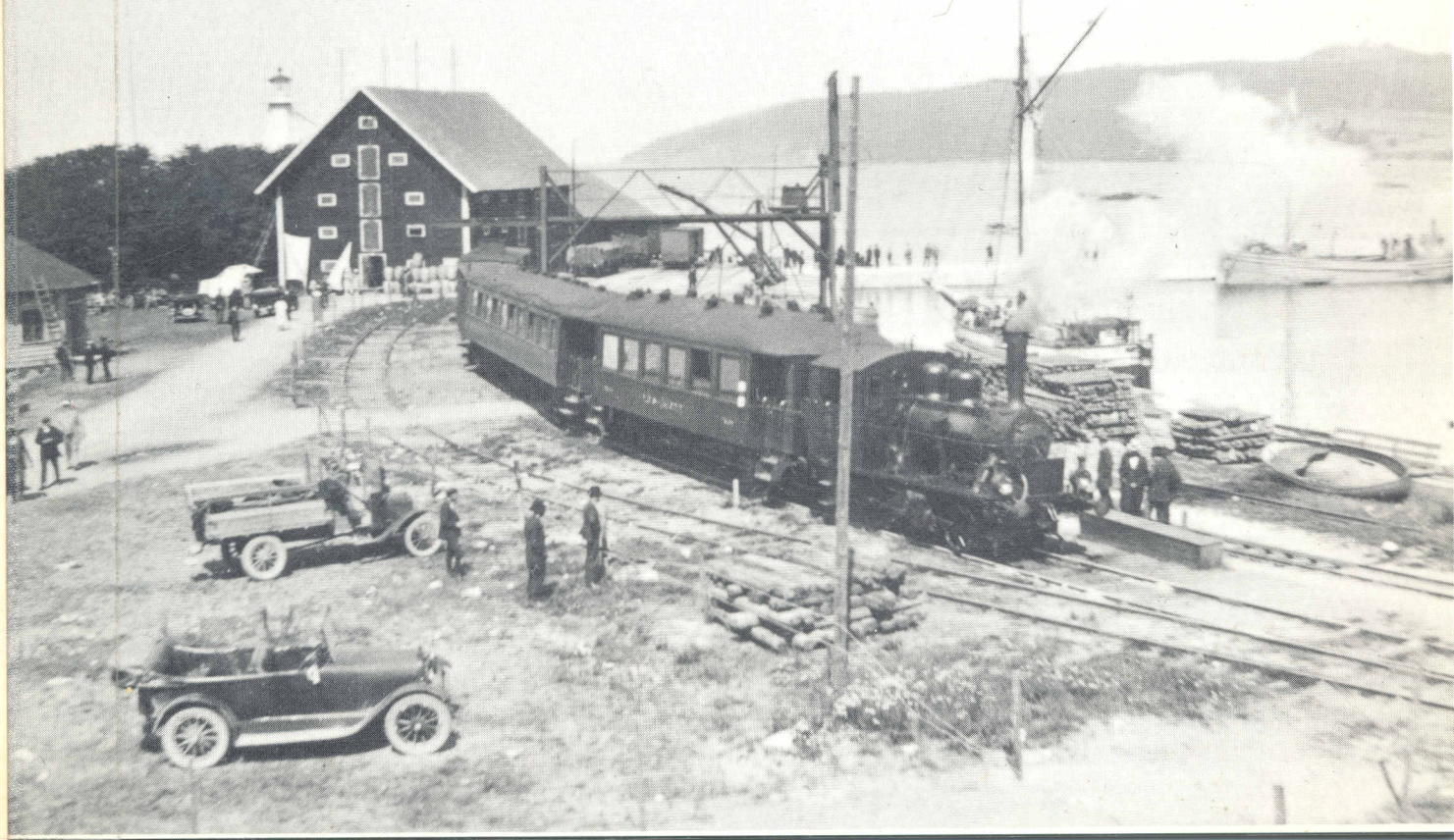


Mjölby — Hästholmens Järnväg 1910 — 1985





Bilden på omslagets framsida: Hästholmens hamn på 1920-talet. Persontåget dras av MHJ lok 1 eller 2. Till höger om tåget MÖJ:s smalspår. Samling: Svenska Järnvägsklubben.

Ett persontåg på MHJ passerar bron över Svartån i Mjölby på denna stämningsbild. Samling: Mjölby hembygdsförening.

Mjölby — Hästholmens Järnväg 1910 — 1985

En historik i ord och bild av

Tony Awerstedt
Christer Brimalm
Jan Karlsson

Redigering och layout
Christer Brimalm

VÖJF-skrift nr 3 ISSN 0280-8404

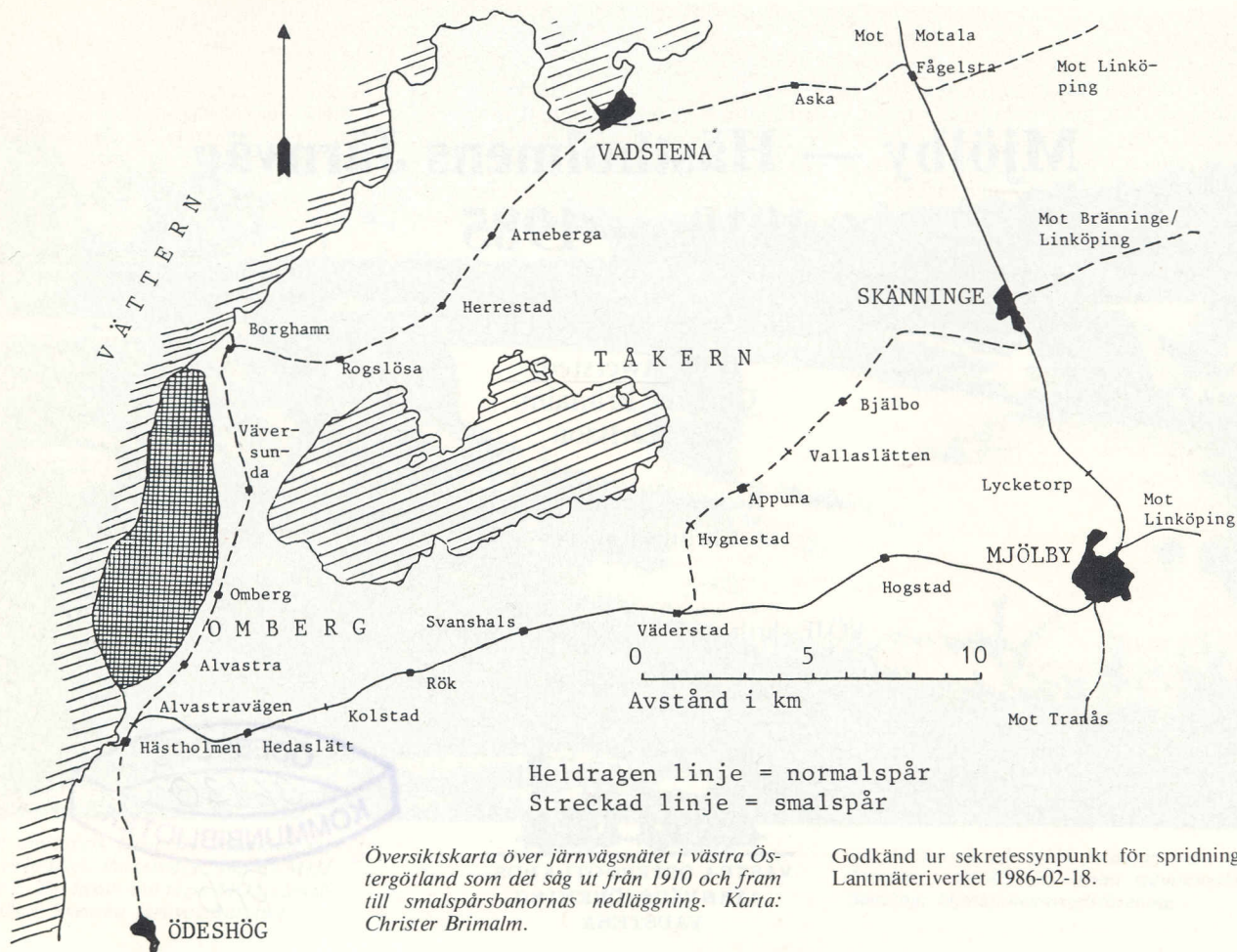
Vadstena Affärstryck 1986



VÄSTRA ÖSTERGÖTLANDS
JÄRNVÄGSFÖRENING
VADSTENA



*Prb
et 4
lokalsamlingen*



Förord

I maj 1910 öppnades järnvägslinjen Mjölby-Väderstad-Rök för allmän trafik och kort därefter öppnades även den återstående sträckan till Hästholmen. Därmed var äntligen den sedan 1880-talet diskuterade förbindelsen mot Västergötland och Göteborg färdig.

Även om inte Mjölby-Hästholmens Järnväg (MHJ)* blev den framgång som många hade trott och hoppats på kom den ändå att betyda mycket för den bygd den kom att betjäna. Att den fortfarande finns kvar — om än i stympat skick — bevisar väl också detta.

Som den enda kvarvarande järnvägen i denna del av Östergötland förtjänar den också att uppmärksammas. När den nu blivit 75 år tycker vi tillfället är väl valt.

Den nu föreliggande minnesskriften gör inte på något sätt anspråk på att ge en fullständig information och kunskap om denna järnväg och de som arbetat vid den. Det blir snarare glimtar och miljöer från dess tillvaro som vi med hjälp av text och bilder vill skildra.

Vi som arbetat med minnesskriften har kommit att få del av mycket intressant information och material om och kring MHJ — mycket mer än vad vi från början trodde skulle vara möjligt att få fram. En del av det material som inte kunnat utnyttjas i den här lilla skriften kommer säkert till användning i andra sammanhang framöver.

Till sist vill vi ta tillfället i akt att också få framföra ett tack till alla dem som på ett eller annat sätt hjälpt till att göra denna minnesskrift möjlig att skriva.

Linköping och Norrköping i januari 1986

Författarna

* Fotnot: Bolagets officiella signatur var MjHJ. För enkelhetens skull använder vi den beteckning som faktiskt stod på tågen, nämligen MHJ.

Rallare på sk pumpdressiner, även kallade hävstångsdressiner. Bilden är troligen tagen i Väderstad. Fotograf okänd.





MHJ lok nr 2 med persontåg omkring 1915.
Samling: Järnvägarnas Museiförening.

Bakgrund och historik

När Mjölby-Hästholtens Järnväg (MHJ) i maj 1985 kunde fira sin 75-åriga tillvaro var det som en stympad gods bana, långt från de tankar och visioner som en gång kom att resultera i att banan byggdes.

Som så många gånger blev inte resultatet vad man tänkt sig — inte heller när det gällde Mjölby-Hästholtens Järnväg (MHJ), eller "Hästholtensbanan" som den i dagligt tal kallas, blev det så. Någon guldgruva kom banan aldrig att bli — en dålig ekonomi och några i detta sammanhang uppsplitande affärer kom i stället att följa i banans historia. Redan tidigt började en diskussion om staten skulle lösa in banan eller ej — dock kom detta att ske först år 1940.

Var det då fel att bygga "Hästholtensbanan"? Svaret torde vara "nej"! Den bygd som kom att betjänas av "Hästholtensbanan" hade stor nytta av banan — och fortfarande betyder den mycket för den bygd som ännu nyttjar den!

Tanken att bygga en järnväg mellan Mjölby och Hästholtens hamn väcktes redan på 1880-talet. En sådan järnväg skulle förbinda Östergötland med Västergötland och sist men inte minst med den stora sjöfartsstaden Göteborg! Genom ångfärja över Vättern, från Hästholtens hamn på Östgötasidan till Hjo på Väst-

götasidan, skulle de berörda järnvägsnäten knytas samman.

Initiativtagare och drivande kraft bakom tanken med denna järnvägsförbindelse var disponenten Vilhelm Edlund, Mjölby, och det var han som lät utföra den första stakningen av en järnvägsförbindelse mellan Mjölby och Hästholtens. Den tänkta järnvägen skulle vara smalspårig, 891 mm, och beräknades att kosta 692.000 kronor att bygga.

Emellertid var inte en smalspårig järnväg det som initiativtagaren egentligen tänkt sig — utan en normalspårig järnvägsförbindelse Mjölby-Göteborg via ångfärja över Vättern. Samtidigt skulle den smalspåriga järnvägen Hjo-Stenstorp byggas om till normalspår. Man skulle slippa omlastningar av godset och vinna en snabbar och betydligt kortare väg från Östergötland till Göteborg och dess stora hamn.

Arbetet med detta projekt drog ut på tiden och de segslitna förhandlingarna med Hjo-Stenstorps järnvägsbolag om en breddning av denna bana ledde heller inte till något resultat, främst beroende av att pengar saknades till ett sådant arbete.

Intresset minskade så småningom och när också det ekonomiska stöd man hoppats på till detta projekt delvis uteblev måste man förklara projektet vilande.

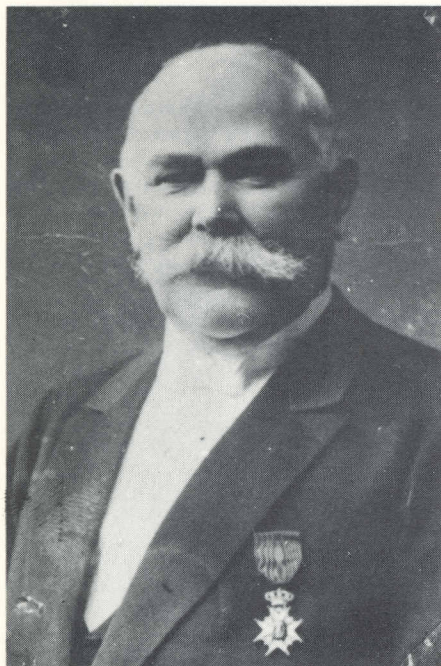
Först i början av år 1906 aktualiserades frågan igen om en järnvägsförbindelse mellan Mjölby och Hästholtens.

Då hade redan Hästholtens järnvägsförbindelse med Vadstena och det övriga smalspåriga Östgötanätet genom Fogelsta-Wadstena-Ödeshögs Järnväg (FWÖJ) som invigdes 1888.

Det var åter Mjölbydisponenten Vilhelm Edlund som var initiativtagare och denna gång gällde det en normalspårig järnväg (1435 mm). Kostnaden beräknades till 1.250.000 kronor och på disponent Edlunds anhållan tillsatte Mjölby municipalsamhälle en kommitté med uppgift att arbeta vidare med förslaget.

I maj samma år lät man genom Våg- och vattenbyggnadskårens försorg undersöka hamnförhållandena vid Vättern med hänsyn till ångbåtsförbindelse till Hjo. Man fick också hjälp med upprättandet av ett nytt kostnadsförslag för järnvägen Mjölby-Hästholtens. Denna gång stannade byggnadskostnaderna på 1.785.000 kronor — denna högre summa främst beroende av att banan nu fått något annan sträckning än tidigare på grund av vissa ortsintressen.

Konstituerande bolagsstämma med Mjölby-Hästholtens järnvägsaktiebolag hölls i Mjölby den 13 augusti 1907. Vid



Direktör Wilhelm Edlund (1844-1924) var den främste initiativtagaren till Mjölby-Hästholmens Järnväg. Samling: Mjölby kommun, kultur nämndens arkiv.

denna tidpunkt hade totalt tecknats aktier för 800.000 kr. Så hade tex Mjölby tecknat sig för 300.000 kr, Väderstad 75.000 kr, Svanshals 70.000 och Rök 30.000 kr.

Samtliga socknar som berördes av banan tecknade aktier utom Heda — som därför endast fick en hållplats belägen söder om kyrkan. Villkoret för att få en station i socken var att man tecknade aktier i järnvägsbolaget! Privata intressen hade i sin tur tecknat aktier för 45.000 kr. Entreprenörerna erhöll aktier för 240.000 kr som delersättning för sitt arbete.

Aktiekapitalet skulle vara lägst 800.000 och högst 2.400.000 kr. Till verkställande direktör i bolaget utsågs disponenten Vilhelm Edlund.

Den 31 december 1907 erhöles koncessionen för Mjölby-Hästholmens Järnväg och den 27 mars 1908 fastställdes bolagsordningen.

Kontrakt upprättades med den danska firman Bröchner, Larsen & Krogh om anläggandet av själva banan till en kostnad om 1.200.000 kr. Med Kungliga Järnvägsstyrelsen ingicks år 1909 ett avtal om att banan skulle få ansluta sig till statsbanan i Mjölby samt att den trafik man där hade skulle ombesörjas av SJ:s personal. Bolaget fick erlägga 40.000 kr som inträdeskostnad till staten. Motsvarande avtal upprättades med FWÖJ i juli 1910 om rättighet att inträda på Hästholmens station. Denna överenskommelse var dock

bara provisorisk men kom att gälla ända tills en slutlig överenskommelse slöts i februari 1918.

Större problem var det för "Hästholmsbanan" att få komma in på Hästholmens hamnområde — först efter långvariga förhandlingar med Hästholmens hamn- och magasinsaktiebolag kom man i augusti 1910 slutligen överens.

Utöver de pengar som influerades genom aktieteckningen erhöles ett statligt lån om 800.000 kronor.

Arbetet med byggnationen av banan fortskred snabbt. Utöver utfartsbron över Svartån söder om Mjölby, förekom inga svårare arbeten, då banan byggdes i en för järnvägsbyggande lätt terräng.

I februari 1909 avsynades järnvägsbron över Svartån. Vid denna tidpunkt var också banvallen klar ända till Hästholmen så när som på några kilometer. Helt färdig var dock bara en sträcka om 13 kilometer av de 31.

Under arbetet användes ett särskilt litet arbetslokomotiv vilket användes vid transporter av grus, slipers, räls liksom annan för banan nödvändig byggnadsutrustning. Detta lilla lok gick under namnet "Aage". Som kuriosas kan nämnas att loket hade transporterats på landsvägen på ett kort, provisoriskt byggt spår, vilket flyttades framåt bit för bit tills man kom över Svartån och till det där påbörjade banarbetet.



Den danska entreprenadfirman arbetslok "Aage" forslades på detta sätt genom gatorna i Mjölby till Sörby. Samling: Mjölby kommun, kulturnämndens arkiv.

Grus till järnvägsbygget hämtades från ett inköpt grustag i Hogstad. Till detta utgick ett 800 meter långt stickspår.

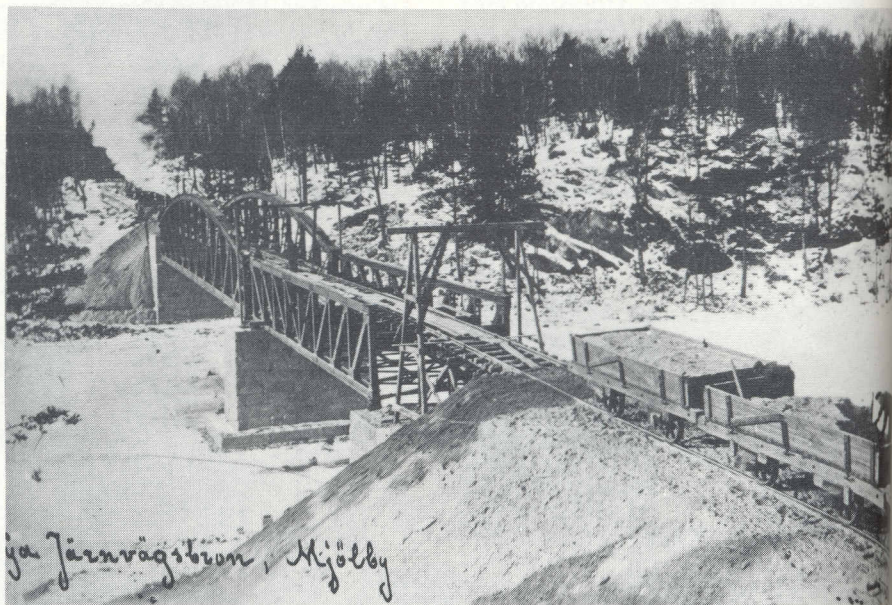
Den första egna stationen som blev klar var den i Hogstad. Där stod det i rött tegel byggda stationshuset klart för inflyttning under våren 1909.

Enligt de ursprungliga planerna skulle banan vara klar i slutet av år 1909 och så hade nog också blivit fallet om inte storstrejken brutit ut i augusti samma år.

Det kom sedan att dröja åtskillig tid innan arbetet var igång igen för fullt. Dock hade man ett tjugotal man i arbete i slutet av september.

