra, i övrigt exakt lika, bilder.

Johan Svahnström tjänstgjorde i Södra Vi endast tiden den 28 april till den 30 juni 1902 då han förflyttades till Bjärka-Säby (formellt den 1 september 1902) för att där ersätta Carl Derwinger, som flyttat tillbaka till sin hembygd i Ängelholm. I Södra Vi efterträddes Johan Svahnström av Carl Sabelström från Brokind.

Entusiasmen för den nya järnvägen var stor. 16-årige Anders Strömkvist från Solliden i Djursdala socken tog med sig en lönnplanta på sin väg hem från invigningshögtidligheten i Södra Vi och planterade den därhemma som ett minne av dagen. Där står den fortfarande kvar.



Stationshuset ommålades 1912 från den ursprungliga gula färgen med engelskt röda knuter till rött med vita knutar.

De flesta hus av samma typ som Södra Vi tillbyggdes så småningom, i Södra Vi 1917, genom att godsrummet utvidgades och dörrar flyttades. Fasaderna mot banan slätades ut.

Vingen på träsemaforen hade 1917 en målning som inte torde ha funnits någon annanstans på ÖCJ och som den

själv inte hade 1902 enligt den förra bilden. Träsemaforen togs ner 1919 då en ny säkerhetsanläggning togs i bruk med nya semaforer placerade utanför bangårdens ytterväxlar.

Som enda stationshus på ÖCJ reveterades det 1930 och försågs senare med plåttak. Bara detta och Hjulsbro stationshus försågs med plåttak. Till vänster på bilden syns ÖCJ:s inspektionsbil, en personbil av märket Hudson, inköpt begagnad 1928 och av ÖCJ ombyggd till inspektionsbil. Den fanns kvar i Linköping 1938 men torde ha skrotats strax därefter.



Den skymtar också på bilden på stationshuset baksida. De båda bilderna är tagna den 5 maj 1938.



Den 22 november 1969 brändes stationshuset ned av brandkåren – som övning – och ersattes med en hållplatskur som tidigare stått i Vedemö på sträckan Fornåsa – Motala. Den flyttades sedan till Vena.

Södra Vi skulle ha fått nytt stationshus redan 1962 av samma modell som Simonstorps då nya stationshus. Men så blev det inte. I stället lät Södra Vi hembygdsförening 24 år senare uppföra ett nytt stationshus skänkt av hustillverkaren Gullrings-

hus. Det invigdes den 24 maj 1986. År 1996 stängdes väntsalen och huset är nu privatbostad. Stationsskylten sitter kvar. Tågen slutade att stanna i Södra Vi den 14 juni 2003.



Södra Vi nya stationshus den 18 april 1986.



Gösta Jakobsson tjänstgjorde åren 1961-1968 i Södra Vi som dess siste stationsföreståndare. Foto vid ÖCJ:s 90-årsjubileum den 14 maj 1992.

År 1899 köpte ÖCJ tre begagnade lok av typen Fairlie – med två ångpannor och förarhytt i mitten – av Nässjö-Oskarshamns Järnväg för användning under byggtiden. På bilden ses ett av dem, NOJ nr 5 med namnet HULTSFRED, i Södra Vi år 1900. Spåret i förgrunden, spår II, fanns under byggnadstiden, men togs sedan bort. Det återinlades 1945.





Bangården i Södra Vi från söder år 1951. Spåret till vänster, "Sandgropsspåret", lades om 1954 och blev parallellt med bangården. Till vänster syns torvfabriken. Spår II är inlagt. I förgrunden en motordressin, byggd i Lindesberg, och till höger en okänd tjänstevagn. På bangården står en mängd vagnar lastade med sågtimmer.



I södra delen av bangården i Södra Vi byggde ÖCJ en av sina fem vackra vägbroar av räler. I bakgrunden skymtar Vistad banvaksstuga.



Tåg med ÖCJ lok 1 eller 2 vid Vistad banvaktsstuga, ÖCJ nr. 22, SJ nr. 729.

