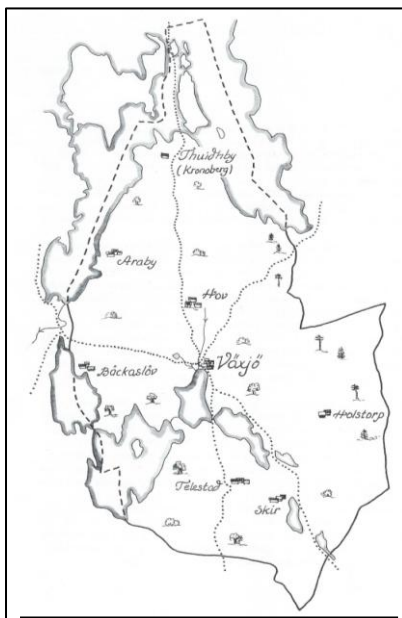


Berättelse från KAF:s utflykt 2025-05-17 på gamla och små, småländska vägar söder och norr om nuvarande Kalmarvägen

Vi samlades 18 personer i ett hyfsat väder vid Hemköp, Fagrabäcksrundellen, i Växjö. Vi kunde inte låta bli att iaktta den omvälvande byggnation, som här pågår under ca tre år av denna infart av nuvarande **Kalmarvägen**. Här omvandlar man verkligen landskapet.

”Från början” gick ”Kalmarvägen” över Lenhovda och i L-O Larssons kartanalyser av



Karta från L-O Larsson 1991

uppkomsten av namnet Växjö (före 1170) – vägmötet vid sjöarna – finns inte någon infart från öster. Det är den sida av Växjö, som har minst av närliggande stora sjösystem. Vägar verkar ha dragits till närkontakt med sjöar, bl.a. för att det ofta var förenat med goda **vintervägar** såsom vägen rakt norrut över Kronobergshalvön och sedan ut över isen på vintern. Man reste framför allt på vintern t.ex. var Eriksgatan ofta förlagd till den tiden.

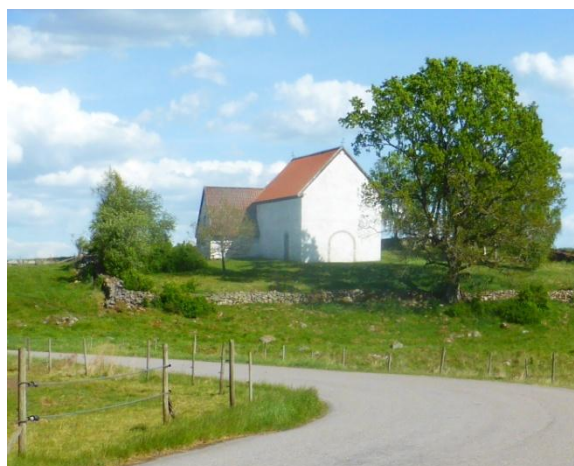
Om man reste åt öster skulle man till närmaste byn Hollstorp eller senare till Risinge, som var närmaste gästgivargård åt det hållet.

Fortfarande heter vägen ut från Växjö stadscentrum

”Risingevägen” förbi Östrabo och vidare österut. Vägarna slingrade sig mellan närliggande punkter och kan karaktäriseras som ”självvuxna vägar” i motsats till senare ”genombrottsvägar”, där siktet var att ta sig snabbare mellan mer avlägsna resmål enligt Albert Vejdes karaktärisering och som Elin Wägner citerat senare.