I början av oktober 1909 leverade Motala Verkstad det första ångloket till Mjölby-Hästhalmens Järnväg. I november kom den beställda ångvagnen, en kombination av lok och boggiwagn. Samtidigt började man från järnvägsbolagets sida att tillsätta de olika befattningarna vid banan.

Den 14 maj 1910 meddelade Kgl Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstånd att upplåta bandelen Mjölby-Väderstad-Rök (22 km) för allmän trafik. Högsta tillåtna hastighet bestämdes till 50 km/h. I två senare etapper öppnades resten av Mjölby-Hästhalmens Järnväg. Den 11 augusti 1910 erhöll järnvägsbolaget tillstånd att för allmän trafik öppna bandelen Rök-Hästhalmen (9 km) — det dröjde dock till 1 september 1910 innan godstrafiken kom



igång också på denna sträcka. Tillstånd att trafikera hamnspåret i Hästhalmen fick man emellertid först den 21 september 1910.

Därmed var ett företag som börjat planeras redan på 1880-talet fullbordat. Stora förväntningar var nu knutna till järnvägen inför framtiden både som en viktig trafikled och som en inkomstkälla för dess ägare. Men tämligen omgående

”Hästhalmensbron” över Svartån i Mjölby under byggnad. Samling: Mjölby kommun, kulturnämndens arkiv.

stod det klart att järnvägen inte skulle bli den lönande affär man hoppats på från ägarhåll.

En av de främsta orsakerna till detta var att Mjölby-Hästhalmens Järnväg inte kom att bli den transitled för gods och i

viss u
man
järnvä
Göteb
vägsli
smalsp
räkna
norma
extra k
Godset

De e
stora p
bara nå
den 28
skulle s
de exek
1913 in
vilka ha
bevaka
Vilhelm
senare
verkstäl
Köpesk
nor.

Den
brevet,
Mjölby-
bolag. I
nya bol
Bolagets
nenten

Röks stat
litt 13 nr
Andersso

viss utsträckning även för persontrafik man räknat med. Någon normalspårig järnvägsförbindelse mellan Mjölby och Göteborg blev det aldrig eftersom järnvägslinjen Hjo-Stenstorp kom att förbli smalspårig. Detta innebar att man måste räkna med omlastningar av gods mellan normal- och smalspår, vilket innebar extra kostnader och längre transporttider. Godset tog andra vägar istället.

De ekonomiska svårigheterna ledde till stora problem för järnvägsbolaget efter bara några år. Vid en extra bolagsstämma den 28 januari 1913 beslöts att bolaget skulle sättas i konkurs. Vid den påföljande exekutiva auktionen den 17 november 1913 inropades järnvägen av tre personer vilka hade stora intressen i järnvägen att bevaka — bland dem märktes disponent Vilhelm Edlund och C.A. Öberg, vilken senare kom att bli styrelseordförande och verkställande direktör i järnvägsbolaget. Köpeskillingen utgjorde 1.037.000 kronor.

Den 12 december 1913 överläts köpebrevet, utan några förändringar, till Mjölby-Hästhalmens Nya järnvägsaktiebolag. Den 18 april 1914 övertog detta nya bolag även koncessionen på banan. Bolagets första styrelse bestod av disponenten Vilhelm Edlund som blev ord-

*Röks station under byggnadstiden. Vagnen är
litt 13 nr 55. Foto: Karl-Otto Karlsson/Valter
Anderssons samling.*

förande i bolagsstyrelsen och tillika verkställande direktör, järnhandlaren Axel Öberg, Mjölby, och grosshandlaren August Nilsson, Stockholm.

Några större förändringar av driften innebar denna reorganisering av järnvägsbolaget inte — enda skillnaden blev att godstrafiken och persontrafiken administrativt skildes åt.

De transporter som dominerade på banan var spannmål, hö, halm och foderämnen, ladugårdsalster, rotfrukter och trävaror. Några mer omfattande bettransporter har däremot inte förekommit på Mjölby-Hästhalmens Järnväg. Detta berodde dels på att de stora betdistrikten i Östergötland inte kom att ligga inom banans trafikområde och dels på att tran-



sporterna var koncentrerade till de smalspåriga banorna i området. Den i oktober 1913 öppnade smalspårsbanan Väderstad-Skänninge-Bränninge Järnväg, vilken i Väderstad anknöt till Mjölby-Hästholmens Järnväg, kom däremot att bli en typisk betbana ända till sin slutliga nedläggning på 1950-talet.

I och med att Väderstad-Skänninge-Bränninge Järnväg öppnats hade nu Mjölby-Hästholmens Järnväg direkt förbindelse med en tredje bana utöver Statens Järnvägar i Mjölby och den smalspåriga Fågelsta-Wadstena-Ödeshögs Järnväg i Hästholmen.

Då det lokala trafikunderlaget inom de berörda banornas trafikområde var tämligen begränsat, blev det konflikt mellan dem, främst genom att Fågelsta-Wadstena-Ödeshögs Järnväg krävde ersättning av Mjölby-Hästholmens Järnväg för förlorad trafik. Det fanns till och med stadgat i den koncession som gällde för Fågelsta-Wadstena-Ödeshögs Järnväg att ersättning skulle utgå till dem om en konkurrerande järnväg byggdes. Detta ledde först till att Mjölby-Hästholmens Järnväg skulle ersätta FWÖJ årligen med 13.800 kronor sedermera reducerat till 10.000 kronor.

Då MHJ:s ekonomi var dålig ansåg man att detta krav från FWÖJ inte kunde uppfyllas och i ett beslut från Kungl Majt i september 1916 tillmötesgick man också MHJ:s krav på att slippa betala denna ersättning till FWÖJ.

MHJ:s dåliga ekonomi bestod och åtgärder av olika slag vidtogs men utan några påtagliga resultat. Efter första världskriget drabbades man dessutom i likhet med samhället i övrigt av den ekonomiska tillbakagången.

Trafiken gentemot Västergötland och Göteborg bedömdes fortfarande vara viktig för MHJ:s ekonomi. Och 1920 köper därför MHJ 1.420 aktier i Hjo-Stenstorps Järnväg — just i avsikten att förbättra sin trafik mot Västergötland och Göteborg.

En mycket uppmärksammande händelse som kom att beröra MHJ var när man under sommaren 1922 bärgade det fyra år tidigare förlistade fartyget "Per Brahe". Uppmärksamheten kring denna händelse förstärktes ytterligare av att den kände konstnären John Bauer och hans familj hade följt med "Per Brahe" i djupet.

Under hela bärgningsarbetet sommaren 1922 kom Hästholmen att leva upp som aldrig tidigare. Det var fråga om rena marknadsstämningen och stora folkmassor strömmade till den lilla orten vid Vättern. När "Per Brahe" den 30 juli 1922 åter sticker upp med masttoppen över vattenytan vid Hästholmens hamn uppges mellan 20.000-30.000 människor vara samlade — en siffra som säkerligen är kraftigt överdriven, även om folksamlingen var nog så imponerande. Extratåg anordnades bl a från Mjölby och Norrköping till Hästholmen under den period bärgningsarbetet pågick. Så även järn-

vägsföretaget fick del av kommersen kring "Per Brahe".

Det skulle visserligen dröja till år 1939 innan staten övertog MHJ — men diskussioner om ett statligt övertagande förekom betydligt tidigare. Orsaken var att man genom ett statligt övertagande förhoppningsvis skulle kunna förbättra den dåliga ekonomin. Men i den år 1924 av Järnvägsstyrelsen utförda utredningen om MHJ:s eventuella förstärkning tvivlade man starkt på att ett överförande i statlig ägo inom ramen för SJ:s verksamhet skulle kunna förbättra banans ekonomi i någon större utsträckning.

Från MHJ:s sida hade man redan påtalat och börjat genomföra vissa förändringar i driften i avsikt att förbättra ekonomin. Utöver dessa förändringar ansågs inte vidare rationaliseringar vid denna tid vara möjliga. Ett samgående med de privata smalspårsbanorna i området ansågs inte heller vara av något större intresse vare sig för dem eller för MHJ. Resultatet blev också att MHJ kom att drivas vidare som ett enskilt järnvägsbolag ännu ett antal år.

Utöver järnvägstrafiken mellan Mjölby och Hästholmen ger man sig in på projekt som berör även andra sträckor. Man trafikerar exempelvis en busslinje Ödeshög-Väderstad (-Mjölby) och en Väderstad-Boxholm. Att det åtminstone delvis är fråga om en parallelltrafik som konkurrerar med järnvägen får man bevisat när

TÖJ (Trafikbolaget Östergötlands Smalspåriga Järnvägar) år 1935 besvärar sig över den trafik som MHJ bedriver på busslinjen Ödeshög-Väderstad och som man anser tar trafikanter från järnvägs-
trafiken Ödeshög-Hästholmen.

Trots olika åtgärder för att rationalisera driften vid MHJ — tex införande av motorvagnstrafik — förblev ekonomin svag. Konkurrensen från såväl person- som lastbilar ökade också under 1930-talet. Det blev allt svårare att klara en fortsatt drift i enskild regi. Liksom många andra järnvägar i Sverige kom nu också MHJ att förstatligas. Detta skedde i enlighet med ett av riksdagen år 1939 taget beslut om förstatligandet av det enskilda svenska järnvägsnätet. Redan i december samma år kom staten att överta MHJ för en summa av 350.000 kronor. Från den 1 januari 1940 uppgick således Mjölby-Hästholmens Järnväg i Statens Järnvägar.

Liksom järnvägen i sin helhet fick även MHJ under andra världskriget ett uppsving vad gällde både person- och godstrafiken. Men när kriget var slut i maj 1945 kom snart en ny och kärvare tid att möta järnvägen. Bilismen ökade mycket kraftigt och konkurrensen från lastbilarna blev också allt mer kännbar.

Åtgärder diskuterades för att möta konkurrensen från bilismen. MHJ ingick i ett geografiskt område som dominerades av de smalspåriga järnvägarna. Detta ledde till problem inte minst för godstrafiken



då man var tvungen till tidsödande och fördyrande omlastningar mellan normal- och smalspår.

För MHJ:s del var det framför allt trafiken till Ödeshög som berördes av dessa omlastningar. Och i allt större omfattning lastade man om till bil då bärigheten på den smalspåriga banan mellan Hästhol-

Hogstad station omkring 1915. Samling: Svenska Järnvägsklubben.

men och Ödeshög var låg. Omlastningen skedde vid Hästholmen eller vid Heda-slätt när det var fråga om tyngre och ömtåligare gods, annars i Hästholmen eller i Fågelsta.

Tanken på att bredda sträckan mellan Hästholmen och Ödeshög kom därför att aktualiseras. Redan 1938 förekom ett sådant förslag som dock inte resulterade i någon breddning. 1945 återkom detta förslag som främst drevs av den berörda industrin. Men det skulle komma att dröja till år 1959 innan detta var genomfört.

Den allt mer ökande privatbilismen minskade resandet allt mer och man började ersätta vissa tåg med buss. Så skedde tex år 1947 då landsvägsbussar kom att ersätta vissa dåligt utnyttjade tågturer kvällstid. Därmed var början till slutet för MHJ som fulldriftsbana på allvar inlett.

1950-talet präglades inte av en allt för järnvägsvänlig opinion eller tilltro till järnvägen som ett trafikmedel med framtidsutsikter. Och under år 1957 kom så ett förslag från Kgl Järnvägsstyrelsen som slog hårt mot järnvägarna i västra Östergötland. Man föreslog en total nedläggning av den smalspåriga järnvägslinjen Hästholmen-Vadstena samt att efter en ombyggnad till normalspår av sträckan Hästholmen-Ödeshög bibehålla godstrafiken där. För MHJ föreslogs en nedläggning av persontrafiken men bibehållande av banans godstrafik.

Den debatt som kom att följa på detta förslag känns fortfarande aktuell. Om järnvägen helt eller delvis lades ned skulle bygden drabbas hårt. Bussarna kunde inte fullt ut ersätta tågen och för industrin skulle det bli kostnader och problem. De



besparingar som Järnvägsstyrelsen hade räknat fram — 130.000 kronor per år för MHJ om persontrafiken lades över till buss — kunde ifrågasättas. Vagnätet i området var också dåligt och omfattande upprustningar var nödvändiga vid en järnvägsnedläggelse. Dock hade ”utvecklingen sin gång” och de berörda banorna lades ned i enlighet med det ovan framförda förslaget.

Sista persontåget Hästholmen-Mjölby 31 maj 1958 i Hästholmen. Foto: Erik Linder.

Lördagen den 31 maj 1958 gick så det sista ordinarie personförande tåget på järnvägen mellan Mjölby och Hästholmen. För att citera Östgöta Correspondentens reportage från denna sista resa så väckte inte sista tåget någon större uppmärksamhet där det drog fram genom det

sommarfagra landskapet. Passagerarna var få och stationerna låg tomma och öde. Inga flaggor vajade utan flaggstängerna stod tomma. Med på sista turen var dock representanter för kommunerna, länsstyrelsen och SJ.

När tåget hade nått fram till slutmålet Hästholmen åkte den inbjudna skaran till Ombergs turisthotell där SJ bjöd på avskedskaffe.

I direkt samband med persontrafikens nedläggning skedde även indragningar av service utmed MHJ. Efter dessa indragningar kunde man endast få fraktgods expedierat vid Väderstad, Rök och Hästholmen. Och endast stationshusen i Väderstad och Hästholmen kom att behållas av SJ — de övriga såldes till privata köpare.

År 1959 var breddningen av sträckan Hästholmen-Ödeshög (5 km) klar och således hade Ödeshög nu fått normalspårsförbindelse — om det så bara var för gods!

Banans underhåll kom att eftersättas allt mer och transportvolymen minskade successivt under 1960- och 1970-talen. I april 1976 drogs den sista bemanningen in utmed banan då godsutlämningen i Väderstad upphörde. Därefter återstod endast vagnslasttrafik på forna MHJ.

Mot slutet av 1970-talet var banan i ett akut behov av upprustning. Antalet vagnslaster var omkring 300 per år och

det var i huvudsak vid Väderstad som godsutbyte skedde samt i någon mån i Rök och Ödeshög. Framtiden för MHJ var ytterst mörk — SJ var inte särskilt intresserad av att satsa på banan då man ansåg underlaget vara för ringa för att motivera en fortsatt trafik. Dock var banans fortsatta existens av största betydelse för en del av områdets näringsliv.

Det var särskilt företaget i Väderstad som var beroende av järnvägen. Göta Lantmän lastade spannmål och lossade i viss utsträckning gödningsämnen. Men det var i första hand Väderstad-Verken AB som var beroende av tillgången till en direkt järnvägsförbindelse. Detta företag tillverkar lantbruksredskap som till stor del sedan exporteras. Man är även beroende av intranporter i form av stålämnen från Boxholm. Väderstad-Verken AB var vid denna tidpunkt den helt dominerande kunden för järnvägen med 70-80% av godsvolymen under normaltrafikår och omkring 50% när spannmålslaget i Rök omsattes.

Mot denna bakgrund igångsattes en aktion för att rädda fortsatt drift på banan. Det var i första hand Väderstad-Verken AB som tillsammans med Mjölby kommun arbetade för att järnvägen skulle finnas kvar och få en erforderlig upprustning. Också från Göta Lantmäns sida fanns ett intresse av att bevara banan. För Mjölby kommuns vidkommande gällde det att slå vakt om banan för det egna be-

hovet av industrispår i anknytning till Lundby industriområde. Vad gällde trafikpotentialen bortom Väderstad ansågs den vara tämligen begränsad — vilket även det ringa intresse för järnvägens fortsatta existens som visades väster om Väderstad bevisade.

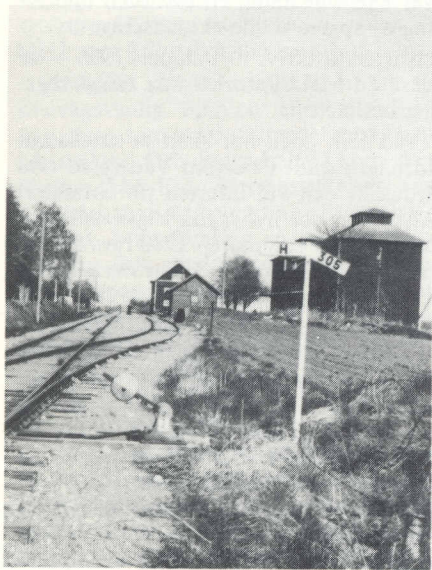
I augusti 1982 fastställde regeringen att trafiken skulle vara kvar på sträckan Mjölby-Väderstad och att trafiken bortom Väderstad skulle upphöra vid årsskiftet 1982/83. Av beredskapsskäl skulle dock sträckan bortom Väderstad få ligga kvar i fem år innan en eventuell upprivning av spåret skulle aktualiseras.

När detta skrivs — i januari 1986 — är också fd MHJ i stort intakt enligt regeringsbeslutet.

Vad som dock har skett är att banan vid några ställen bortom Väderstad (vid Heda slätt och vid infarten till Ödeshög) grävts bort för nybyggda vägkorsningar. Redan under sommaren 1980 revs hamnspåret i Hästholmen och vid flera stationer är mötesspår sedan länge upprivna.

Framtiden för MHJ är naturligtvis svår att i detalj förutsäga - men att sträckan mellan Mjölby och Väderstad kommer att finnas kvar med trafik verkar idag vara helt klart. Vad som däremot kommer att ske med banan bortom Väderstad är lite oklarare. Snart har de utsatta fem åren gått och ett nytt ställningstagande kommer således att ske tämligen snart för denna sträcka. Att trafiken skulle återupptas

igen är inte troligt — om inte idéerna som
blå funnits i Mjölby kommun på en tu-
ristsatsning förverkligas inom de närmaste
åren.



*Strax före Väderstad passeras fd riksettan i
plan. Foto: Christer Brimalm.*

*Infarten till Hedsått från Hästholmen 26 maj
1968. Har sista tåget gått på denna del av ba-
nan? Foto: Erik Linder.*

H
M
de
B
ti
gi
ke
nc
fö
na
ett
sp
de
Sp
30
sp

fö
va
bö
till

he
De
Av
6,3
km
25,
me
un
huv
på

I
ME

Banan

Mjölby-Hästholmens Järnväg byggdes av den välkända danska entreprenadfirman Bröchner, Larsen & Krogh med en för sin tid god teknisk standard. Sålunda uppgick rälsvikten till 31,5 kg per meter, vilket då var över genomsnittet för enskilda normalspårsbanor. (Originalrälerna ligger fö fortfarande kvar på större delen av banan). Omkring 40.000 slipers lades in med ett avstånd på 80 cm i huvudspår. De ursprungliga sliprarna var inte impregnerade eftersom detta ännu inte var så vanligt. Spårlängden i huvudspår uppgick till 30.742 m; till detta kom 1.634 m i sidospår och 810 m i industri och hamnspår.

Banan medgav ett axeltryck på 13 ton för lok och motorvagnar och 15 ton för vagnar. Största hastigheten sattes från början till 50 km/tim, vilket 1912 höjdes till 70 och senare till 80 km/tim.

MHJ är en typisk "slättbana" men inte helt plan, som man kanske kunde tro. Den brantaste stigningen är 10 promille. Av hela linjen ligger 12,4 km horisontellt, 6,3 km i lutning under 5 promille och 12,0 km i lutning mellan 5 och 10 promille. 25,9 km av huvudspåret är raksträcka, medan endast 2,6 km har en kurvradie på under 500 m. Den snävaste kurvradien i huvudspår är 300 m och den förekommer på en sträcka av 200 m.

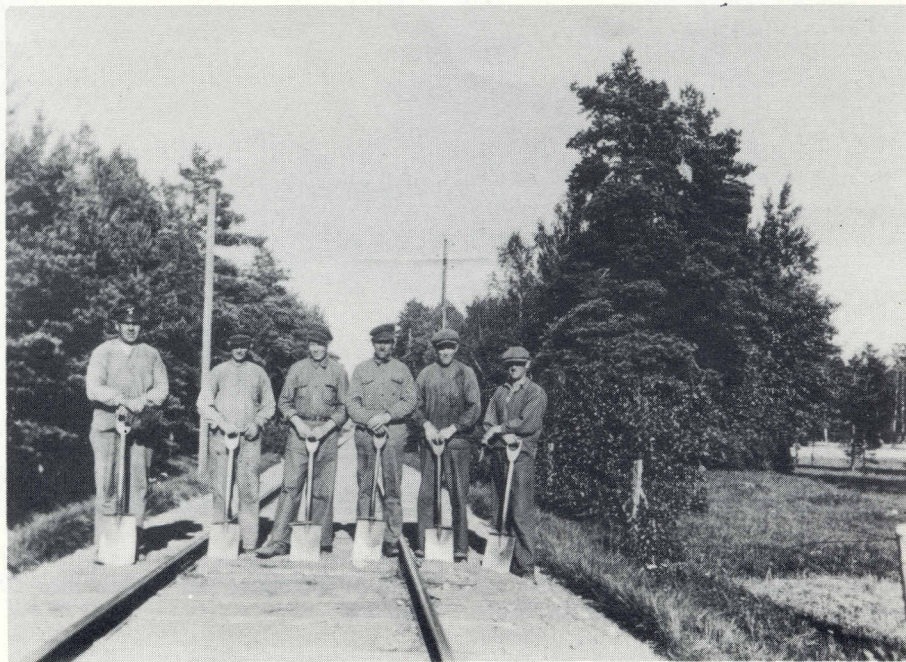
Den enda större konstbyggnaden på MHJ är bron över Svartån vid utfarten

från Mjölby. Den har en längd av 71 m och det största spannets längd uppgår till 47 m.

