

LINKÖPINGS UNIVERSITET
Institutionen för Kultur- och Samhällsvetenskap
Geografi 2
VT-95

**Godstrafiken på Järnvägen Fågelsta-Vadstena-Ödeshög
1885-95 och dess påverkan på handelssjöfarten till och
från Hästholmen**

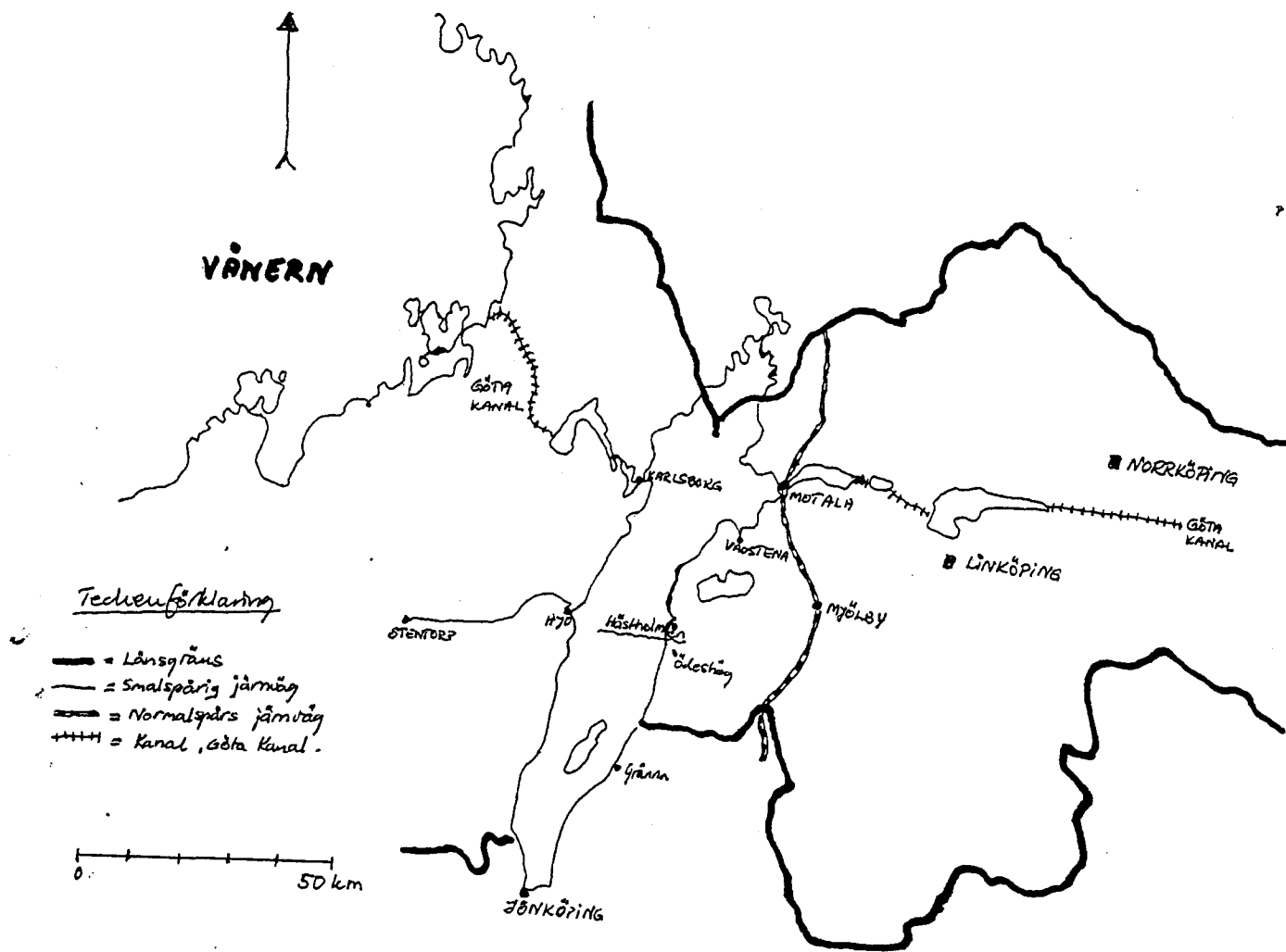
Birgitta Persson
Handledare: Hans Lönegren