Dagens kartmaterial presenterades för deltagarna och en karta bifogas reseberättelsen. Det poängterades att vägarna hade huvudrollen under dagens utflykt – att få komma in rent fysiskt i många gamla ”vägrum” - men också vilka tecken på mänsklig aktivitet som finns utefter vägarna. **Vi ställde oss också frågan när nuvarande Kalmarvägen blev ”Kalmarvägen”?**

Siktet ställdes nu in på Hemmesjö gamla kyrka och vi for på slingrande vägar genom Hollstorps by och såg avtaget ner mot söder till Yngslanda där den mer direkta vägen gått tidigare och nått Hemmesjö där vägen idag kallas Lermadsvägen. Så här mötte oss Hemmesjö gamla kyrka sedd från Lermadsvägen. Denna kyrka uppfördes under 1100-talets senare del, troligen som prebendekyrka för biskopen i Växjö och är den mest oförändrade medeltidskyrkan i länet. Mellan 1852-54 byggdes en ny kyrka 3 km söderut i Billa by, som gemensam kyrka för Hemmesjö och Tegnaby församlingar. Gamla kyrkan fick förfalla men började renoveras på 1920-talet. Landskapet mellan kyrkorna är idag ett område av **”riksintresse”** och Länsstyrelsen har en ny skrift på gång, som presenterar detta skriven av Thomas Lissing. Också Vägverket lyfte 1994 fram vägen på höjden mellan kyrkorna som



en **"värnvärd vägmiljö"** tillsammans med sex andra vägmiljöer i länet.

Fornsök visar att utefter detta vägstråk finns sju rösen, fem stensättningar varav tre är kvadratisk, två gravfält och ett hålvägssystem med fyra hålvägar. Vi färdades lugnt söderut och kunde njuta av höjderna, vägkurvorna, bebyggelsen, fornminnena mm. Vi gjorde ett **stopp vid Prästgården och hålvägssystemet där med fyra parallella stråk** och tog en promenad på en av dessa hålvägar. Den är 150 m lång och ligger i beteshagen/fossila åkern



väster om nuvarande väg. Den är upp till 2 m bred och 0,4 m djup, som ett brett "dike" eroderat av vandrare människor, ryttare, oxdrifter och kanske hjulfordon för mycket länge sedan. Detta var **dagens äldsta väg**.

Vi vände sedan vid **nya Hemmesjö kyrka i Billa**. Där fick vi höra att den gamla vägen genom Billa gått som en båge strax söder om platsen för nya kyrkan, men vid kyrkans tillkomst på 1850-talet drogs vägen fram

till kyrkan. När vi åkte samma väg tillbaka norrut så upplevde vi vägen ur helt nya synvinklar. Så här ser Hemmesjö gamla kyrka ut när man kommer söderifrån med Hemmesjösjön synlig nedanför.



Nästa stopp var vid **ett litet gravfält (L1954:4974) 600 m norr om gamla kyrkan** vid vägens västra sida. Här studerade vi 20 gravar – 5 rösen och 15 runda stensättningar – i ett vackert järnåldersgravfält lokaliserat alldeles inpå vägen med också närhet till Hemmesjösjön.

Både bronsålderns stora rösen uppe på höjderna och järnålderns gravfält orienterades ofta mot den tidens vägstråk kanske för att manifesteras för de förbikommande både "fastighetsinteckning" och makt.



Färden fortsatte norrut 2 km tills vi kom till fyrvägs korsningen där vi varit tidigare när vi kom från Växjö- Hollstorp. Här **svängde vi nu åt nord-öst på en bortglömd väg** full med gropar. Efter ca 150 m stannade vi för att gå på en parallell vägreist på höger sida uppför en skogsbacke med rader av stenstolpar på vardera sidan där vägstaket tidigare varit monterat. Denna vägtyp skulle vi senare känna igen vid den sk Vitarörsvägen, som vi så småningom kommer till. Här har skogsmaskiner förstört vägresten med sina stora hjul och delvis klyvt den gamla vägbanan i dess längsriktning!

Nu var vi i nästa steg **framme vid dagens Kalmarväg – riksväg 25 – en 2:1-väg** med tillåten hastighet 100 km/t - en abrupt upplevelsechock! När vi tittade över denna riksväg där bilarna pilade förbi kunde vi på andra sidan se en backe, som verkar gå upp mot himlen på en smal ås. Det är den sk Anebäcksbacken och där har vi spår av vägsystemet när den nya "Kalmarvägen" kommit till stånd – se foton.