Banunderhållet var en tung post i ekonomin och fick sitta emellan när trafiken var vikande. Förare kan berätta att det kunde vara nog så slängigt att dundra

fram med 70-80 km/tim över de korta rälerna i rälsbuss. Efter persontrafikens nedläggning skars underhållet ned till ett

Banarbetare på Hästholmsbanan under bo-lagstiden. Foto: T Björckmann, Väderstad. Samling: Erik Linder.





minimum, medan man år från år väntade på den slutliga nedläggningen. Sedan regeringen beslutat om att bibehålla trafiken till Väderstad har vissa arbeten gjorts, men banan är idag i ett dåligt

skick. Den får visserligen trafikeras med 20 tons axeltryck, men endast med 20 km/tim!

Ett av jubileumstågen gör uppehåll i Hogstad i samband med banans 75-årsjubileum 11 maj 1985. Till vänster ses det gamla stationshuset, som nu är privatbostad. Perrongen och godsmagasinet är rivna och av bangården återstår bara ett genomgående spår. Foto: Christer Brimalm.

Stationerna

Mjölby

Mjölby station tillhörde SJ. Tågen på Mjölby-Hästholmens järnväg utgick från ett stickspår mellan spår 2 och 3. Stickspåret slutade mot dåvarande tågexpeditionens södra gavel. En smal träplattform ledde fram till MHJ-tågen.

I Mjölby hade järnvägen ett lokstall med plats för tre lok samt ett garage för en motorvagn. Det fanns ingen bestämd verkstad utan loken reparerades på sina stallplatser. I Mjölby fanns också möjlighet till kol och vattentagning samt en vändskiva så att man kunde vända loken. Fasta signalanordningar fanns vid infarten: En semafor och en skivsignal.

Hogstad

Hogstad hade ett mötesspår med 210 m längd. Där fanns ett stationshus med väntsal, expeditjonsrum, bagagerum samt ett boningsrum med kök. Där fanns också ett godsmagasin samt några uthus. Mellan spåren fanns en 40 m lång plattform. Stationen hade en sk T-semafor.

Väderstad

Väderstad hade från början ett mötesspår och ett stickspår. Senare tillkom ytterligare ett sidospår. Stationshuset innehöll väntsal, expeditjonsrum, bagagerum samt två boningsrum med kök på nedre botten samt ett rum med kök på övre våningen.

Järnvägsstationen, Väderstad.



Där fanns också godsmagasin samt uthus. I Väderstad fanns anslutning till den smalspåriga järnvägen Väderstad-Skänninge-Bränninge. Även Väderstad hade en T-semafor.

Järnvägsstationen i Väderstad på MHJ-tiden. Loket är nr 1 eller 2. Gammalt vykort. Samling: Stig Palmqvist.



*Göta Lantmäns silo dominerar järnvägsområdet i Väderstad och präglar ortens silhuett.
Foto: Christer Brimalm 11 maj 1985.*

Sva
Sva
och
ut
fam
hals

Rö
Rök
spår
Väd
sem

Svanshals

Svanshals hette från början Hallberga, och hade ett mötesspår. Stationshuset såg ut som det i Hogstad. Mellan spåren fanns en plattform av trä. Också Svanshals hade en T-semafor.

Rök

Rök hade ett mötesspår samt ett stick-spår. Stationshuset var likadant som det i Väderstad. Här fanns likaledes en T-semafor.

Kolstad

Mellan stationerna Rök och Hedslätt fanns hållplatsen Kolstad. Vi har också hört benämningen Hillingstad på den.

Hedslätt

Hedslätt station hade ett rundspår, stationshus samt godsmagasin. Signalen var likadan som på föregående stationer. Signalmasten finns bevarad hos VÖJF i Vadstena. De första åren var Hedslätt bara hållplats och hette Heda. Den blev station 1915.

Alvastravägen

Mellan stationerna Hedslätt och Hästholmen fanns hållplatsen Alvastravägen. Hit åkte man om man ville besöka Omberg.

Hästholmen

Hästholmens station ägdes först av FWÖJ, senare av Mellersta Östergötlands

Stationsområdet i Väderstad 1949. Foto: Stig Palmqvist.





Ett persontåg stod inne på stationen i Svanshals när den här bilden togs år 1916. Lägg märke till T-semaforen och stavningen av stationsnamnet. Samling: Svenska Järnvägsklubben.



Svanshals station 1985. Godsmagasinet står fortfarande kvar. Stationshuset är privatbostad. Foto: Christer Brimalm.



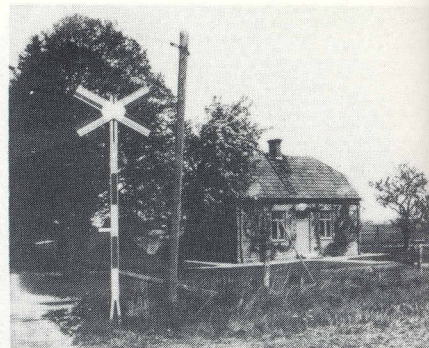
Ovan till höger: Rök station 1985. Bangården kvarligger ganska intakt. Stationshuset har blivit privatbostad. Foto: Christer Brimalm.



Rök station 1916. Samling: Järnvägarnas Museiförening.

Överby banvaktsstuga 23/5 1968. Foto: Erik Linder.

En Hilding Carlsson-rälsbuss står inne vid perongen i Hedaslätt någon gång under SJ-tiden före 1958. Samling: Järnvägarnas Museiförening.



Hedaslätt var ursprungligen hållplats, men blev ganska snart station. Av husets utseende framgår klart att det har blivit tillbyggt. Liksom de övriga kvarvarande stationshusen används det numera som privatbostad. Bilden är tagen 1985. Foto: Christer Brimalm.





Ett MHJ-tåg är på ingående till Hästholmens station, draget av lok 1 eller 2. Bilden är troligen från 1930-talet. Stationshuset är numera rivet. Foto: Järnvägsmuseum.

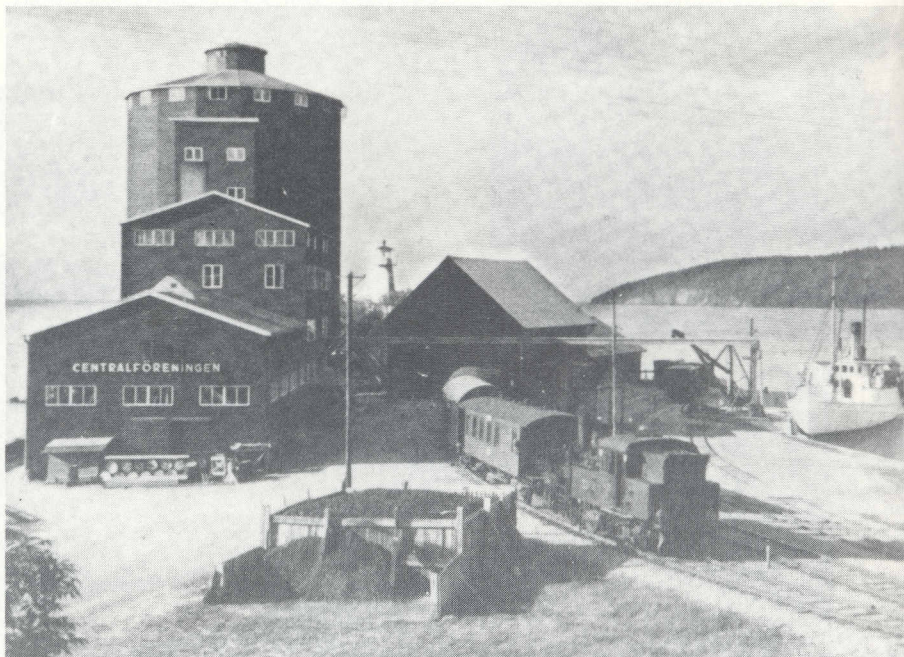
Järnvägar, MÖJ. MHJ hade på platsen ett rundgångsspår, stickspår samt ett lokstall med plats för två lok och en vändskiva. När SJ tog över MÖJ 1950 byggdes en överföringsramp med tillhörande stickspår. Samtrafik förekom mellan MÖJ och MHJ. Här fanns ett sidospår ner till Hästholmens hamn.

Hästholmens Hamn

Hästholmens hamn hade bara ett stickspår. Man körde parallellt med smalspåret ned till hamnen från Hästholmens station.

Utöver dessa stationer och hållplatser fanns också följande hållplatser, där tågen brukade stanna vid behov: Skrukeby och Kolstorp (mellan Mjölby och Hogstad), Blackstad, Vistad och Nybble (mellan Hogstad och Väderstad), Tungelunda (mellan Väderstad och Svanshals), Valla (mellan Svanshals och Rök), Eveboda (mellan Rök och Kolstad) och slutligen Tjugbyvägen (mellan Kolstad och Heda-slätt). De här små hållplatserna stod aldrig i Sveriges kommunikationer, men var lika fullt i bruk i många år.

När SJ tog över klassades samtliga stationer utom Väderstad och Hästholmen ned till hållplatser. Detta innebar naturligtvis en degradering av MHJ-personalen på de andra stationerna. Det berättas att den gamle stinsen Salomon Norrby i Rök



var mycket förtörnad över att inte längre ha något med tågens gång att göra. För att blidka honom gav SJ honom specialtillstånd att även i fortsättningen ge avgång till tågen! På detta sätt kunde han behålla sin värdighet i lokalbefolkningens ögon.

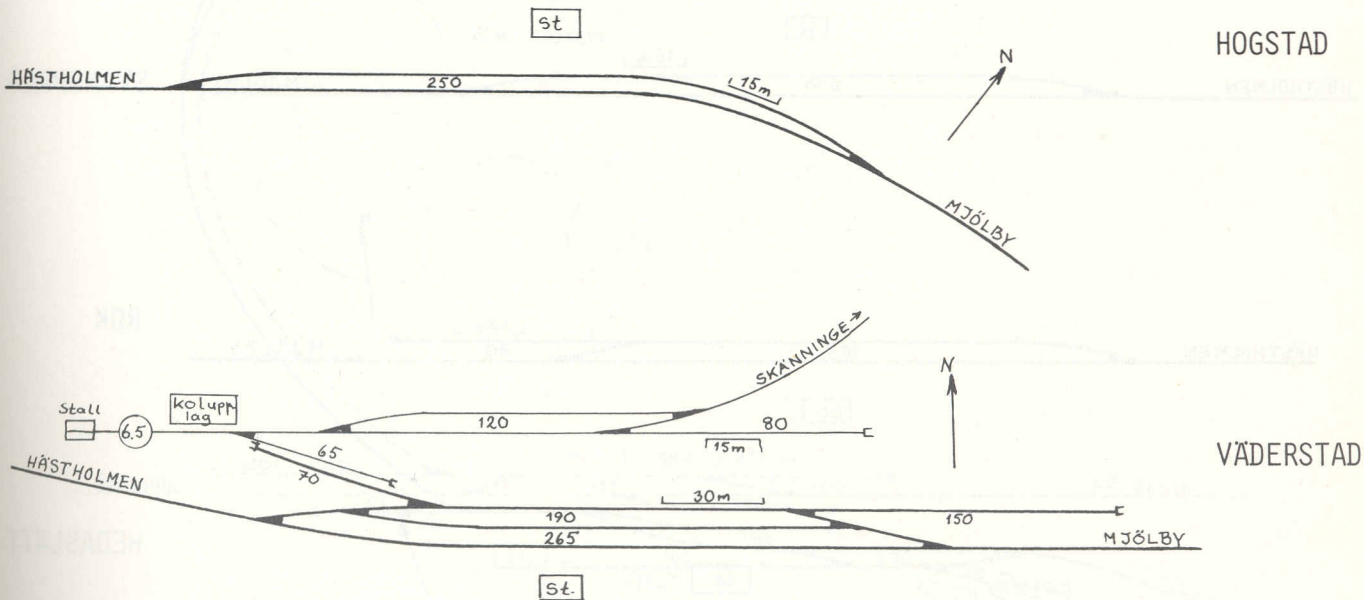
Hästholmens hamn i början av 1950-talet. Tåget dras av W-lok. Fotograf okänd.

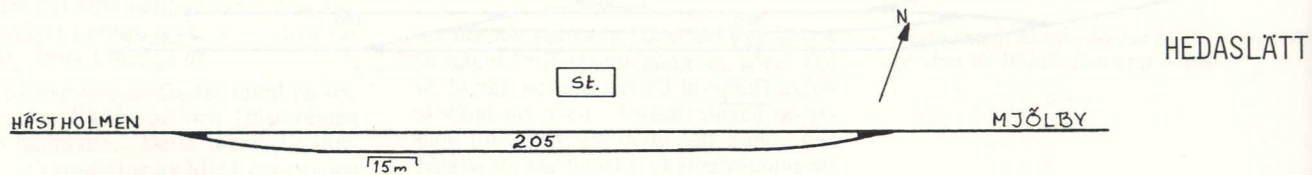
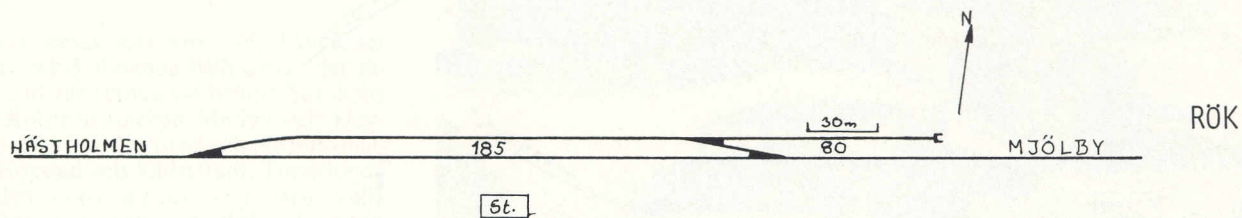
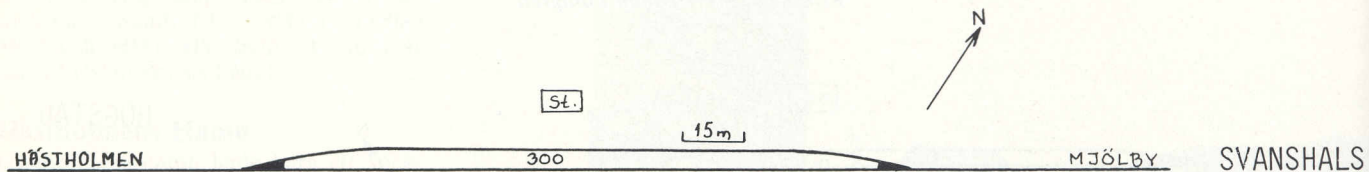
Spårplaner för stationerna på MHJ under privatbanetiden.

Godkända ur sekretessynpunkt för spridning. Lantmäteriverket 1986-02-18.

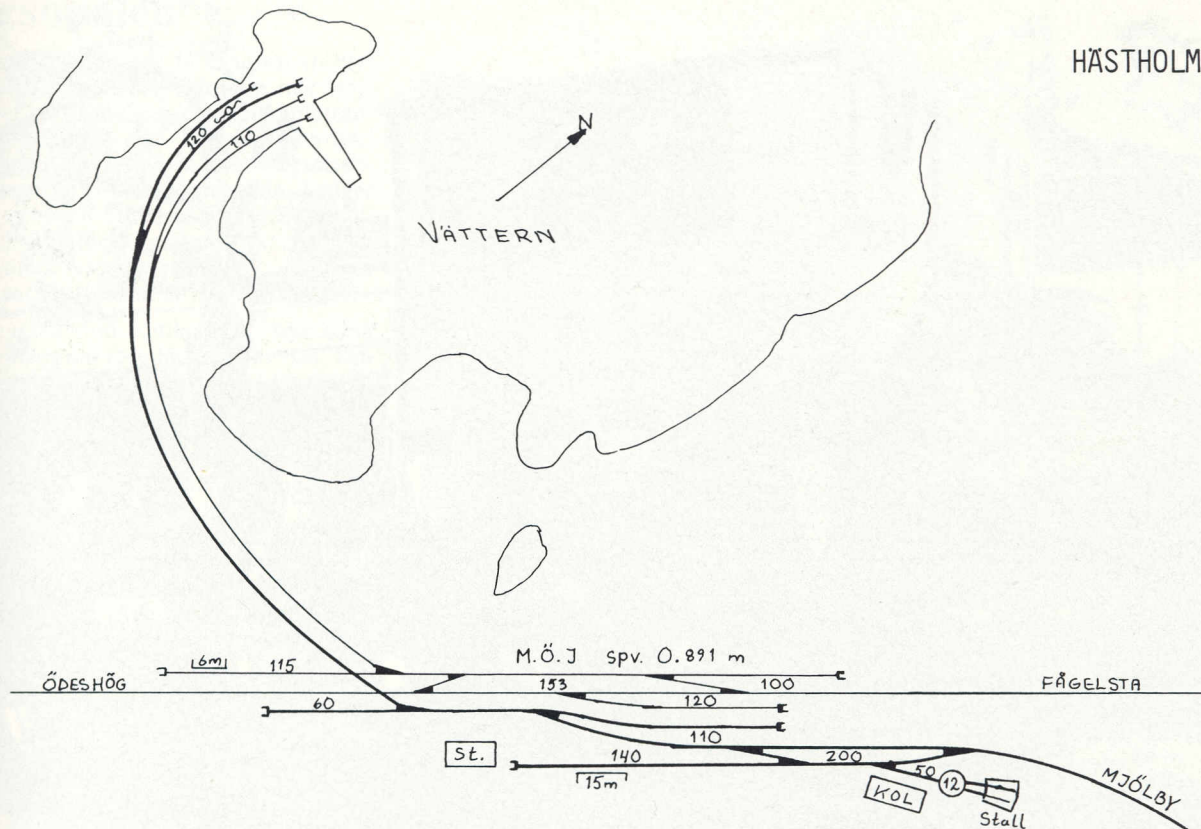
Siffrorna bredvid spåren anger hinderfri längd.