Grusgropen i Södra Vi var en av de fem stora grusgropar från vilka stora mängder grus togs i samband med ÖCJ:s byggnad. Den ursprungliga växeln låg 360 meter norr om bangården (km 90+250) och skyddades säkerhetsmässigt av en skivsignal. Växeln flyttades 1918 och grusgropen anslöts till bangården via ett nytt 250 meter långt spår.



Grusgropen i Södra Vi med Fairlie-loket NOJ nr. 9 MARIANNELUND.

I grusgropen bedrevs sedan under lång tid impregnering av stolpar och slipers av Slipers AB Södra Vi. Här fanns ett mindre nät av 600 mm-spår med två motorlok. Verksamheten lades ner, troligen under 1970-talet.



Torvströfabriken 1951.

Den 30 april 1906 hölls konstituerande bolagsstämma för AB Södra Vi torvmossar. Bolagets avsikt var att exploatera den 25 hektar stora Stationsmossen på västra sidan om ÖCJ. Torvfabrik och utlastningsplats skulle byggas – och byggdes – på bangårdens västra sida. Efter förfrågan biföll ÖCJ:s styrelse år 1907 att det så kallade sandgropsspåret fick användas för utlastning. Spårets läge ändrades 1954 till att ligga parallellt med bangården.

Ut på Stationsmossen anlades en cirka 700 meter lång torvbana med spårvidden 600 mm.

I juni 1908 övertogs cirka 12 hektar av den, jämfört med Stationsmossen, ungefär dubbelt så stora Björkmossen på samhällets östra sida. I februari 1911 beslutades att bygga en bana från fabriken i plan över ÖCJ, längs gatan genom samhället, över torget, fram till Björkmossen. Spårlängden var cirka 1 700 meter. Banan korsade ÖCJ nära stationshuset, vid km 91+222. Liksom i Gullringen lades korsningen säkerhetsmässigt in i stationens ställverk. En låst stoppbom på vardera sida om bangården hindrade genom ett nyckelberoende i ställverket all trafik på torvbanan om någon av semaforerna stod "till kör".

Dragkraften var ursprungligen hästar. Banans första lok byggdes av Södra Vi Bil & Mekaniska Verkstad år 1940 på ett Chevrolet lastbilschassie. Motorn var bensindriven och effekten 24 hk.

År 1950 anskaffades två lok. Det ena var ett 15 hk bensinmotorlok, tillverkat 1938 av tyska Deutz, som inköptes från SJ Byggnadscentralförråd (BYCF nr. 36). Loket kom ursprungligen från Krångede AB. Efter torvfabrikens nedläggning 1960 skrotades det.

Det andra loket var tillverkat av Berg & Co Mek. Verkstad i Lindesberg och ursprungligen levererat 1942 (som nr. 1632) till AB Svensk Torvförädling, Förarpsmossen, Ryssby. Det såldes till Södra Vi via L. H. Sandströms Maskinaffär i Månsarp. Efter nedläggningen i Södra Vi överfördes loket till Lindfors Torvströfabrik i Värmland och sedan till Mosås utanför Kumla där det skrotades efter några år.

På Stationsmossen tog man torv året runt, på Björkmossen endast sommartid.