Anebäcksbacken idag på
norra sidan av Kalmarvägen



Anebäcksbacken på 1950-talet när Kalmarvägen
från Växjö-Hollstorp fortsatte vidare här.
Foto Hemmesjö hembygdsförening

Vi gav oss nu djärvt ut på riksväg 25 fram till Risingekryset och svängde där söderut 450 m och sedan strax till höger (åt väster) fram till **Risinge Kåragård, som var det gamla gästgiveriet** från åtminstone 1757 och troligen fram till början av 1900-talet. Här blev vi mottagna av gårdens ägare idag May-Brith Gustavsson, som berättade att hennes far köpt gården 1908 och då var det inte gästgiveriverksamhet. Vi fick i ett gammalt magasin se den gamla gästgivarskylten som visade avstånden till de närmaste gästgiverierna: i väster Växjö, i öster Tollstorp (alltså inte Hovmantorp, som istället så småningom växte fram när järnvägen tog över resandet efter att en ny järnvägslinje kom till 1874 mot Emmaboda-Karlskrona-Kalmar), i söder Ingelstad och i norr Norra Åreda.



Vi fick också se gamla pekande skyltar som man hittat under golvet på något uthus:



Nu fortsatte vi **österut på Vitarörsvägen** ca 1 km och gick där ca 100 m in i skogen på vägens norra sida för att se **resterna av bronsåldersröset Vitarör** som arkeologen Knut Kjellmark undersökt 1930 då det blivit skadat. Ursprungligen var det 20 m i diameter och 3 m högt. Han fann ingen gravgömma utan ansåg att det var en "kenotaf" – ett minnesmärke över



någon vars kropp inte kunde ta plats i graven. Han noterade att "mitt under röset låg en stor flat stenhäll". Sedan utvecklas inte detta mera i beskrivningen. Vi funderade över

varför han inte lyfte på hällen? Eller var det en bergfast häll?

Vi funderade också över **namnet Vitarör**. Betyder det ett röse med stor "vidd" dvs stort?

Holger Kusel kunde dock berätta att förleden "Vit-" ofta förekommer som namn på gränsmärken t.ex. råmärken. Även en av de sex äldsta gränsstenarna mellan Danmark och Sverige var benämnd "Vita sten". Det har inte med färgen vit att göra utan kopplas istället till betydelsen av det fornsvenska verbet *vita* "bevisa, bestyrka" och att märket ska betraktas som ett "vittne för en gräns". Ortnamnsforskare som Arthur Nordén och Bertil Karlsjö diskuterar detta. Claes Lissing berättade att här går gränsen mellan de två byarna Risinge och Hemset. I närområdet finns här ytterligare nio rösen varav fyra med hällkistor och ett med kvadratisk form. Det speglar en förhistorisk miljö, som går tillbaka till den senare delen av bondestenåldern med fortsättning in i bronsåldern.

Nu skulle vi fortsätta färden österut och passera en **"hällristning"**, som berättar om ett **vägarbete som genomfördes som nödhjälpsarbete vid nödåret 1868** under konung Carl XV:s regering. Både 1868 och 1869 var svåra torrår med åtföljande hungersnöd i Småland. Då uppstod också en svår brand upp mot Attsjö och vidare mot Kårestad, Holkaryd, Björnamo och Skårtaryd. Denna brand och åtföljande livsöden är beskriven av Sture Stamming 1980 i boken "Heta låga" på ett gripande sätt.

Den fortsatta vägen är mycket smal och spännande med många ursprunglig drag ner mot

norra änden av Årydssjön. Här finns likheter med det vägparti som skogsmaskinen förstört, som vi sett tidigare med stenstolpar för vägräcken.