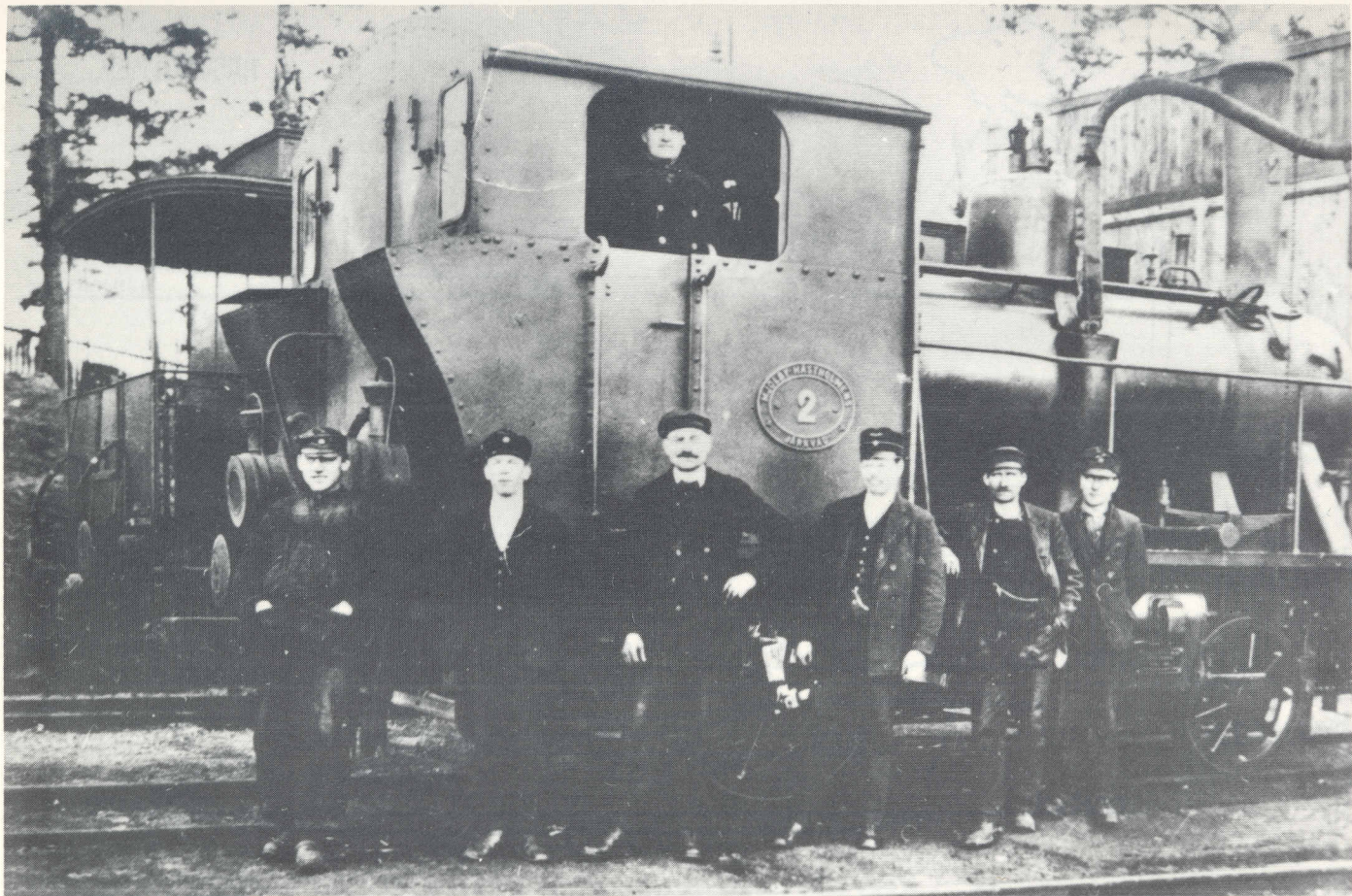
Ritningar: Carl-Johan Fahlgren





HÄSTHOLMEN





I
M
e
li
d
k
d
d
b
1

fi
n
u
T
e
h
la
u
C
à
d
ro
n

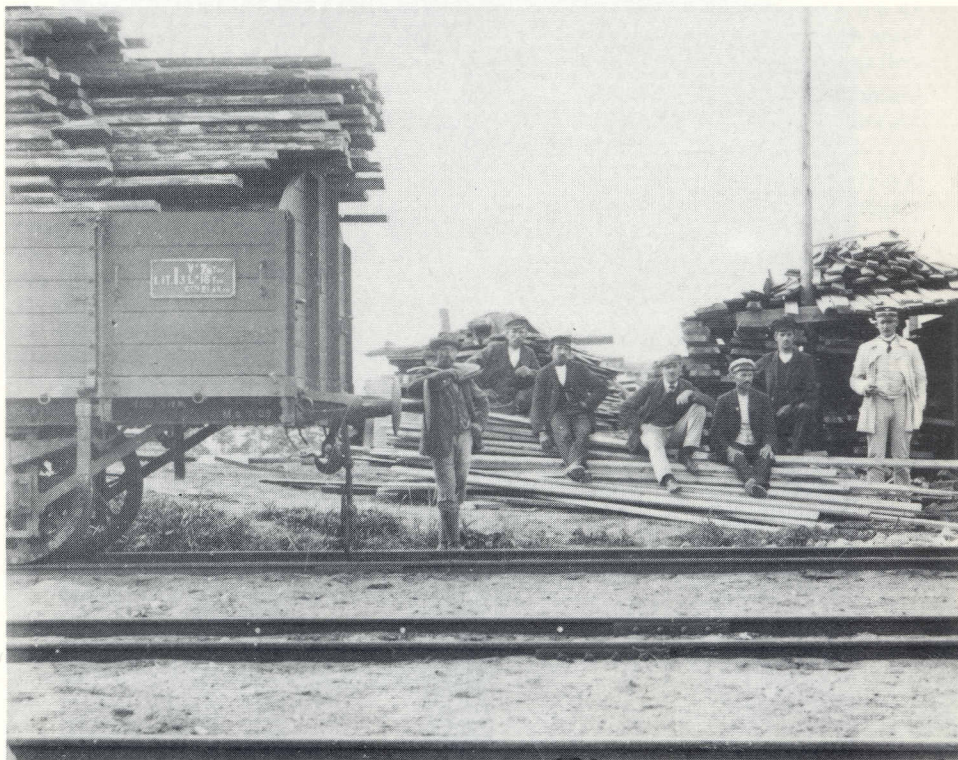
F
n
h
se
w
d
o
d

Personalen

Mjölby-Hästholmens Järnväg var ett litet enskilt järnvägsbolag och hade inte möjligheter att hålla sig med någon omfattande uppsättning av befattningshavare. 1918 års utgåva av Svensk Järnvägsmatrikel anger 20 ordinarie anställda. Utöver dessa brukade finnas några extra anställda och tillfällig arbetskraft. När tiderna blev sämre skars personalstyrkan ned, så 1930 var det 14 ordinarie anställda.

I spetsen stod trafikchefen, som även fungerade som föreståndare för ban- och maskinavdelningen samt förrådet. Dessutom var han kamrerare och kontrollör. Trafikchefen hette Gustaf Adolf Norrby, en smått legendarisk man. Till sin hjälp hade han en byråbokhållare, senare kallad stationsskrivare. Under åren 1920-29 upprätthölls den befattningen av Hugo Gyllenholm, som många år senare skulle återkomma till Mjölby och bli stins på SJ där. Han efterträddes av Dagmar Lindroth. Dessa två personer var hela förvaltningen på MHJ.

Framför lok nr 2 har ett antal av järnvägsmännen vid MHJ ställt upp sig för fotografering. I hytten Martin Hellerstedt, banans förste eldare som med tiden blev lokmästare. Nedanför från vänster förarna Ebbesson och Neyman, konduktören Axel Wennberg, Karlsson, Åsberg och Bengtsson. Fotograf okänd. Samling: Anders Blomvik.



Bräder lastas i en av MHJ:s I3-vagnar på 1910-talet. Foto: Karl-Otto Karlsson/Valter Anderssons samling.



På maskinavdelningen fanns lokförman Alfred Karlsson, som hade ett par man-
nar under sig.

Banavdelningen bestod av en banmä-
tare och fem banvakter, vilket skars ned
när ekonomin blev besvärlig. Dessutom
fanns tillfälligt eller extra anställda i viss
utsträckning. Banmästaren hette Carl
Ekström.

På de fem stationerna som tillhörde
MHJ fanns givetvis stationsföreståndare.
Stinsen i Rök hette Salomon Norrby och
var bror till trafikchefen. I Svanshals satt
Viktor Karlsson och i Väderstad Oscar
Liljestrand.

Det fanns en ordinarie lokförare och 1-
2 eldare. Den förste lokföraren som an-
ställdes hette Olof Lindsson och eldaren
Martin Hellerstedt. Som konduktör an-
ställdes Axel Wennberg.

*Fd MHJ-personal framför Väderstads sta-
tionshus 1942. Till vänster Sixten Lindgren, i
mitten stationsmästare Ivan Gärtner, till höger
Janne Brundahl. Bilden tillhör Geijer Örlind.*

Trafiken

En titt i några olika årgångar av Sveriges kommunikationer ger följande bild av hur persontrafiken var anordnad på MHJ:

1914 trafikerades banan av tre personförande tågpar dagligen, varav ett var blandat tåg, som alltså även medförde godsvarnar och hade väsentligt längre gångtid än de övriga. Den kortaste restiden var 41 min mellan Mjölby och Hästholmens hamn i båda riktningarna. Det innebär en medelhastighet inklusive fem uppehåll på 46 km/tim; en aktningvärd siffra för sin tid. Enligt uppgift hände det att tiden fick pressas till 35 min för att hålla anslutningen med snälltåget på stambanan i Mjölby när ångbåten Trafik var försenad till Hästholmen! De andra tågen låg på 50-60 min gångtid Mjölby-Hästholmen.

1930 hade utbudet utökats till 5 tågpar på vardagarna och 6 tågpar på sön- och helgdagar. Av dessa utgjordes 3 tågpar på vardagarna och 4 tågpar på sön/helgdagar av motorvarnar och 1 tågpar gick som blandat tåg. Den kortaste restiden var nu 47 min och de flesta tågen låg kring 55-60 min.

1950 var utbudet ungefär detsamma som 1930: 5 tågpar måndag-fredag, 6 tågpar på lördagar och 6,5 på söndagar. Den kortaste restiden var nu 49 min och för övriga tåg varierade det mellan 50-60 min. De flesta tågen var nu rälsbusståg.

Som synes blev det ingen förbättring av den totala restiden Mjölby-Hästholmen under åren, trots införande av motorvarnar och rälsbussar. Förklaringen till detta är att antalet hållplatser successivt utökades, vilket åt upp gångtidsminskningarna mellan uppehållen.

Hästholmsbanan var ju tänkt som en transitled mellan Östergötland och Västergötland samt Västsverige. Det kan därför vara intressant att se hur man lyckades tidsmässigt i konkurrensen med SJ-linjerna. En studie av 1914 års tidtabell visar att vägen via Mjölby-Hästholmen faktiskt stod sig bra. Om man tog det snabba persontåg 1 (se ovan) från Mjölby 15.22 hade man goda anslutningar vidare med ångbåten Trafik, Hjo-Stenstorps Järnväg och SJ:s snälltåg på Västra Stambanan, som stannade i Stenstorp. Alternativt kunde man resa med SJ 15.25 via Nässjö-Falköping. Även i det fallet var tidtabellen lagd med goda anslutningar. Ankomsttiden till Göteborg var i båda fallen densamma: 21.10!

Även 1930 fanns i princip samma förbindelse kvar och konkurrensförhållandet var tidsmässigt detsamma.

I 1950 års tidtabell däremot, när SJ tagit över alla de inblandade järnvägarna, är de goda anslutningarna till båtleden Hjo-Hästholmen borta. Tiderna på stambanorna har ändrats, men restiden Mjöl-

by-Göteborg är bara en halvtimme kortare än 1914 — 5 tim 19 min mot 5 tim 48 min. Idag tar det ca 3 ½ timme och antalet förbindelser är naturligtvis många fler.

Vi ska också titta på hur fordonsanvändningen gestaltade sig. Allmän svensk järnvägsstatistik ger besked om det.

1914 körde tågen på MHJ totalt 71.600 km, varav 41.700 föll på persontågen,

Cyklar lastas på en Hilding Carlsson-rälsbuss i Hästholmens hamn 1949. Till vänster rälsbussförare Gert Wennberg, till höger dito Rune Pettersson. Samling: Rune Pettersson.



155 Mjölby—Hästh.—Hjo—Stenstorp och åter 155

Bil Hästholmen—Gräna—Jönköping. Telefon Hästholmen 14.
Biljettpris: Mjölby—Hästholmens järnväg: **Zontaxa A G** tab. 338. Hjo—Stenstorp järnväg: **Zontaxa E** tab. 338.

Genomgående vagnar. II, III: Hjo—Stenstorp alla tåg. Å Ångaren mellan Hästholmens hamn och Hjo säljas biljetter till ett pris av 3: 20 och 1: 70 i II resp. III klass.

Anm.: b) Helgfria tis- och lördagar. c) Motorvagn, resgods medtages icke.
 d) Vardagar utom tis- och lördagar. e) § 8.40.

10 04				9.35				fr. Stockholm C 120				7.18	7.18	7.18	6.30	7.45
2 18				6.36				fr. Norrköping 120				1.19	1.19	1.19	3.32	10.38
3 12				8.10				fr. Linköping 120				10.20	10.20	10.20	2.40	9.10
10 12				7.12				fr. Malmö 121, 120				9.48	7.34
12 12				8.03				fr. Motala 107				10.03	10.03	10.03	3.41	9.48
P 5	II, III	II, III	II, III	P 1	P 3	Mjölby—Hästholmens juv., Mjölby, spv. 1.435		B 10a	B 10b	P 6	P 2	P 4				
6.50	d) 9.15	9.15	10.45	3.00	4.50	0	fr. Mjölby	8.30	8.30	9.14	2.05	8.12				
7.05	9.36	9.28	11.06	3.11	5.05	7	Hogstad	8.15	8.17	9.01	1.54	7.57				
7.18	10.06	9.41	11.36	3.21	5.18	14	Väderstad	7.55	8.02	8.48	1.44	7.44				
7.29	10.24	9.51	11.54	3.28	5.28	19	Svanhals	7.30	7.50	8.39	1.37	7.34				
7.37	10.42	9.59	12.12	3.33	5.36	22	Rök	7.15	7.40	8.33	1.32	7.28				
7.49	11.00	10.11	12.30	3.40	5.47	27	Heda slätt	6.56	7.27	8.26	1.26	7.14				
7.59	d) 11.10	10.20	12.40	3.47	5.57	31	t. Hästholmen	6.40	7.16	8.18	1.20	7.03				
				3.53		32	t. Hästh. hamn	...	...	...	1.15	...	
8.45	11.36	11.36		4.03	7.22		t. Ödeshög 148	...	...	8.06	12.11	5.52		
				4.00		20	fr. Hästh. hamn	...	...	...	1.10	...	
				5.15		20	t. Hjo	...	...	...	11.55	...	
							Hjo—Stenstorp järnv., Hjo spv. 0.891.	G 14	P 2	P 4	P 6	...				
						0	fr. Hjo	III	II, III	II, III	II, III	...				
						8	Björkestorp	9.00	11.47	4.55	9.03	...				
						8	Mofalla	8.40	11.34	4.42	8.51	...				
						14	Styrshult	8.19	11.24	4.30	8.38	...				
						20	Korsberga	7.48	11.13	4.19	8.26	...				
						26	Bilkorp	7.18	11.02	4.07	8.13	...				
						26	Fridene	7.03	10.57	4.01	8.04	...				
						29	Vreten	...	...	...	...	...
						29	t. Svensbro	...	...	...	...	...
							t. Tidholm 156	...	7.45	1.30	5.20	...				
							fr. Tidholm 156	...	11.45	4.35	8.20	...				
							fr. Svensbro	6.48	10.52	4.00	8.03	...				
							Dala	6.34	10.44	3.51	7.54	...				
							t. Stenstorp	6.15	10.37	3.42	7.45	...				
							t. Skara 157	8.43	7.56	1.08	4.12	5.11				
							t. Lidköping 157	7.40	6.55	12.18	2.25	4.05				
							t. Skövde 124	4.42	9.04	3.05	6.24	...				
							t. Falköping B 124	12.28	10.12	2.29	7.14	...				
							t. Östeborg 124	10.22	7.00	11.35	3.50	...				
							t. Stockholm C 124	9.43	...	7.50	12.30	...				

22.600 på blandade tåg och godståg och 7.300 på arbetståg. Tågen var inte särskilt stora: I genomsnitt 8,8 axlar. Vid den här tiden var det enbart ångdrift på MHJ och loken och ångmotorvagnen förbrukade under året 750 ton utländska stenkol som kostade 21:72 per ton.

1934 hade ångdriften minskat kraftigt i betydelse. MHJ hade nu i hög grad övergått till motorvagnar i persontågen och godstrafiken hade gått ned pga de dåliga tiderna. Under det här året gick det därför bara åt 250 ton utländska stenkol + 100 m³ ved till ångdriften (motsvarar i bränslevärde 11 ton kol). Kolet kostade ungefär lika mycket som 1914 eller 20:— per ton.

Genom att man körde fler tåg så hade antalet tågkm ökat till 91.900. Härav föll bara 18.900 km på blandade tåg och godståg och 0 km (!) på arbetståg! Tågen var mycket korta: I ångloksdragna tåg i genomsnitt 6,3 axlar och i samtliga tåg 4,0 axlar.

Tidtabell för Mjölby—Hästholmens Järnväg. Sveriges Kommunikationer 1 okt 1922.

Bilden på motstående sida: Vid avstigandet i Mjölby kunde en resenär på Hästholmsbanan mötas av den här synen under åren fram till stambanans elektrifiering i början av 1930-talet. Persontåget, som ska gå söderut mot Tranås, dras av SJ ånglok litt B nr 1142. Vykort från omkring 1910. Samling: Mjölby kommun, kulturnämndens arkiv.

Mjölby. Järnvägsstationen.





Mjölby station på 1940-talet. Till vänster, strax utanför bilden, slutade det spår, varifrån Hästholmsbanans persontåg utgick. Vykort. Samling: Mjölby kommun, kulturnämndens arkiv.

1946



MJÖLBY Järnvägsstationen

I allmän svensk järnvägsstatistik finns också uppgifter om godsmängderna och antalet resenärer för varje år under bogslasttiden. Vi har sammanställt de uppgifterna i diagramform.

Som framgår var det aldrig fråga om några omfattande strömmar av gods eller resande på MHJ. Toppnoteringarna nåddes 1914 och sedan gick trenden hela tiden nedåt, även om det kunde vara stora variationer år från år.

Persontrafiken höll sig uppe betydligt bättre än godstrafiken. Delvis hänger detta samman med att persontrafiken alltid är mindre konjunkturkänslig, men förmodligen kan man också här se resultatet av bogslastens politik att köra fler men lättare tåg och att stanna på flera ställen. Härigenom ökades givetvis passagerarunderlaget och nedgången kunde hållas tillbaka.

Godstrafiken dominerades av jordbruksprodukter och trävaror: Spannmål, hö och halm, virke och gödningsämnen var viktiga inslag. Betor förekom också, men inte i några stora mängder som på smalspårsbanorna. Av betydelse var också grustransporterna. Särskilt under 1910-talet skickades betydande mängder grus iväg till SJ:s banbyggnad på linjen Åby-Järna. Gruset kom i huvudsak från grustaget vid Kungshöga i utkanten av Mjölby.

SJ-tiden

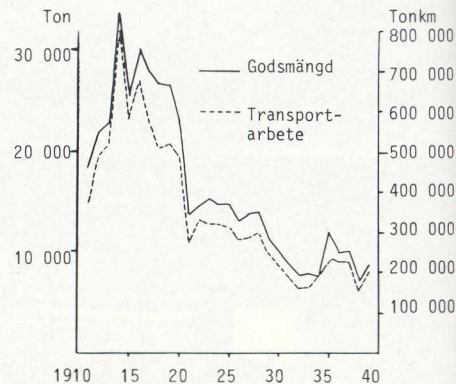
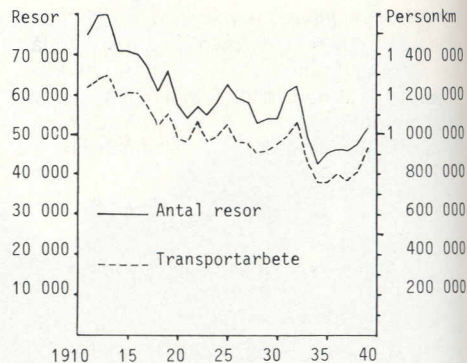
För SJ-tiden är det svårare att få fram några siffror på trafikens omfattning. En-

ligt uppgift ska dock persontrafiken ha hållit sig uppe relativt väl under 1950-talet fram till nedläggningen 1958; man kan kanske förmoda att den efter en ökning under andra världskriget gick ned igen till ungefär samma nivå som före kriget. Med SJ som ägare ställdes dock krav på andra trafiknivåer för att man skulle vara intresserad av att driva persontrafiken vidare.

Godstrafiken fortsatte som tidigare. Ännu 1963 har vi uppgift om att banan trafikerades med ett dagligt godståg måndag-lördag. Breddningen till Ödeshög gav inledningsvis ett visst tillskott som bidrog till att hålla uppe godstrafiken. Några långa godståg var det dock inte frågan om — uppgifterna från 1963 anger antalet axlar i tågen till mellan 2 och ett 20-tal under olika dagar.

Godset var fortfarande av övervägande agrar karaktär. Göta Lantmän och AB John Andersson lastade ut spannmål i Väderstad och i Hästholmens hamn och tog säsongsvist emot stora partier konstgödning. Från Väderstad skickades massaved och fodermedel och från Ödeshög massaved, frysenheter, hushållsmaskiner och motorcyklar. Antalet vagnslaster uppgick till 471 år 1969.