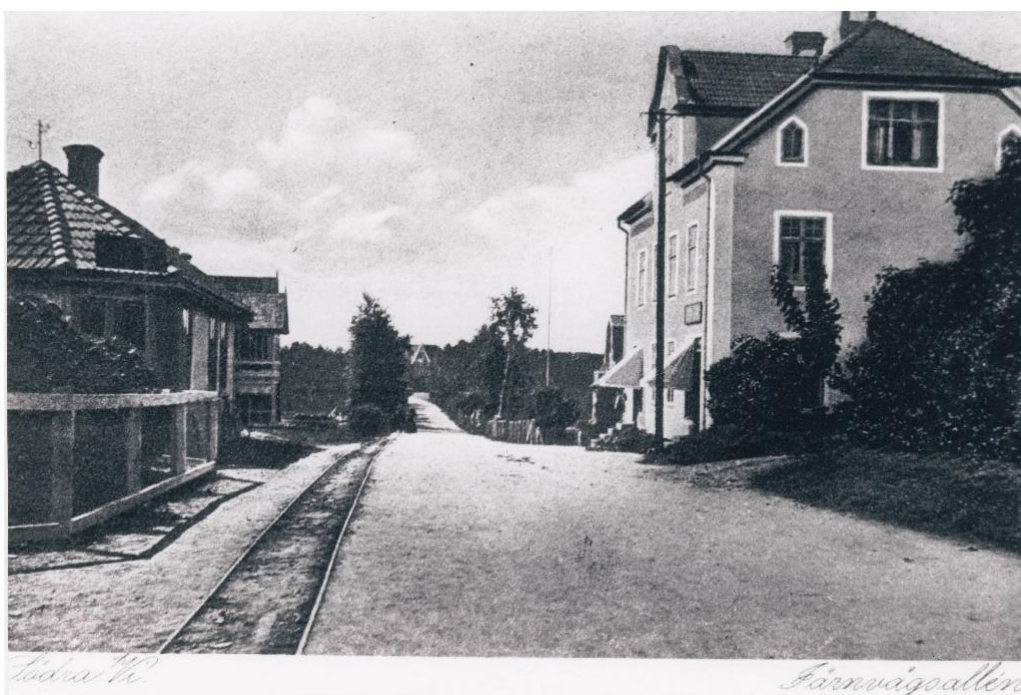
Fabriksbyggnaden eldhärjades den 29 oktober 1921, men var återuppbyggd i februari 1922. I slutet av 1950-talet började torven ta slut. Verksamheten och banan lades ner. Auktion hölls den 29 november 1960.



Tåg på torobanan med torv från Björkmossen på väg till torvströfabriken. Bommen som hindrade trafik över ÖCJ:s spår är upplåst och lagd åt sidan.



Torobanans korsning med ÖCJ och lok nr. 8, år 1920.



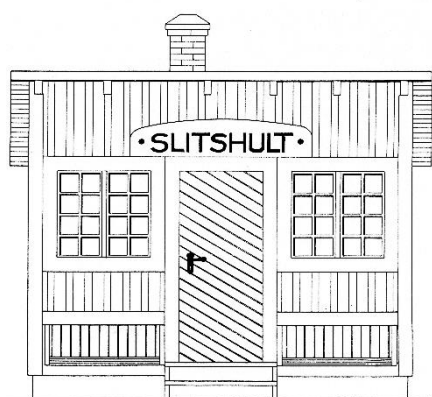
Spåret från Björkmossen i riktning mot stationen och torvströfabriken, år 1920.



Karta med torobanan ut på Stationsmossen inritad samt del av banan till Björkmossen och både det gamla och det nya spåret till Södra Vi grusgröp.



Karta där torobanan från torofabriken till Björkmossen är inritad.



SLITSHULT är en högt och vackert belägen by 6 km nordväst om Södra Vi stationssamhälle. Vid Östra Centralbanans km 87,5, en styv km från byn och 55 meter närmare havets yta, byggde ÖCJ till trafikstarten 1902 en banvaktstuga, ÖCJ nr. 21, efter förstatligandet SJ nr. 728. Efter några år fann ÖCJ anledning att strax norr om banvaktstugan anlägga en håll- och lastplats. Den öppnades för trafik 1916. I stället för att, som i Gärdala, bygga om banvaktstugan till hållplatsstuga nöjde man sig här med en enkel hållplatskur, byggd 1920 – och riven 1973.

Håll- och lastplatsen hade en enkel bangård med ett stickspår, 1924 ombyggt till rundspår och 1933 kompletterat med ett stickspår för grus-

lastning. Sedan godstrafiken lagts ned 1966 revs då kvarvarande spår.

När trafikplatsen öppnades var den försedd med en dubbel skivsignal. Den ersattes 1925 med en T-semafor. 1939 satte SJ upp envingade semaforer utanför växlarna. De togs ned 1966.

Slitshult avbemannades 1952. Både person- och godstrafik nedlades från den 22 maj 1966.

Några bilder:



Uppehåll i Slitshult
1929.



Banvaktstugan och
hållplatskuren 1961.