Här går bron mellan Gäddemaden och Årydssjön och här intog vi **vårt fika vid en 75 m lång, gammal stenåldersboplats**. Där har man gjort fynd av en flintskrapa och en kvartskärna och avslag av flinta, kvarts och kvartsit. Några hundra meter längre bort åt öster har man hittat en flintdolk och en stenyxa vid sjökanten. Denna sjö har fått sitt vatten höjt 1,5-2 m då man ville ha mer kraft till Åryds bruk, så det kan ligga fler fynd ute i vattnet. När vi tidigare rekat inför dagens utflykt mötte vi här två ryttare där den ena hästen gick ut och plaskade med ena hoven i vattnet! Detta är **fortfarande ett vägstråk för ryttare!**



Styrkta efter fikat fick vi höra berättelsen om den **nästan 7 km långa järnvägen mellan Attsjöskogarna ner till Årydssjön för att transportera timmer** ner till sjön varpå dessa flottades ner till Åryds bruk. Järnvägen var i bruk 1906-1930 och finns nu kvar i form av en banvall, som man delvis gör till en vandringsled. Sveriges järnvägsnät var som mest utbyggt fram till 1960-talet.

Nästa stopp var vid **järnåldersgravfältet vid Furuby (L1955:8130) med 50 gravar** där 35 är högar av olika storlekar och 15 är stensättningar. Högarna brukar ju ofta kopplas till vikingatid. Vid norra änden ligger två större stenar och vid den ena finns en nergrävd stenkonstruktion - möjligen en senare tids lintorkningsugn enligt Holger Kusels förslag.

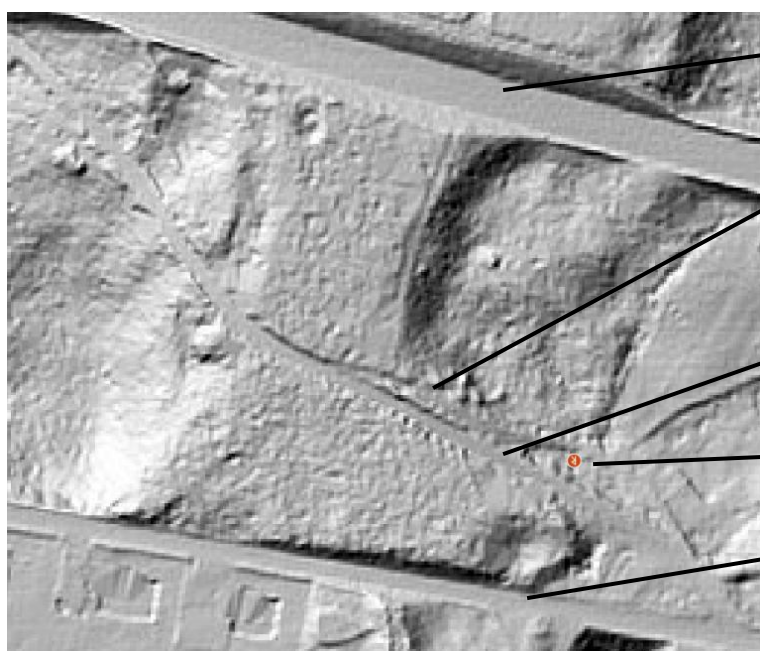




Nu gick färden ut **på stora Kalmarvägen tillbaka mot Risingekrysset** där vi samlades vid norra avtagets P-plats och fick upplysning om det lilla gravfält som ligger 100 m åt väster på en höjd med en rest sten (L1954:4900) – **Kungastenen** – och **två cirkulära stensättningar** – något liknande domarringar. På en karta från laga skifte är inritat fem sådana ringar.

Vi fortsatte sedan mot Växjöhållet norr om och parallellt med nuvarande Kalmarväg **på mycket små vägar genom Risinge bys norra del bort till Vårbacka**. Här fick vi visat fyra parallella vägar där det äldsta stråket leder med en enkel stenlagd bro över en liten bäck. Detta är **sannolikt dagens**

näst äldsta vägstråk visat på nedanstående foto taget mot söder.