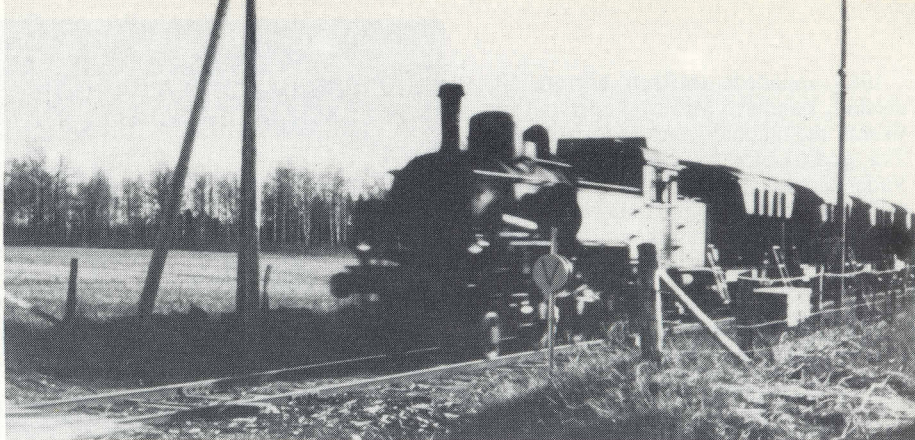
Lördagstrafikeringen hade försvunnit senast 1970 och senare på 1970-talet övergick man till trafik tre dagar i veckan. På denna nivå stannade det sedan fram till idag. Visserligen vändes nedgången i godsmängderna till en uppgång (från



Transporterna på Mjölby-Hästholmens Järnväg under privatbanetiden. Källa: Allmän svensk järnvägsstatistik. Diagram: Christer Brimalm.

3.000 till 5.000 ton per år mellan 1974 och slutet av 1970-talet) men nivån var ändå oroväckande låg. Räknat i antal ankommande och avgående vagnslaster rörde det sig om ca 400 per år, varav Väderstad svarade för 70-80%. När spannmålslaget i Rök omsattes kunde det bli litet större trafik.

Ånglok J 1392 med spannmålsvagnar på Hästholmsbanan 1961. Foto: Nils Brännlund.



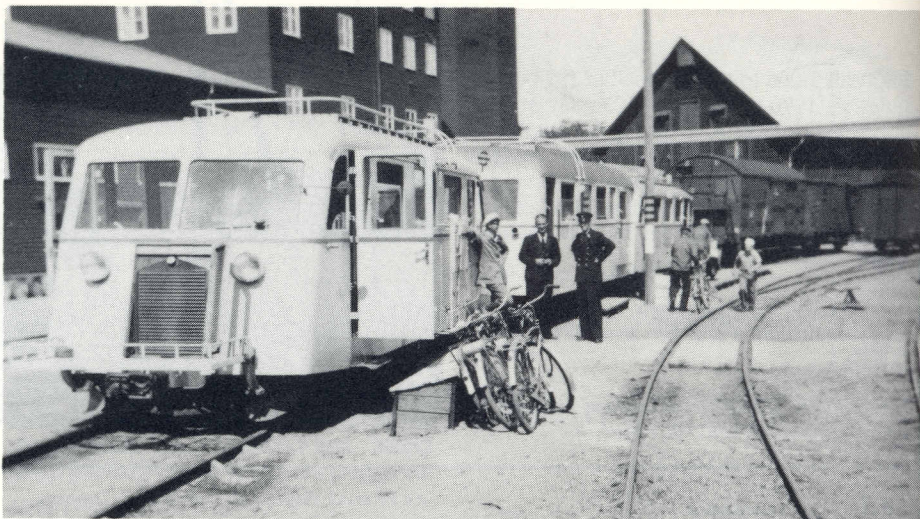
Tidtabell för Mjölby-Hästholms Järnväg. Sveriges Kommunikationer 1 sept 1957.

137 Taxetabell A.												Mjölby — Hästholmen — Mjölby.												137															
Endast 2 klass i alla tåg.																																							
Anm.: b Vardag före sön- och helgdag.																								* Inställes vissa dagar vid helgerna, se tab. 300.															
r Över Katrineholm (tab. 119) /8./5.																																							
...	23.30	...	4.35	7.25	8.30	13.05	★/6.15	241	fr. Stockholm C 119, 120	...	(b/5.17)16.00	r/9.12	...	21.59	...	5.36	...	...	23.30	...	4.35	7.25	8.30	13.05	★/6.15	241	fr. Stockholm C 119, 120	...	(b/5.17)16.00	r/9.12	...	21.59	...	5.36	...				
...	2.28	...	7.43	10.23	11.47	15.26	18.52	78	fr. Norrköping C 120	...	9.47	...	12.37	13.27	...	18.18	22.12	1.00	...	...	2.28	...	7.43	10.23	11.47	15.26	18.52	78	fr. Norrköping C 120	...	9.47	...	12.37	13.27	...	18.18	22.12	1.00	...
...	3.23	...	8.38	11.18	13.10	16.11	19.52	32	fr. Linköping C 120	...	8.50	...	11.49	14.41	...	17.13	21.10	0.06	...	...	3.23	...	8.38	11.18	13.10	16.11	19.52	32	fr. Linköping C 120	...	8.50	...	11.49	14.41	...	17.13	21.10	0.06	...
...	0.25	...	...	7.12	7.12	...	13.30	358	fr. Malmö C 120	...	15.46	...	...	(b22.06)21.51	...	5.30	...	...	0.25	...	...	7.12	7.12	...	13.30	358	fr. Malmö C 120	...	15.46	...	...	(b22.06)21.51	...	5.30	...				
...	...	...	8.24	11.45	13.48	15.58	20.33	27	fr. Motala C 107	...	9.06	...	11.35	15.16	...	17.23	20.24	...	...	...	...	...	8.24	11.45	13.48	15.58	20.33	27	fr. Motala C 107	...	9.06	...	11.35	15.16	...	17.23	20.24	...	...
	851		853	863	857	859	861★	Km.	Statens järnvägar		852		854	856		858	860	862★			851		853	863	857	859	861★	Km.	Statens järnvägar		852		854	856		858	860	862★	
	851		853	863	857	859	861★	Km.	Statens järnvägar		852		854	856		858	860	862★			851		853	863	857	859	861★	Km.	Statens järnvägar		852		854	856		858	860	862★	
...	6.20	...	9.09	b 12.22	14.40	17.10	† 21.35	0	fr. Mjölby	...	8.11	...	10.55	b 14.06	...	16.33	19.30	† 23.20	...	...	6.20	...	9.09	b 12.22	14.40	17.10	† 21.35	0	fr. Mjölby	...	8.11	...	10.55	b 14.06	...	16.33	19.30	† 23.20	...
...	6.29	...	9.18	12.32	14.51	17.22	† 21.47	7	Hogstad	...	7.59	...	10.45	13.54	...	16.22	19.18	† 23.08	...	...	6.29	...	9.18	12.32	14.51	17.22	† 21.47	7	Hogstad	...	7.59	...	10.45	13.54	...	16.22	19.18	† 23.08	...
...	6.40	...	9.27	12.42	15.01	17.33	† 21.58	14	Väderstad	...	7.48	...	10.34	13.43	...	16.11	19.07	† 22.57	...	...	6.40	...	9.27	12.42	15.01	17.33	† 21.58	14	Väderstad	...	7.48	...	10.34	13.43	...	16.11	19.07	† 22.57	...
...	6.47	...	9.34	12.49	15.08	▲17.41	▲22.06	18	Svanshals	...	7.42	...	▲10.27	▲13.35	...	▲16.04	▲18.59	▲22.49	...	...	6.47	...	9.34	12.49	15.08	▲17.41	▲22.06	18	Svanshals	...	7.42	...	▲10.27	▲13.35	...	▲16.04	▲18.59	▲22.49	...
...	6.53	...	9.40	12.55	15.14	▲17.47	▲22.12	22	Rök	...	7.36	...	▲10.21	▲13.29	...	▲15.58	▲18.53	▲22.43	...	...	6.53	...	9.40	12.55	15.14	▲17.47	▲22.12	22	Rök	...	7.36	...	▲10.21	▲13.29	...	▲15.58	▲18.53	▲22.43	...
...	7.01	...	9.48	13.03	15.22	▲17.55	▲22.70	27	Hedaslätt	...	7.28	...	▲10.13	▲13.21	...	▲15.50	▲18.45	▲22.36	...	...	7.01	...	9.48	13.03	15.22	▲17.55	▲22.70	27	Hedaslätt	...	7.28	...	▲10.13	▲13.21	...	▲15.50	▲18.45	▲22.36	...
...	a	...	a	a	a	a	a	30	Alvastravägen	...	p	...	p	p	...	p	p	p	...	...	a	...	a	a	a	a	a	30	Alvastravägen	...	p	...	p	p	...	p	p	p	...
...	7.07	...	9.53	b 13.08	15.27	18.01	† 22.26	31	Hästholmen	...	7.22	...	10.07	b 13.15	...	15.45	18.39	† 22.30	...	...	7.07	...	9.53	b 13.08	15.27	18.01	† 22.26	31	Hästholmen	...	7.22	...	10.07	b 13.15	...	15.45	18.39	† 22.30	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	t. Hästholmens hamn	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	t. Hästholmens hamn	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	t. Hjo	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	t. Hjo	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	7.47	...	10.13	13.37	15.42	18.21	0.22	36	t. Ödeshög 138	...	7.10	(†9.37)	9.55	13.00	...	18.29	21.04	...	...	...	7.47	...	10.13	13.37	15.42	18.21	0.22	36	t. Ödeshög 138	...	7.10	(†9.37)	9.55	13.00	...	18.29	21.04	...	...

1983 upphörde trafiken bortom Väderstad. Bandelen Mjölby-Väderstad trafikeras nu måndag, onsdag och fredag. Två godskunder av betydelse återstår. Väderstadverken har omkring 250 avgående och 100 ankommande vagnslaster per år och Göta Lantmän i Väderstad skickar iväg omkring 200 vagnar och tar emot 10-20.

Rälsbusståg i Hästholmens hamn 1949. Personerna är från vänster Gert Wennberg, Rune Pettersson, Kullbom. Samling: Rune Pettersson.

Vintern kunde vara besvärlig på Hästholmsbanan genom att vinden kom åt på slätten och blåste ihop snön i svåra drivor. Här har Y 344 spårat ur i en snödriva 1951. Foto: Gert Wennberg.



A. H. H.

Biljett

för

VELOCIPED,

tvåhjulig utan motor
för högst 50 km. ström

H J O.

1.0 Kr. 0,50

Oemballerad eller
otillräckligt emballerad.

0485

S J
E Persontåg
nkel

Hästholmen-

VÄDERSTAD

2.20
1.80

3

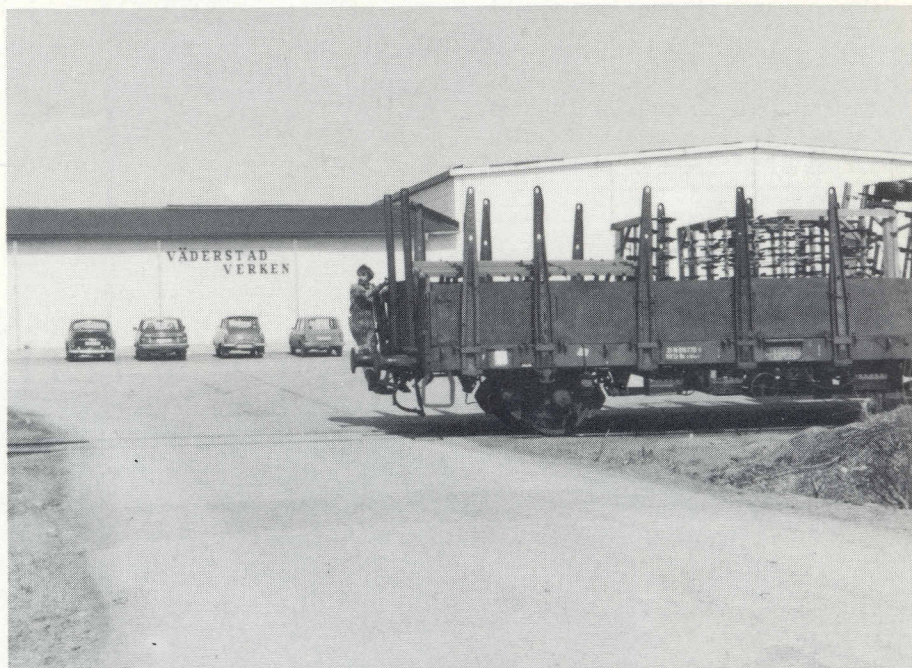
Stämpias genast vid upphåll

**Hästholmen-
Väderstad**

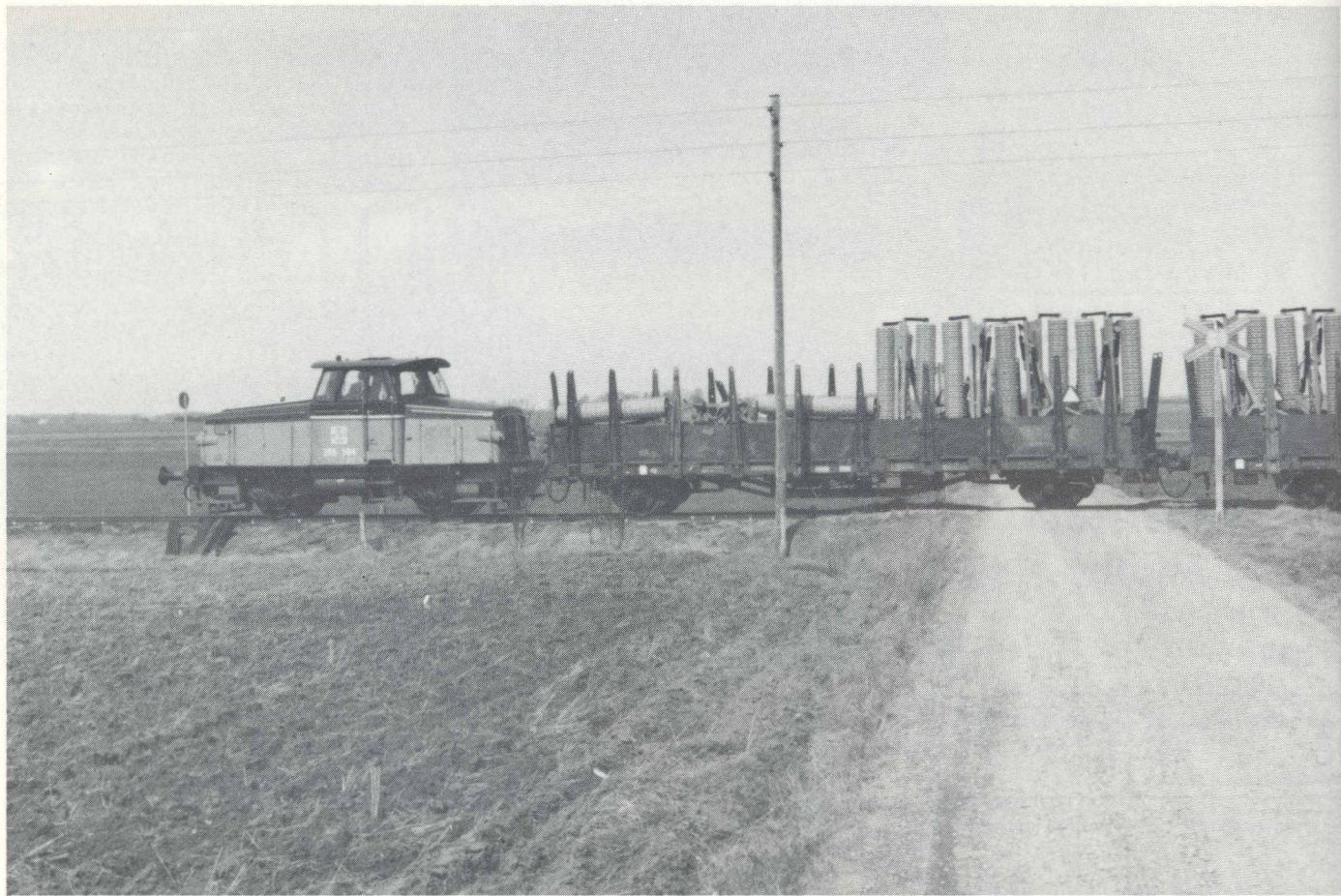
501051

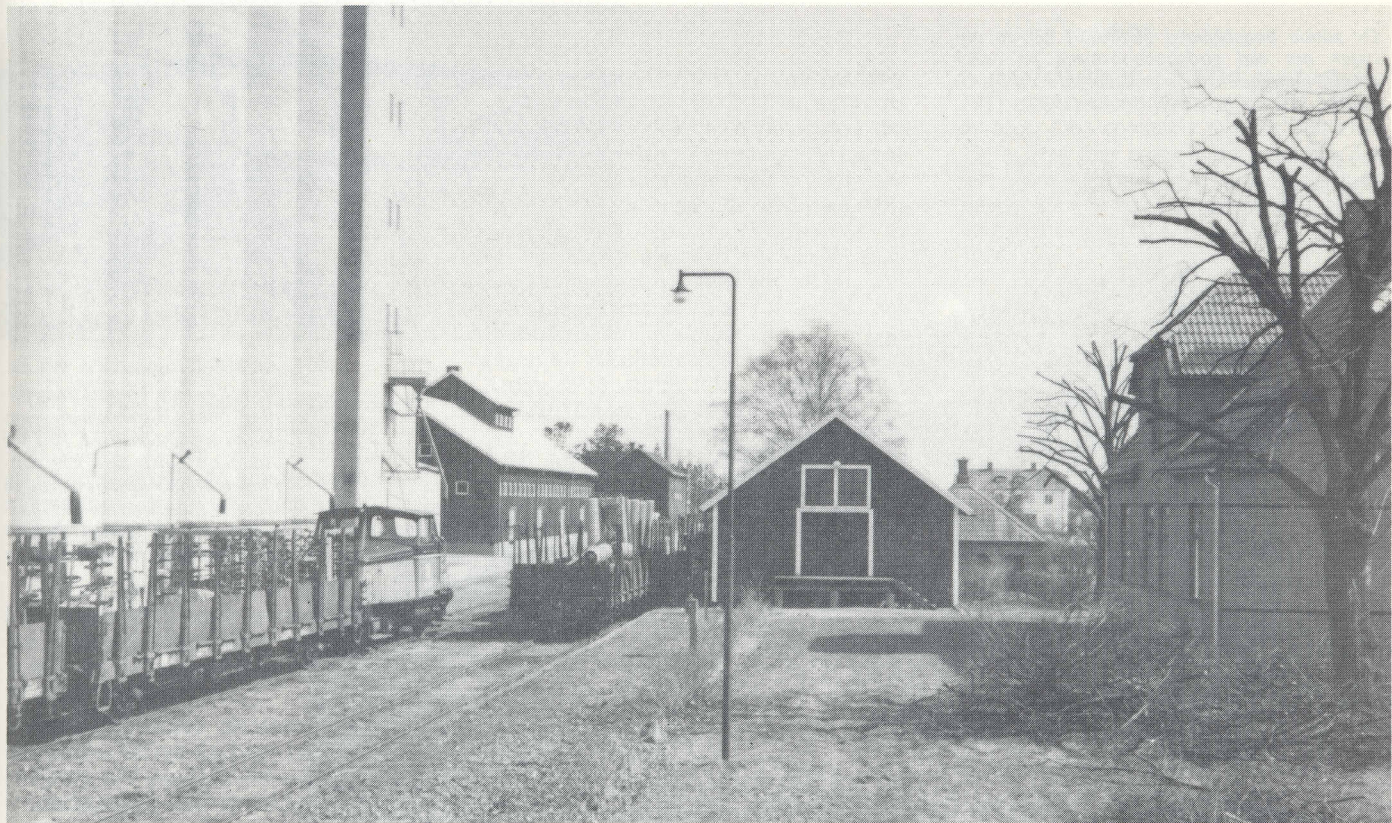


Biljetter från 1950-talet tillhöriga Sören Hellberg.



Väderstadverken är numera banans viktigaste fraktkund och den främsta anledningen till att godstrafiken finns kvar på bandelen Mjölby-Väderstad. Företaget har inget eget stickspår, utan lastar på linjen. Foto: Christer Brimalm (1985).





Ett godståg, eller enligt officiell benämning växlingsrörelse, på väg mot Väderstad en dag i början av 1985. Foto: Christer Brimalm.

Z65-an har just gjort rundgång på bangården i Väderstad och ska snart rulla tillbaka i riktning mot Mjölby igen. Foto: Christer Brimalm (1985).