Hållplatskuren på 1940-talet med ställverk för semaforerna och en bänk att invänta tåget på



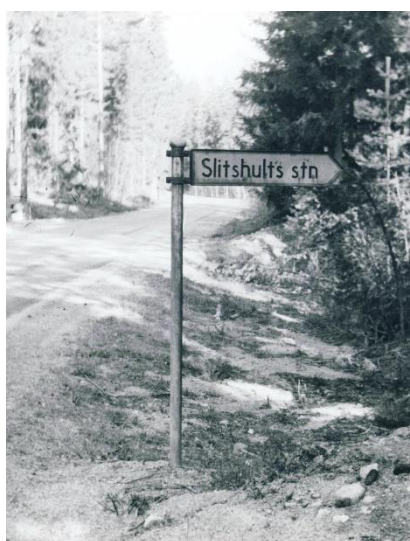
Stationsstämpel.



*Banvaksstugan ÖCJ nr. 21, SJ nr. 728.
Foto 1936, alldeles i slutet på bolagstiden.*



Tjänstebiljett.



Lång tid efter att trafiken vid Slitshult upphört hänvisade en vägs skylt dit. Foto 1978.

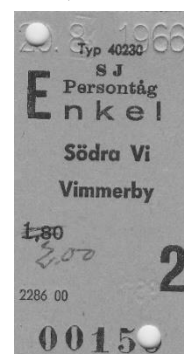


Lastkajen i gott skick och försedd med stationsskylt. Foto 2023.

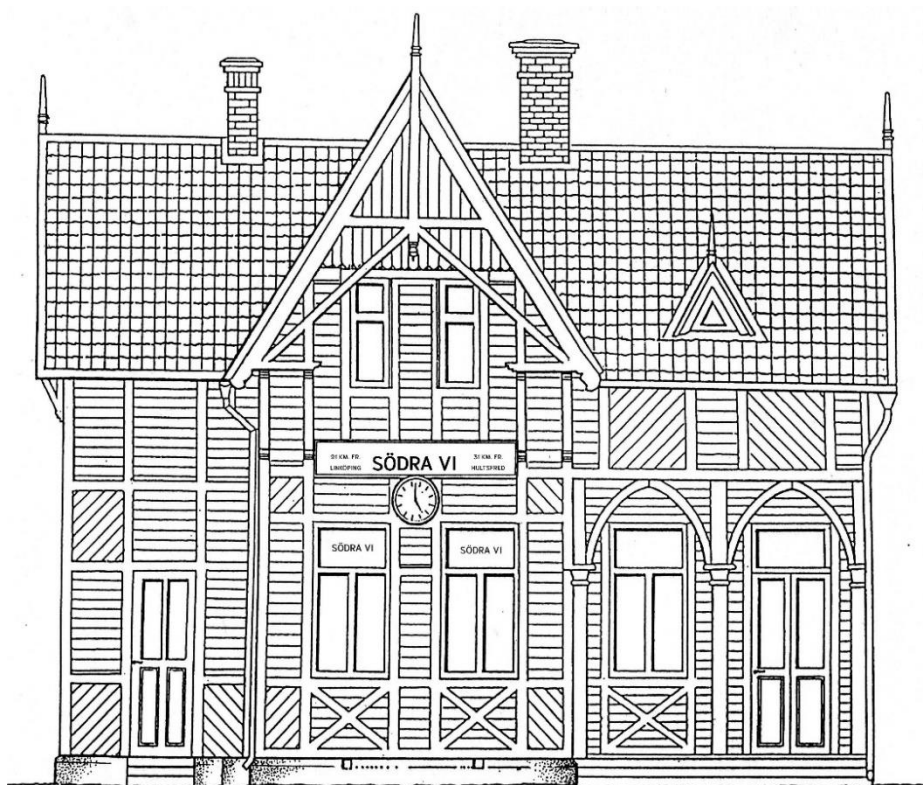


Stationsstämpel.

Motorvagn Y1
1344 med nord-
gående tåg gör
uppehåll i Södra
Vi 1995.



Biljett.



Poststämpel.

*Ritning på Södra Vi station
vid trafikstarten 1902.*

Stångådalsbanans Vänners Småskriftserie nr 5, andra utgåvan
2023

Niklas Adell och Per-Olov Brännlund

© Stångådalsbanans Vänner, Niklas Adell och Per-Olov Brännlund