4. Nuvarande Kalmarvägen dvs den yngsta längst i söder

1. Äldsta vägen avbildad på fotot ovan där vägen är något svårare skönjbar

2. Den något yngre vägen som vi körde bil på

Här står också en "brosten" som beskriver ansvaret för vägunderhållet

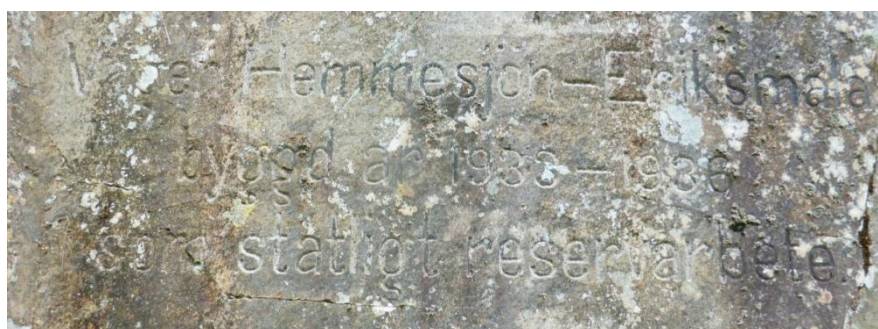
3. Den näst yngsta och mycket raka vägen längst i norr

4 parallella vägar vid Vårbacka visade genom skuggning på Fornsökskartan där norr är nedåt. Nr 1 är äldst.

Här kunde vi också se spår av det stenarbete som pågått runt vägarna. Claes Lissing visar på handborrharna, som fortfarande finns kvar på plats på en bearbetad sten.



Vi for sedan förbi ett milstolpsfundament ytterligare västerut och stannade till sist på toppen av Anebäcksbacken, efter att ha kört över vägen mot Vikensved, fortfarande norr om nuvarande Kalmarvägen. Vi hade ju sett denna Anebäcksbacke från södra sidan av Kalmarvägen tidigare. Här gick vi nu på den väg som färdigställdes mellan 1933-36 som "reservarbete" då arbetslösheten var stor i Sverige och särskilt i norra Sverige. Därifrån kom många och deltog i det ca 4 mil långa vägbygget mellan Hollstorp/Hemmesjö och Eriksmåla. Enligt skylten som hembygdsföreningen satt upp på platsen så arbetade man med enkla verktyg som spade, spett, korp, handborr och dynamit. Transporterna skedde med skottkärror med järnhjul och ibland med inledda bönder med häst och bultavagn. När trafiken släpptes på 1936 var det fortfarande mest hästskjutsar och cyklister och bara en sparsam biltrafik som samsades på vägen. **Bilismen är inte så gammal!** Vägen var i bruk till 1962 och då var nya riksväg 25 klar, ungefär där den går idag. År 2004 blev backen omgjord till cykelled. Även här finns en stolt "hällristning" i bergväggen vid vägkanten som berättar om vägbygget 1933-36.



För att **svara på den inledande frågan när nuvarande Kalmarvägen blev "Kalmarvägen"**, så verkar det ha varit **någon gång efter 1875 och före 1920** enligt studerat kartmaterial. Anebäcksbacken var alltså en del av "Kalmarvägen" och var då asfalterad (nu borttaget). Första asfalteringen i Sverige genomfördes i Stockholms stad 1876 och på landsväg utanför Stockholm 1908.

När vi gick ner mot Kalmarvägen kunde vi imponeras av vad vägarbetarna orkat bygga upp såsom en ås för att bära vägen uppför den riktigt branta backen och med fortfarande bibehållen mycket hög och brant vägbank.



Ner mot Kalmarvägen



Del av den uppbyggda vägbanksåsen

Berättare, guider och de flesta foton
Per Andrén och Claes Lissing

Bifogar en karta över det besökta området