De gamla magasinerna i Hedaslätt ger en an-
tydan om vad godstransporterna på MHJ
främst handlade om, nämligen jordbrukspro-
dukter. Foto: Christer Brimalm (1985).



Strax bortom Hedaslätt i rikt-
ning mot Hästholmen finns
denna karakteristiska bro vid
Jussbergs gård. Den här skär-
ningen kunde vara besvärlig på
vintern på grund av drivbild-
ningen. Foto: Einar Petters-
son. Samling: Erik Linder.

Fordonen

Trots att MHJ är en liten järnväg så har den under årens lopp trafikerats av ett antal intressanta fordon. Mest känd är den kanske för sina små trevliga ånglok, som var mycket karakteristiska.

Lok 1 och 2

Till trafikstarten levererades i månads-skiftet april/maj 1910 två stycken små tanklok med axelföljd 1 A. De var tillverkade av Motala Verkstad och inköpspriset per styck var 21.810 kr.

Det var fina och tystgående små lok, väl anpassade efter den begränsade trafikvolymen på MHJ. Loken hade gångbrygga bak-till så att eldaren även kunde fungera som konduktör. Genom att loken var så pass små och tågen i regel lätta, så var inte eldningen någon särskilt betungande uppgift.

Genom att loken bara drev på en axel blev dragkraften naturligtvis inte särskilt stor. Om det någon gång blev fråga om tyngre tåg så fick man köra koppling eller dela upp tågsättet.

Ettan och tvåan underhölls noga av lokförman Alfred Karlsson på verkstaden i Mjölby och var i förstklassigt skick vid förstatligandet. De användes dock inte mycket av SJ, även om de fanns kvar till början av 1950-talet.

Lok 3

Detta lok var ett gammalt sadeltanklok av

litt Pa med axelföljd B 1, som inköptes begagnat från SJ 1912. Det användes först som reservlok, men fick också dra grustågen mellan Kungshöga grusgrup och Mjölby i samband med grusleveranserna till SJ för byggandet av linjen Åby-Järna. Loket reparerades grundligt av MHJ med bla byte av fyrboxen. Vattentanken var dock väl liten för MHJ:s förhållanden, trots att den förstorats, och man kunde enligt uppgift inte köra hela vägen till Hästholmen utan att ta vatten. Redan 1916 såldes loket till Vattenfall, där det fick nr TKV 2.

Lok 5

Nästa lok fick inte nr 4, utan nr 5. Enligt uppgift kallade man på MHJ ett växellok litt Ke, som brukade skjuta på tunga tåg på MHJ, och som ibland lånades in, för "fyran". Detta skulle ha varit anledningen till att man hoppade över det numret för de egna loken. Femman var av SJ litt Da med axelföljd 1 B och köptes in begagnat 1918. Det användes som reservlok och skrotades 1928.

Ångvagn 1

Ångvagnen inköptes 1909 från Arlov till en kostnad av 38.200 kr. Den var treaxlig, hade en tjänstevikt på 28,5 ton och axeltryck 9,5 ton.

Tyvärr visade den sig inte motsvara förväntningarna. Maskinen var för svag och

vagnen råkade ut för skador, så att den 1911 måste stå inne för reparation hälften av året. Den användes mycket litet efter 1910. 1914 togs maskineriet bort och den inregistrerades som personvagn. Då man misslyckats med att sälja den 1921, ombyggdes den till personvagn BC 10 1924.

Motorvagn X/C nr 1

Från SJ buss i Gävle inköptes 1922 en landsvägsbil av märket FIAT. Bilens ombyggdes till motorvagn, och kom sedan att gå flitigt i persontågen på MHJ. Vagnen fanns kvar till 1936.

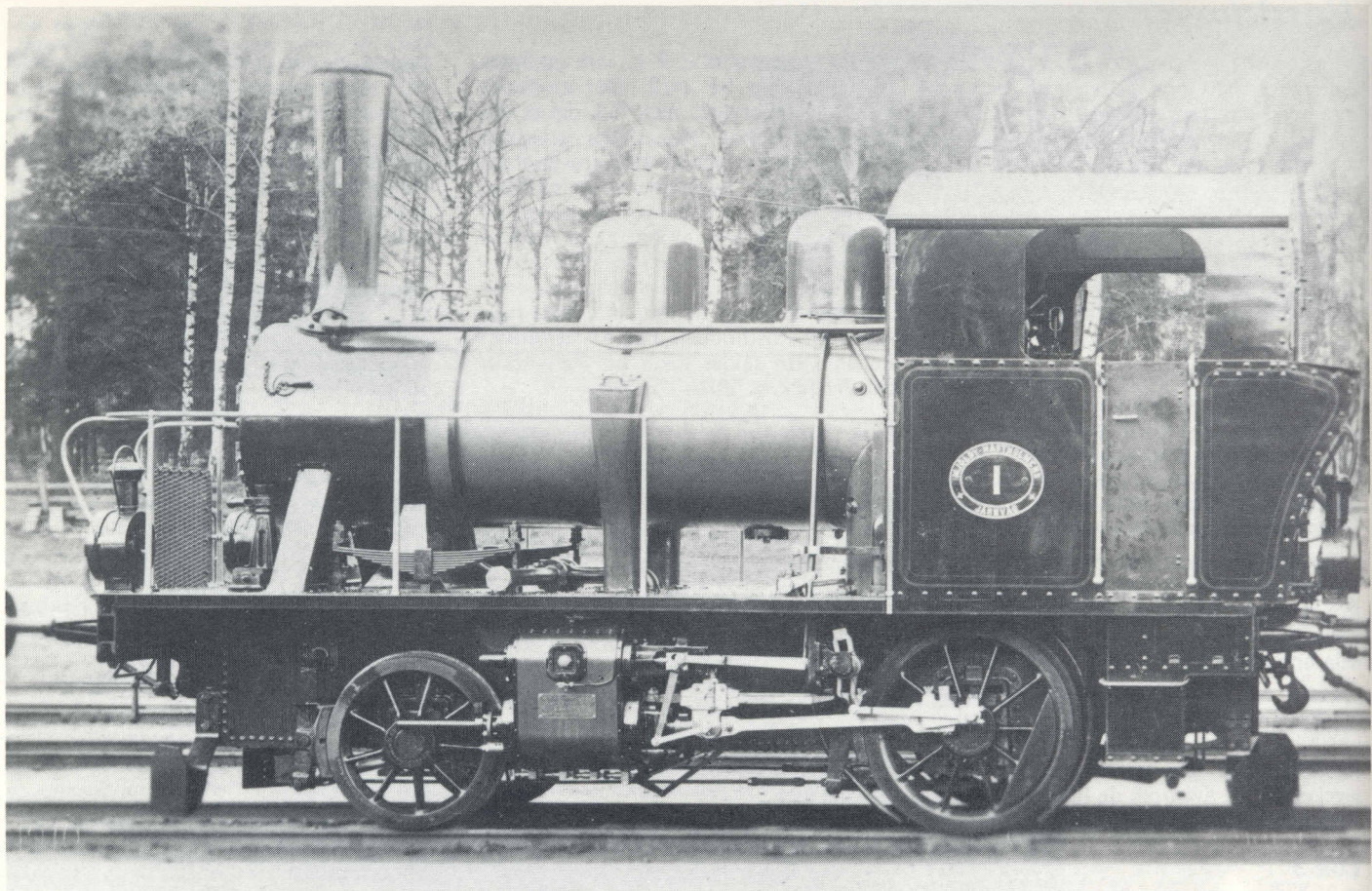
Motorvagn Y/C nr 1

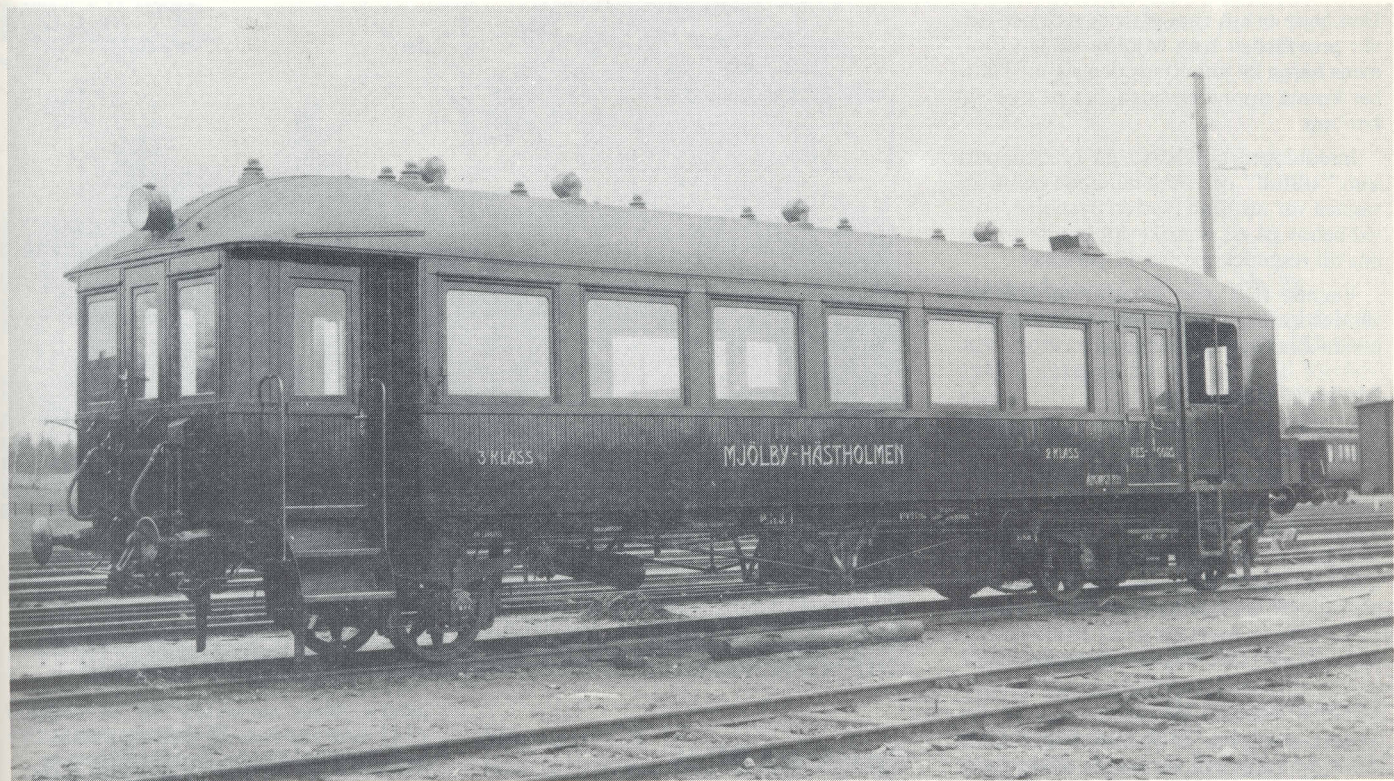
Från Borås-Alvesta Järnväg inköptes 1929 en dieselelektrisk motorvagn av fabrikkatet DEVA med tredjeklassinredning. Vagnen övertogs av SJ 1940 och byggdes om till bangårdsvagn 1944. 1960 fanns den som signalreparationsvagn. Den skrotades på 1960-talet.

Rälsbuss Ybo6 nr 2

1936 inköptes en rälsbuss från NOHAB i Trollhättan. Den ersatte FIAT-bussen och användes i de flesta persontågen.

Rälsbussen, som var bensindriven med 105 hk Buda-motor, var av en för sin tid mycket modern konstruktion med hydraulväxel.





Leveransfoto på MHJ:s lok nr 1 år 1909. Foto: Motala Verkstad. Samling: Järnvägarnas Museiförening.

Leveransfoto på MHJ ångvagn nr 1. Den rullade bara kort tid i trafik och får väl betecknas som en misslyckad investering. Samling: Järnvägarnas Museiförening.

Den hade också fina gågegenskaper och vid provfärden från Mjölby till Hästholmens hamn 29 juli visade den sig med lätt-het kunna uppnå en hastighet på över 90 km/tim.

Inredningen beskrevs i en pressrapport som ”stilfull” och man noterade också att vagnen var utrustad med en postkupé, som vid behov på ett sinnrikt sätt kunde ändras om till resandekupé för 12 personer.

Vagnen togs över av SJ 1940 och användes i många år bla på Östra Centralbanan Linköping-Hultsfred.

Motorlok nr 1

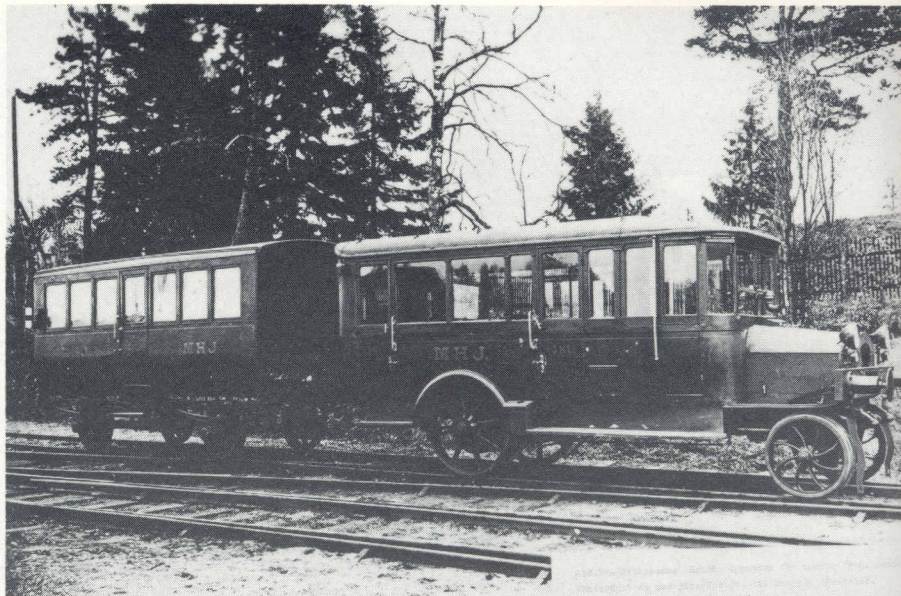
1936 inköptes ett motorlok (lokomotor) från Kalmar Verkstad. Det övertogs också av SJ 1940.

Personvagn BCo 1

Vagnen var en boggiévagn från Vagnfabriks AB i Södertälje, och byggd 1909. Sittplatsantalet var i andra klass 24 och i tredje 58 st. Vagnen övertogs av SJ 1940 och fick där nr Co5 3358. Vagnen skrotades 1967.

Personvagn C 10

Vagnen inköptes 1909 från Vagnfabriks AB i Södertälje och var 2-axlig med ett sextio-tal sittplatser. 1920 såldes den till Östra Skånes Järnvägar som senare övertogs av Christianstad-Hässleholms Järnvägar. När CHJ förstatligats övertog SJ vagnen. 1971 såldes den slutligen till Museiföreningen Skånska Järnvägar som C11.



MHJ:s första motorvagn var en ombyggd FIAT landsvägsbuss. Den rullade flitigt på banan. Samling: Mjölby Hembygdsförening.

Personvagn BC 10

Före detta Ångvagn 1, som 1921 ombyggdes till personvagn. Vagnen överfördes vid förstatligandet till Statliga Järnvägsbolagen som HHJ (Helsingborg-Hässleholms Järnväg) C526. Den inregistrerades senare hos SJ och skrotades 1964.

Lok nr 3 var av denna typ (SJ litt Pa). Foto: Järnvägsmuseum.



Resgodsvagn DF 20 och 21

Vagnarna inköptes 1909 från Vagnfabriks AB i Södertälje och övertogs av SJ 1940. 1948 ombyggde SJ vagnarna till förråds-vagnar för SJ:s tåghem. De skrotades 1964.

Ångfinka GF 25

Vagnen var byggd 1909 hos Vagn- och Maskinfabriks AB i Falun. Den såldes 1918 till Trafikförvaltningen Göteborg-Stockholm-Gävle och fick där nr SDJ (Södra Dalarnas Järnväg) FF 398.

Godsvagnar G3 30-34, 36-39, 41

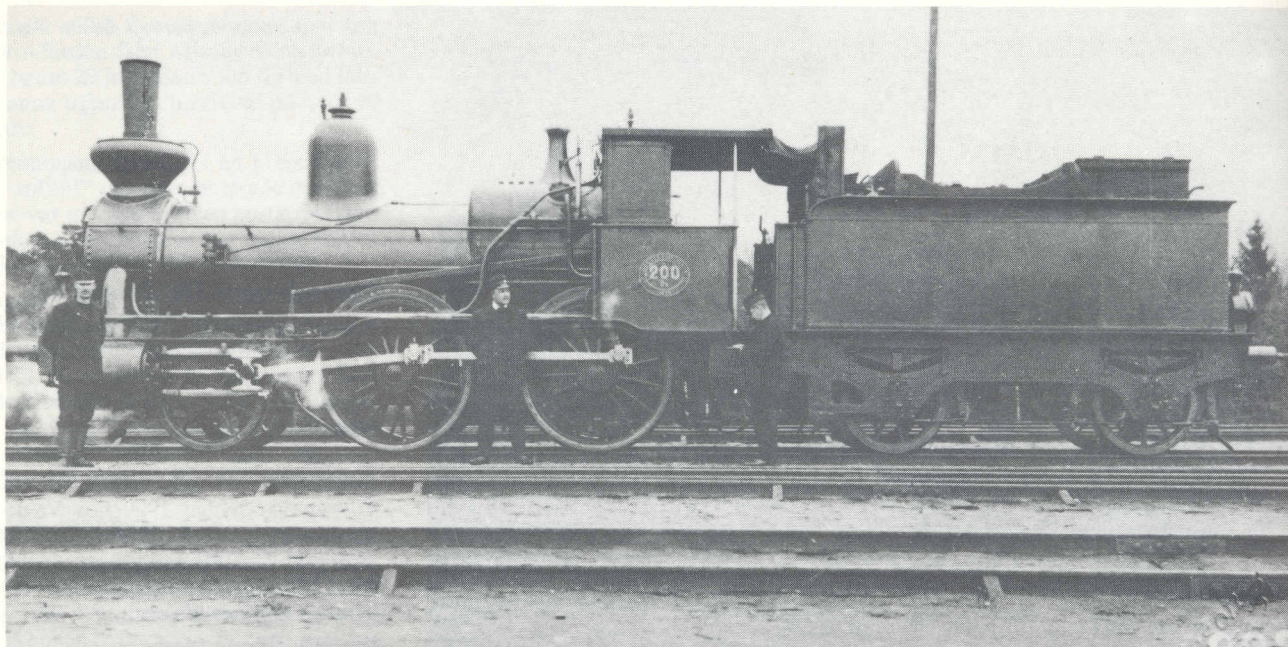
Täckta vagnar inköpta 1909 från Vagn- och Maskinfabriks AB i Falun. Vagnarna skulle användas till boskapstransporter. 1930 såldes vagnarna 36 och 37 till Tidaholms Järnväg. 1932 såldes även vagnarna 38 och 39 till samma järnväg. 1935 återkom vagnarna 38 och 39 till MHJ, och följde övriga till SJ 1940. Något nr 35 eller 40 har aldrig funnits, då slutsiffran 0 och 5 hade broms.

Personvagn C1 11

Vagnen inköptes 1924 från SJ för 2.500 kr. Ursprungligen kom den från Malmö-Billesholms järnväg. Vagnen var byggd 1893 hos Kockums Mekaniska Verkstad, och var 2-axlig. Den slopades 1933, och vagnskorgen blev troligen sommarstuga i Mjölbytrakten.

Släpvagn CX 15

1923-24 byggdes på egen verkstad en släpvagn, som skulle användas till Fiatbussen. När 1936 års motorvagn inköptes blev Fiatbussen och släpet överflödiga. Släpvagnen slopades med Fiatbussen 1936, och blev troligen sommarstuga i Mjölbytrakten.



Godsvagnar I3 50-59

Öppna vagnar inköpta 1909 från Vagn- och Maskinfabriks AB i Falun. De skulle användas till foder- och spannmålstransporter. SJ övertog samtliga vagnar 1940. Under andra världskriget lånades vagnarna 51-59 ut till Tyskland för koltransporter. Vagn 57, som aldrig hann att få något SJ nr, återfanns i dåligt skick, och skrotades

des 1941. Övriga vagnar hittades aldrig, utan förklarades slojade 1952.

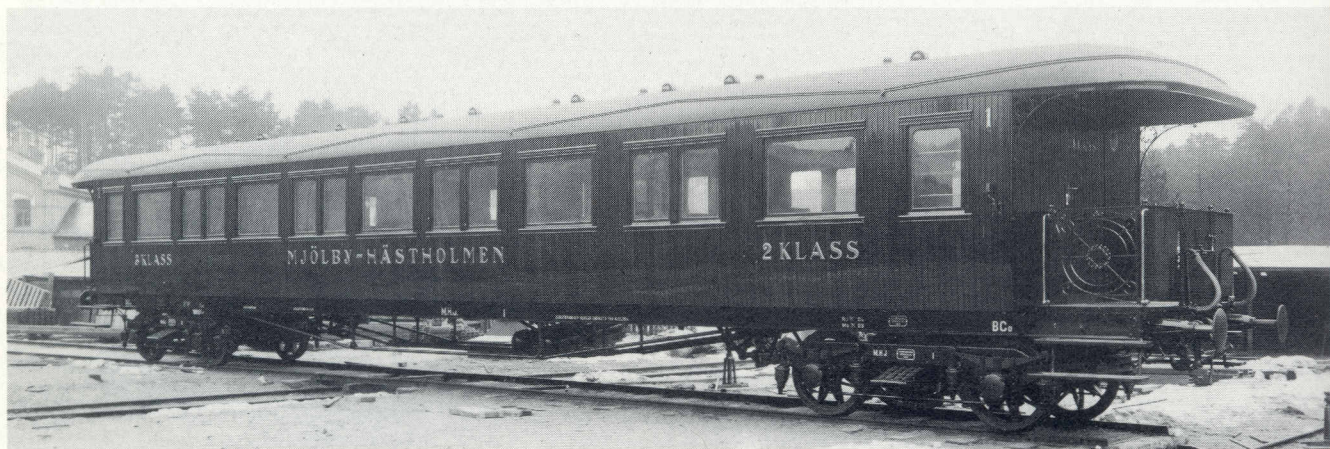
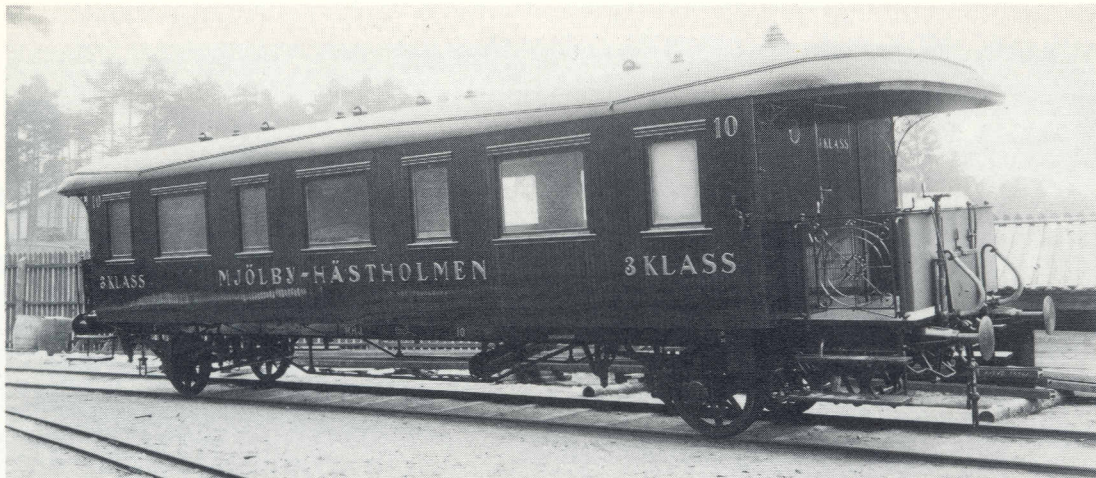
Godsvagnar N3 70-74

Öppna vagnar inköpta 1909 från Vagn- och Maskinfabriks AB i Falun. De skulle användas till virkestransporter. Vagnarna såldes 1929 till Östra Centralbanan.

*MHJ lok nr 5 var av denna typ (SJ litt Da).
Foto: Järnvägsmuseum (1907).*

*DEVA-motorvagnen Y/C nr 1 inköptes 1929
från Borås-Alvesta Järnväg. Här ses den vid
leveransen till BAJ 1925. Foto: ASEA.*





Rullande materiel under SJ-tiden

Efter förstatligandet satte SJ in Hilding Carlsson-rälsbussar litt Y (tvåaxliga) och Yo (boggie) på Hästholmsbanan. Fyrafem stycken ska ha funnits stationerade i Mjölby. De användes inte bara till Hästholmen, utan gick även på Hallsbergslinjen till Mariedamm och till Linköping efter tidningar på natten. HC-bussarna skötte persontrafiken fram till nedläggningen 1958, utom när det var speciellt stor resandetillströmning. Då kunde det hända att ångtåg sattes in. I vissa tåg kördes koppling med flera HC-bussar, speciellt mellan Mjölby och Väderstad. Varje rälsbuss krävde då en förare, eftersom de inte hade multipelutrustning.

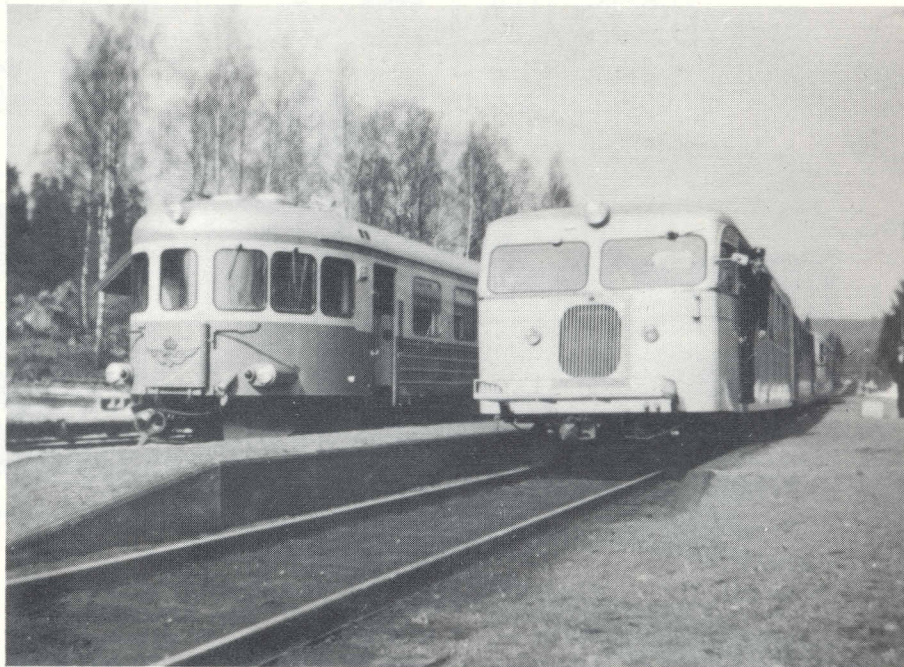
I godstågen fortsatte man till att börja med med ånglok. SJ satte in ett lok av typen W på Hästholmsbanan istället för 1:an och 2:an. W-loken var också små nätta lokaltågsmaskiner och hade axelföljden B 2. W-loket var ungefär dubbelt så starkt som sina föregångare, vilket var en fördel i godstågstjänsten.

En bit in på 1950-talet ersattes W-loket med lokomotorer litt Z43 som den reguljära dragkraften i godstågen. På senare år

har de i sin tur efterträtts av lokomotorer typ Z65.

Utöver dessa typer har ytterligare ett antal förekommit mera sporadiskt på Hästholmsbanan. De kan ha fått rycka in som reserv, i samband med snöröjning el-

MHJ:s rälsbuss nr 2 övertogs av SJ och rullade bla på Östra Centralbanan Linköping-Hultsfred. Här ses den till höger på bilden i Slätmon 1954 tillsammans med YCo6 990. Foto: E. Andersson.

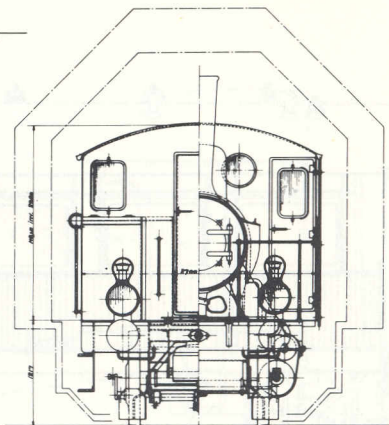
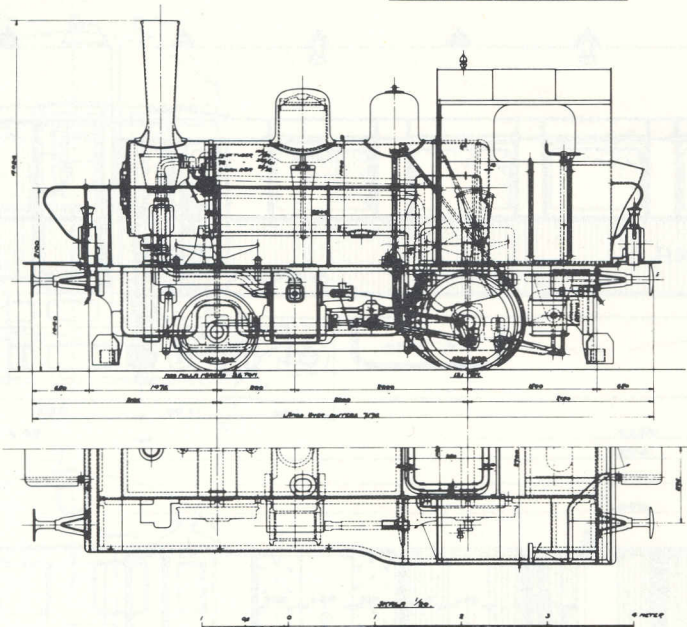


*Bilderna på motstående sida:
Leveransfoton från år 1909 på MHJ:s personvagnar C nr 10 och BCo nr 1. Båda levererades av Vabis i Södertälje. Samling: Järnvägarnas Museiförening.*



2-2-0 KOPPLAT TRAKLOKOMOTIV FÖR NORMAL SPÅRVIDD

MED BÜCHSRETTING ELL. SCHMIDT'S SYSTEM



HUVUDMÄTNINGAR:

CYLINDERDIAMETER	300 mm
—————	400
DEPLELLANDIOMETER	1100
ÅNGMOTOR PÅ CIL	10 KW
ELASTIS AV ELASTIS	300 mm
—————	1000
TOTAL	3000
ÅNGMOTORMÄTTA VY	400
ELASTIS	100
ÅNGMOTOR MÄTTA VY	100
ÅNGMOTOR (med 2-1)	1000
ÅNGMOTORMÄTTA VY	1000
ÅNGMOTORMÄTTA VY	1000
ÅNGMOTORMÄTTA VY	1000
ÅNGMOTORMÄTTA VY	1000

SKALA HO. 1:100

ler särskilt tunga transporter etc. Författarna känner till följande typer: Ånglok litt E2, L, L14 och J samt L24 1718, vilket stått i konserverat skick i stall i Hästhol-

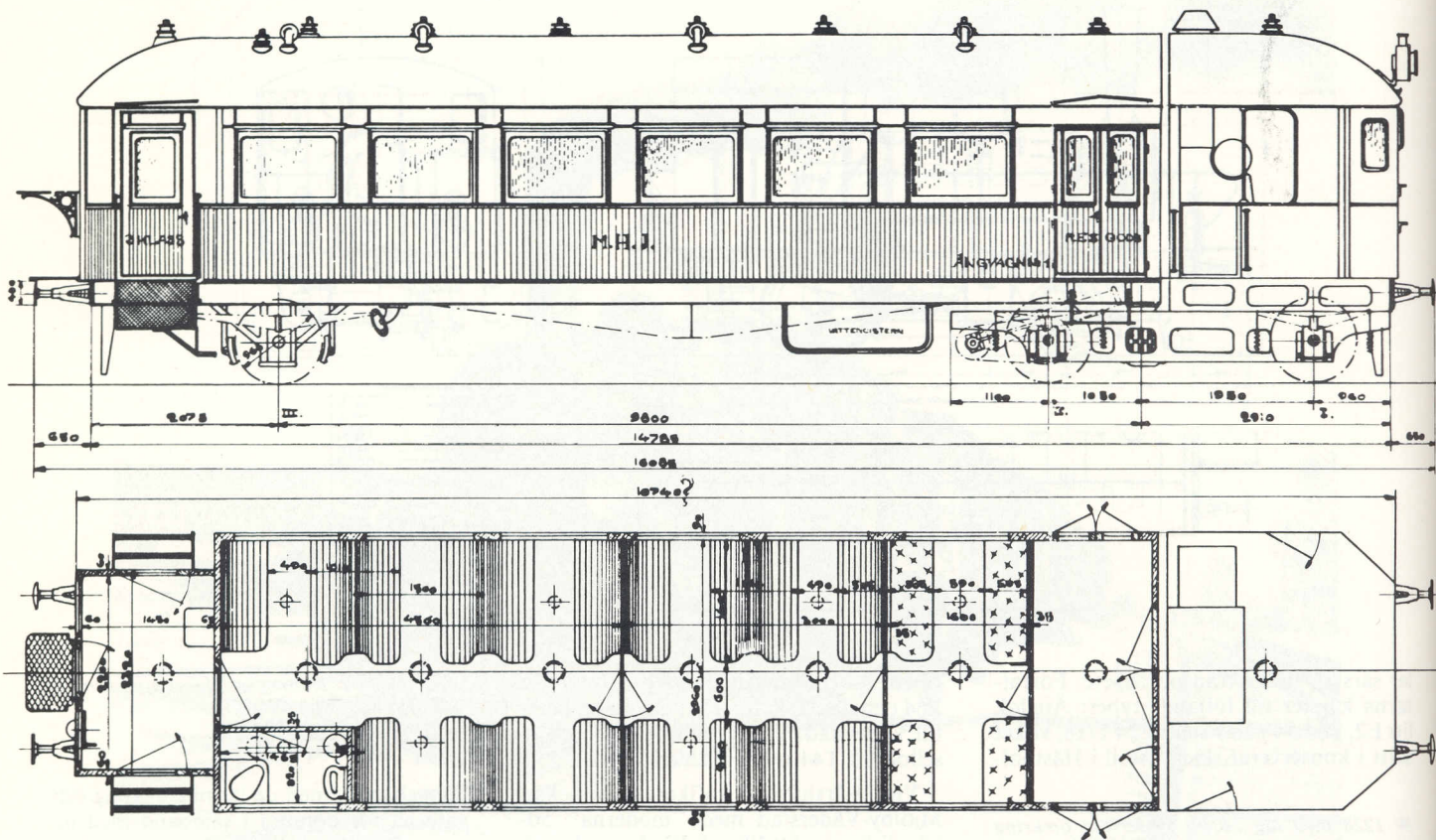
W 1228 med tåg 7401 i Väderstad omkring 1948. På bilden Ingvar Jakobsson. Samling: Stig Palmqvist.

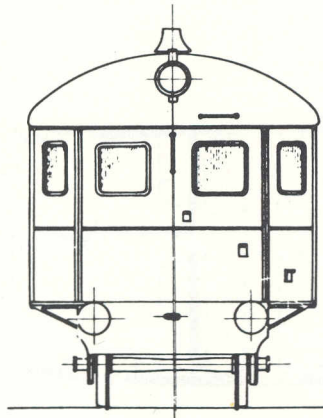
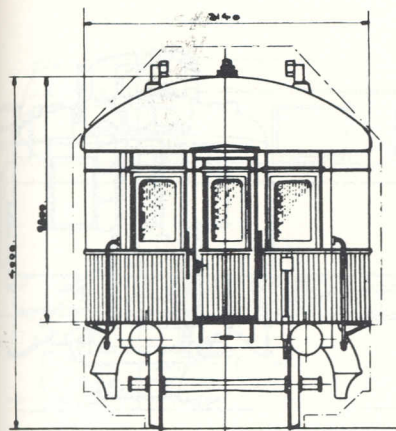
men. Vidare användes lokomotorer litt Z64 och diesellok litt T21, det sistnämnda till Väderstad. Vid ett tillfälle har ett diesellok litt T44 rullat till Väderstad.

Vid 75-årsjubileet trafikerades sträckan Mjölby-Väderstad med "moderna" 50-talsrälsbussar litt Y8 och Y7. Vi trodde då att det var premiär för sådana på Häst-

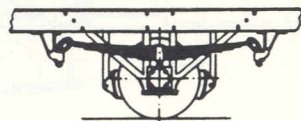
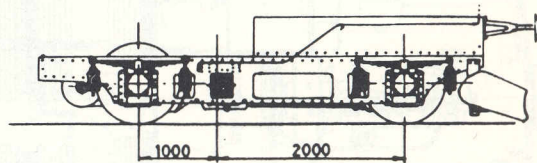
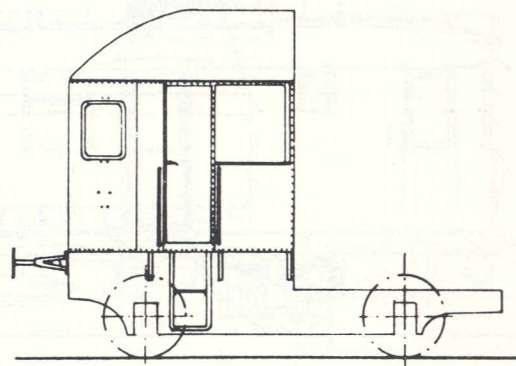
MHJ lok nr 1. Ritning ur SJK ritningsamling (Runberger). Skala HO.

holmsbanan, men de lär någon gång tidigare ha förekommit i samband med någon militärmanöver efter persontrafikens nedläggning.

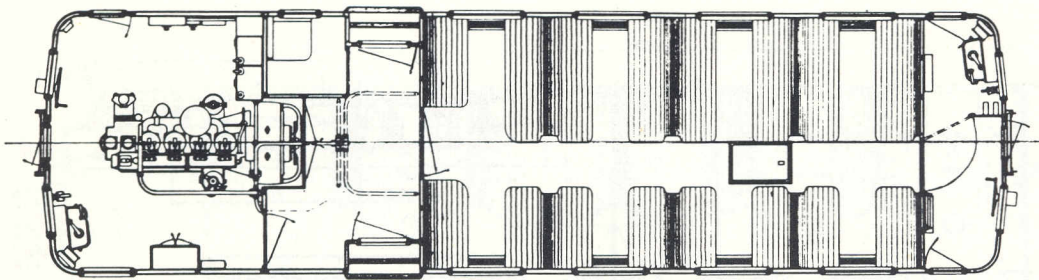
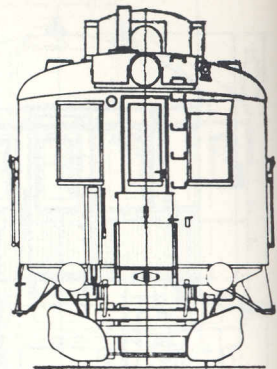
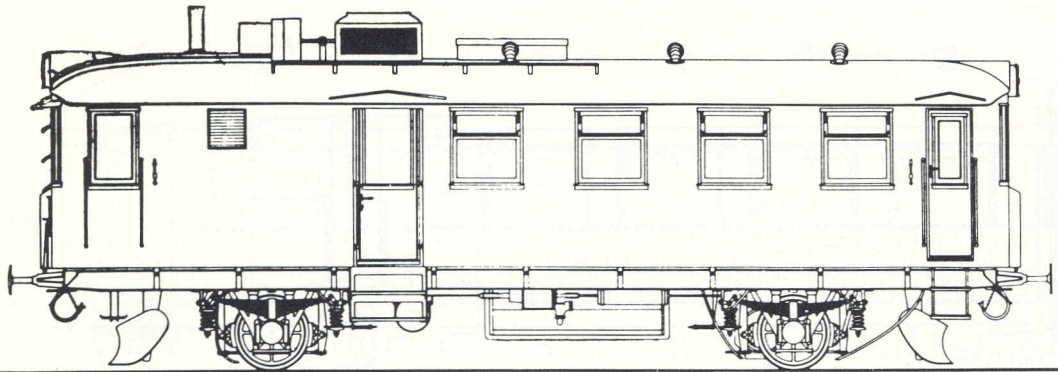




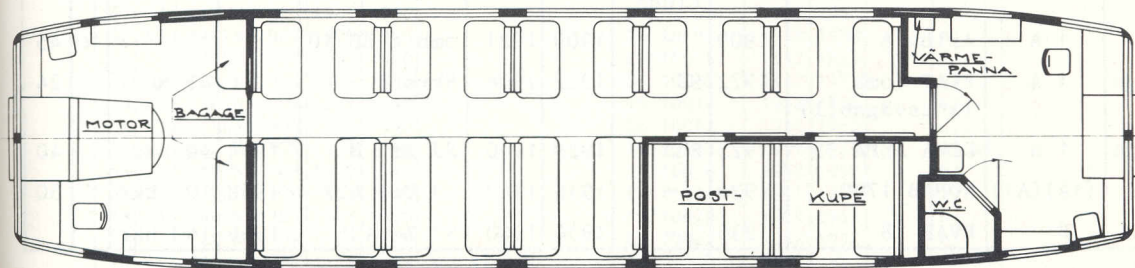
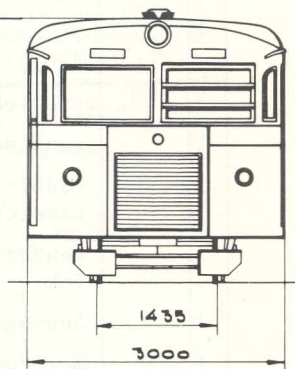
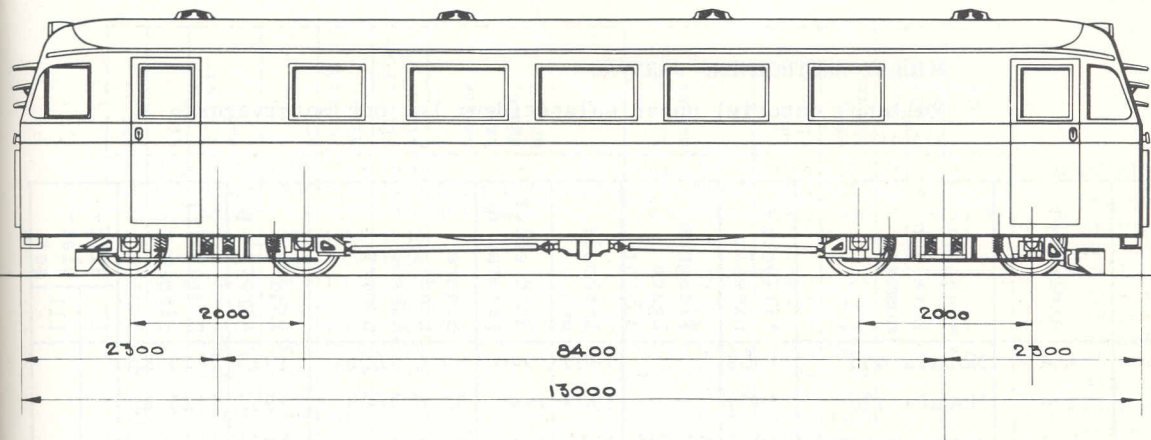
MHJ ångvagn. Ritning ur ASEA:s arkiv. Skala HO.



MHJ ångvagn. Detaljer. Ritningar i skala HO: Svante Runberger.



MHJ DEVA-motorvagn. Ritning ur ASEA:s arkiv. Skala HO.



MHJ rälsbuss nr 2. Ritning: Svante Runberger. Skala HO.

MJÖLBY-HÄSTHOLMENS JÄRNVÄG

Rullande materiel under bolagstiden: Lok och motorvagnar

Nummer	Littera	Typ	Axelföljd	Tillver- kare och nummer	Tillverk- ningsår	Tidigare ägare och nr	Inköpsår MHJ	Såld eller skrotad år	Senare känd ägare, nummer	Känd skrotning	Dragkraft/ effekt	Sitt- plat- ser	
												II	III
1		tanklok	1 A	Motala 435	1909	-	1909	1940	SJ Q 1608	1953	2125 kp		
2		tanklok	1 A	Motala 436	1909	-	1909	1940	SJ Q 1609	1952	2125 kp		
3		sadel- tanklok	B 1	Beyer Peacock 1453	1874	SJ 166 Disa	1912	1916	Vattenfall TKV 2	1951	4000 kp		
5		tender- lok	1 B-2	Motala 86	1887	SJ 351 Linda	1918	1928	Skrot				
1		ångvagn	1 A 1	Arlöv 6	1909	-	1909	1921	omb t BC 10			10	45
1	X/C	motorvagn	1 A	FIAT (omb landsvägsbil)	1922	SJ	1922	1936	Skrot		45 hkr		24
1	Y/C	motorvagn	1 A	DEVA ASEA 33	1925	BAJ 1	1929	1940	SJ Xd 2 8	1944	60 hkr		40
2	Ydo6d	rälsbuss	(1A)(A1)	NOHAB 1700	1936	-	1936	1940	SJ Yo1 422	1958	105 hkr		50
1	ZS	motorlok	B	KVAB 28	1936	-	1936	1940	SJ Z4 136	1946	160 hkr		

Anm. Ångvagnen var under åren 1914-21 3-axlig personvagn

PERSON- RESGODS- OCH GODSVAGNAR

MHJ nr	Litt	Tillver- kare	Tillv. år	Inköpsår MHJ	Såld eller slopad år	Senare känd ägare, nr	SJ litt och nr	Känd sloping	Känd skrotn.	Sitt- plat- ser			ANM.
										II	III		
1	BCo	VABIS	1909	1909	1940	-	Co5 3358	1966	1967	24	58	x)	
10	C	VABIS	1909	1909	1920	ÖSJ C 62/CHJ 621	EC3C 9292	1961	5)	-	60		
10	BC	ARLÖV	1909	2)	1940	HHJ 526	EC3C 9002	1963	1964	10	46	x) 1)	
11	C1	KMW	1893	1924	1933	-	-	-	-	-	33	3)	
15	CX	egen	1924	1924	1936	-	-	-	-	-	26		
20	DF	VABIS	1909	1909	1940	-	FI 25823	1963	1964			x)	
21	DF	VABIS	1909	1909	1940	-	FI 25824	1963	1964			x)	
25	GF	FALUN	1909	1909	1918	SDJ FÅ 39/GS 213	GS 38143	-	1961			x)	
30	G3	FALUN	1909	1909	1940	-	GSH 37495	1962	1962			x)	
31	G3	FALUN	1909	1909	1940	-	GSH 37496	1964	1964				
32	G3	FALUN	1909	1909	1940	-	GSH 37497	1966	1969				
33	G3	FALUN	1909	1909	1940	-	GSH 37498	1961	1965				
34	G3	FALUN	1909	1909	1940	-	GSH 37499	1954	1954				
36	G3	FALUN	1909	1909	1930	TJ GSH 108	GSH 37487	1964	1965				
37	G3	FALUN	1909	1909	1930	TJ GSH 109	GSH 37488	1955	1955				
38	G3	FALUN	1909	1909	1940	(Hos TJ 1932-35)	GSH 37500	1966	1966				
39	G3	FALUN	1909	1909	1940	(Hos TJ 1932-35)	GSH 37501	1967	1969				
41	G3	FALUN	1909	1909	1940	-	GSH 37502	1966	1966				
50	I3	FALUN	1909	1909	1940	-	IS 10191	1958	1958			x)	
51	I3	FALUN	1909	1909	1940	-	IS 10014	1952	1952			6)	
52	I3	FALUN	1909	1909	1940	-	IS 10015	1952	1952			6)	
53	I3	FALUN	1909	1909	1940	-	IS 10016	1952	1952			6)	
54	I3	FALUN	1909	1909	1940	-	IS 10017	1952	1952			6)	
55	I3	FALUN	1909	1909	1940	-	IS 10192	1952	1952			6) x)	
56	I3	FALUN	1909	1909	1940	-	IS 10018	1952	1952			6)	
57	I3	FALUN	1909	1909	1940	-	IS (10019)	1941	1941			7)	
58	I3	FALUN	1909	1909	1940	-	IS 10020	1952	1952			6)	
59	I3	FALUN	1909	1909	1940	-	IS 10021	1952	1952			6)	
70	N3	FALUN	1909	1909	1929	ÖCJ NS 116	OS 39129	1960	-			4) x)	
71	N3	FALUN	1909	1909	1929	ÖCJ NS 117	OS 39130	1960	1960				
72	N3	FALUN	1909	1909	1929	ÖCJ NS 118	OS 39131	1942	1942				
73	N3	FALUN	1909	1909	1929	ÖCJ NS 119	OS 39132	1958	1959				
74	N3	FALUN	1909	1909	1929	ÖCJ NS 120	-	-	-				

ANMÄRKNINGAR:

- 1) F d ångvagn 1
- 2) Ombyggd 1921
- 3) MBJ 6/SJ C1 1160
- 4) Till Katrinefors 1961
- 5) Såld 1971 till Musei-
föreningen Skånska
Järnvägar
- 6) Försvunna i Tyskland
1940-45
- 7) Fick aldrig nummer
hos SJ
- x) Broms

HUVUDDATA PÅ DE VIKTIGASTE ÅNGLOKEN PÅ MHJ

Lok	1-2	3	5	W
Cylindrar	300x400 mm	406x610 mm	394x559 mm	350x550 mm
Slidstyrning	Walschaert	Stephenson	Allan	Walschaert
Drivhjulsdiameter	1100 mm	1380 mm	1570 mm	1300 mm
Hjulbas	2900 mm	3809 mm	3900 mm	5810 mm
Tjänstevikt	22,0 ton	32,8 ton	32,2 ton *)	43,4 ton
Adhensionsvikt	12,5 t _{gn}	23,0 t _{gn}	21,1 t _{gn}	22,0 t _{gn}
Rostyta	0,66 m ₂	1,40 m ₂	1,70 m ₂	0,90 m ₂
Invändig eldyta	29,3 m ₂	79,6 m ²	76,1 m ²	42,9 m ₂
Överhettningssyta	8,25 m ²	-	-	12,7 m ²
Ångtryck	10 kp/cm ²	8,5 kp/cm ²	10 kp/cm ²	12 kp/cm ²
Dragkraft	2,1 Mp	4,0 Mp	3,6 Mp	4,0 Mp
Sth	55 km ₃ /tim	60 km ₃ /tim	75 km ₃ /tim	65 km ₃ /tim
Vattenförråd	2,7 m	2,3 m	7,3 m	6,5 m
Kolförråd	1,0 ton	0,6 ton	3,8 ton	2,2 ton
Längd ö.b.	7180 mm	8319 mm	13290 mm **)	10215 mm

*) Med tender 53,5 ton

**) Inklusive tender

Mjölby-Hästholmens Järnvägs 75-årsjubileum

I maj 1985 var det 75 år sedan Mjölby-Hästholmens Järnväg öppnades för allmän trafik. Vid denna tidpunkt hade banan reducerats till en stympad godsbanan med enbart tre godstågspår per vecka mellan Mjölby-Väderstad. Det hade inte gått något personförande tåg på banan sedan år 1958 och för många i bygden runt banan framstod den kanske inte som något annat än ett tämligen rostigt och igenväxt spår. Det fanns planer att genom VÖJF utge en minnesskrift om MHJ — under förutsättning att det kom fram tillräckligt med intressant material om och kring banan. Och varför då inte också försöka ordna något mer utåttriktat när nu banan blev 75 år.

Det beslutades att försöka anordna jubileumståg vid någon lämplig helg under maj månad. Kontakter togs med SJ för att höra om möjligheterna att få köra några sådana tåg och även Mjölby kommun kontaktades med förfrågan om kommunen på något sätt var intresserad av att stödja ett sådant arrangemang. Till vår glädje fick vi dels klartecken från SJ att det gick för sig att köra mellan Mjölby och Väderstad, dels var Mjölby kommun villig att stödja oss.

Det bestämdes att under helgen den 11 och 12 maj skulle tre dubbelturer köras per dag. I samband med dessa resor anordnade också Väderstad-Verken AB öppet hus i Väderstad och under lördagen

hade SJ skolan i Mjölby öppet för intresserade.

Den stora frågan var — skulle det komma några för att åka med den i folkmunn allmänt kallade "Prärieexpressen"?

Ett av jubileumstågen 11-12 maj 1985 gör uppehåll i Hogstad. Framför tåget syns två av de SJ-förare, som medverkade vid jubiléet, Per-Olov Brännlund och Bo Lagergren. Foto: Christer Brimalm.



Resultatet blev över alla våra förväntningar!

Jubileet gynnades av bra väder och en god uppmärksamhet i massmedia liksom annonser och affischer, bidrog säkert även till framgången. Under de två dagarna medföljde totalt 1.350 resande de två motorvagnarna av litt Y7 och Y8 som användes.

Framgången sporrade oss på flera sätt — genom att det tydligen fanns ett intresse av denna bana och vi fick flera kontakter av värde för det fortsatta arbetet med minnesskriften om MHJ.



Y8 1125 framför stationshuset i Väderstad vid 75-årsjubileet. Stationshuset, som numera är församlingshem, fick för två dagar återta sin gamla funktion. Foto: Christer Brimalm.

I huve' t på en gammal Värsta' grabb

”Resande med Prärieexpressen till Väderstad, tag plats, var god stäng dörrar och grindar”. Så var det dags, att efter närmare 30 år återigen få uppleva den välbekanta sträckan Mjölby-Väderstad per tåg.

Vi puttrar i väg, om än inte från den riktiga Värsta' perrongen, men ändå. Och visst är väl rälsbussen något modernare än den gången.

Minnena strömmar emot mig direkt, då var det mor och far och lillebror, idag är

det hjärter Dam, två barn och hund. Då var det ångslan för ett tandläkarbesök hos Vernborn, idag är det fest och glädje. Jag minns också Norrlandståget 12.31, sommar, persikor, resor till mormor i Hälsingland, Oscaria och leksaksaffären,

och farbror doktorn, innan jag plötsligt rycks åter in i nuet. Hästholmsbroa' närmar sig, här var det kusligt att åka över, som liten pys, så lite vatten som vi hade omkring oss, där ute på slätta.

Idag stannar tåget och kamerorna rasslar när tåget kommer i repris över hängbron. Och här har också växt fram en ny väg att korsa. Å så ut i "storskogen"? Nä, inte alls, här finns nu ett stort fabriksområde och lite längre fram en träförädling, där det förr var skog, och ett stickspår till grusgropa. Vi närmar oss E-4:an och präriexpressen ger signal. Undrar om bilfararna har klart för sig att det är något unikt som dom ser? Knappast! Men en del ser faktiskt lite glada ut, men en del även förvånade och förb-de.

Så ut på den riktiga "prärien", jag ser ända till Sture i Skrukeby, jag ser Högby kyrka, och snart passerar både Mjärdevi och Hadelövsvägen, och vi är på ingång mot Hogstad Central. En titt upp mot skolan där jag avverkade trean och fyran. En byggnad som väcker både roliga och sorgliga minnen.

Hogstad station är sedan länge ombyggd till bostadshus, och stickspåret och godsmagasinet är borta, men på perrongen står det mycket folk och välkomnar oss. Och efter en kort paus bär det av igen.

Trehörnavägen är nästa minnespunkt, och i samma andetag skymtar också Hogstad Folkets Hus, och vid sidan av

Folkets Hus, även Hogstads Festplats, som säkert väcker minnen hos mina riktigt gamla medpassagerare.

Källeryd och Lundbyskogen passerar, och på sina ställen är rälsen väldigt "krokig", det är tur att farten är så låg. Så dyker vi ut ur skogen uppe på höjden, och Blackstabacke för oss ner mot slätten igen. Och långt borta i fjärran skymtar ett par välkända Väderstad-siluetter, kyrkan och tornet hos Göta Lantmän.

Välkända gårdar passerar förbi, där finns Lundby, och där finns Nybble, innan så tåget stannar för att korsa gamla Riksettan vid Vässmet.

Tågbiträdet kliver av för att "manuellt" fälla bommarna, och sedan är det bara att springa ifatt tåget på andra sidan vägen och åka vidare. Tänk så smidigt!

Den här historien upprepar sig igen efter ytterligare några minuter då vi nått Väderstad och skall korsa Vadstenavägen, mitt för det gamla mejeriet.

Vi tuffar in på Väderstads station och nu är det svårt att hålla tårarna tillbaka, det är så otroligt mycket som snurrar i skallen: Lekar, skolgång, familjehändelser, när man kom med i fotbollslaget, den första kärleken, smedjan, det första jobbet, realen, körkort och bilköp, glädje och sorg, vardag och helg och mycket, mycket mer. Det är härligt att uppleva igen, men känslorna är minst sagt i oordning.

Det är verkligen att "komma hem" igen när man ser alla de bekanta ansiktena på perrongen. Och i station serverar Sören och Inger fika, där Wickström & Palmqvist å Lutteman en gång jobbade, och där Pelle Törnström sorterade posten, innan det bar av uppåt Abbetorp.

Här har jag väntat på bussen till stan, och här har jag lekt farliga lekar i gatstensupplaget, och här åkte vi kana utför stationsberget, Torbjörn och jag och kilarna.

Idag varar besöket bara en halvtimme, sen är det dags att fara tillbaka, och även om jag skulle vilja hålla allt kvar länge, länge, så vet jag att resan tillbaka, blir en resa till nutiden.

Björn-Ole Petersson

Källor

Arkiv

Kulturnämndens arkiv, Mjölby kommun
Svenska Järnvägsklubbens arkiv
Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens arkiv

Böcker

Berquist, Lars: Per Brahes undergång och bärgning. Stockholm 1980.

Ekelund-Gyllensvärd-Johnsson: Norra Östergötlands Järnvägar och Mellersta Östergötlands Järnvägar under åren 1924-44. Norrköping 1944.

Johansson, Sverker mfl: Från Wadstena till Vadstena. VÖJF-skrift nr 2. Vadstena 1981.

Olofsson, Carl: Sveriges Järnvägar. 1921, reproduktion 1978.

Rollof, Yngve: Sveriges inre vattenvägar, del 4. Stockholm 1981.

Svenska Järnvägsföreningen 1876-1926. Stockholm 1926.

Sveriges Offentliga Statistik: Allmän Svensk Järnvägsstatistik.

Tidningar och tidskrifter

Klart Spår

Tåg

Ånghisslan

Klipp ur diverse dagstidningar

Myndigheter, organisationer och företag

Länsstyrelsen i Östergötlands län, regionalekonomiska enheten
Mjölby kommun
SJ, Mjölby
Väderstad-Verken AB
Hembygdsföreningen i Mjölby
Hembygdsföreningen i Väderstad

Privatpersoner

Hugo Gyllenholm, Mjölby
Sören Hellberg, Rimforsa
Yngve Holmgren, Kristianstad
Rune Pettersson, Mjölby
Thorvald Ribbner, Vetlanda
Erik Sundström, Sandviken
Gert Wennberg, Linköping



Innehåll

Förord	3
Bakgrund och historik	5
Banan	15
Stationerna	29
Personalen	29
Trafiken	31

Fordonen	43
Rullande materiel under SJ-tiden	51
Mjölby-Hästholmens Järnvägs 75-årsjubileum	61
I huvet på en gammal Värsta' grabb	62
Källor	64

Väderstads stationsområde skulle lämpa sig utmärkt som förebild till en modelljärnväg. Det är mycket av nostalgisk järnvägsstämning i den här bilden, tagen vid jubileet 1985. Foto: Christer Brimalm.

"Motiv från Hästholmen" med smalspåriga godsvagnar. Gammalt vykort. Samling: Erik Linder.





VÄSTRA ÖSTERGÖTLANDS JÄRNVÄGSFÖRENING

bildades i oktober 1974 i samband med 100-årsdagen av Vadstena-Fågelsta Järnvägs tillblivelse. Föreningen bedriver järnvägstrafik i museiform på den 10 km långa banan, idag den enda kvarvarande smalspåriga järnvägen i Östergötland vid sidan av sträckan Fin-spång-Hjortkvarn. Detta för att kunna visa intresserade hur en järnvägsmiljö och en resa med tåg kunde te sig förr i tiden.

För den som är intresserad av vår verksamhet finns möjligheten att bli medlem i VÖJF. Som medlem kan man få delta i vilken verksamhet man vill — allt ifrån lokförare till tidningsläsare och stödjande medlem. För medlemmarna ordnas regelbundna möten med filmföreläsningar, föredrag, studiebesök etc. I medlemsavgiften ingår föreningens tidskrift "Gurklisten" som utkommer fyra gånger per år.

All verksamhet grundar sig på frivilliga arbetsinsatser och finansieras med inkomster från trafik, försäljning av järnvägsböcker, vykort och planscher etc. samt med gåvor från medlemmar och andra intresserade.

Om Du vill veta mer om VÖJF — skriv då till:

Västra Östergötlands Järnvägsförening
Box 44
592 00 VADSTENA
Postgiro 61 81 28 - 3