INNEHÅLL

1. INLEDNING	3
1.1 Syfte	4
1.2 Kallor	4
1.3 Metod och avgränsningar	4
1.4 Uppsatsens uppläggnig	5
2. BAKGRUND	6
2.1 Befolkningsuppgifter för Västra Tollstad socken, Ödeshög, Vadstena, Hjo och Jönköping åren 1885, 1890 och 1895.	7
3. HANDELSSJÖFARTEN PÅ HÄSTHOLMEN, HJO OCH VADSTENA FÖR ÅREN 1885-95	10
4. GODSTRAFIKEN PÅ JÄRNVÄGEN FÅGELSTA- VADSTENA-ÖDESHÖG FÖR ÅREN 1885-1895	13
4.1 Samtrafik, avsänt gods	14
4.2 Samtrafik, anlänt gods	15
4.3 Jämförelse mellan totala mängden godstrafik och samtrafik på F-V-ÖJ	16
5. SLUTSATS	17
6. SAMMANFATTNING	18
REFERENSER	19

1. INLEDNING

Hästholmen är beläget vid Vätterns Östra strand, på den östgötska slättbygden nedanför Ombergs södra del. Hamnen och sjöfarten har haft stor betydelse för orten och den sydvästra regionens utveckling i Östergötland, under historiens gång. Från 1850-talet och framåt blev sjöfarten mycket livlig på Vättern, tack vare Göta Kanals tillkomst. Hästholmen fick betydelse som utskeppningshamn och uppsamlingsplats för jordbruksbygden söder om Omberg. Under 1800-talets sista år byggdes järnvägen mellan Vadstena och Ödeshög. Hur det påverkade handelssjöfarten till och från Hästholmen avse jag undersöka¹.



Figur 1. Karta över Östergötland och östra delen av Västergötland.

Källa: Natur & Kulturs stora atlas (Sthlm 1961).

¹ Rapport Medeltidsstaden 59. Klackenbergh, H. Riksantikvarieämbetet och Statens Historiska museer. (Sthlm 1984) sid 6 ff.

1.1 Syfte

Att göra en undersökning av uppgifter om godstrafiken på järnvägen Fågelsta-Vadstena-Ödeshög, under åren 1885-95 och dess påverkan på handelssjöfarten till och från Hästholmen. Dessutom jämförs för samma period Hjos och Vadstens handelssjöfart med Hästholmens.

1.2 Källor

Till underlag för de statistiska uppgifterna om handelssjöfarten på Hästholmen, Hjo och Vadstena åren 1885-95, har använt BiSOS, Bidrag till Sveriges Officiella Statistik serie E. Den behandlar Inrikes sjöfart och handel, 1884-1894 och 1895-1897. Uppgifterna avser godsmängder i ton och antal fartyg.

För uppgifterna om de godsmängder som transporterades på järnvägen Fågelsta-Vadstena-Ödeshög har använts SOS, Sveriges Officiella Statistik serie L, Jernvägs statistik i sammandrag, för åren 1888-98. Till underlag för uppgifterna angående samtrafiken på statens järnvägar och de enskilda järnvägarna, har använts BiSOS serie L, statistik för Jernvägstrafik 1880-97².

Från Hästholmens Hamn- och Magasinbolags kassabok har uppgifter hämtats om vilka varuslag som fraktades till och från Hästholmen.

De befolkningsuppgifter som redovisas har hämtats ur BiSOS, serie A, Befolkningsstatistik för åren 1885, 1890 och 1895. Uppgifterna gäller Västra Tollstad socken (Hästholmen) samt Vadstena, Hjo och Jönköping.

1.3 Metod och avgränsningar

Uppsatsen är en litteraturstudie. Den metod som använts för att undersöka handelssjöfarten och godstrafiken består av en sammanställning och bearbetning av offentlig statistik. Avsikten med uppsatsen är att undersöka antalet fartyg och de godsmängder som transporterades till och från Hästholmen, Hjo och Vadstena med sjöfart åren 1885-95. Samma tidsavgränsning görs också för uppgifterna angående godstrafiken som transporterades på järnvägen Fågelsta-Vadstena-Ödeshög.

Undersökningsperioden 1885-1895 är vald för att ge en uppfattning om handelssjöfartens omfattning på Hästholmen vad det gäller godsmängder och antal fartyg åren före och efter 1888. Valet av en tidsperiod på tio år har gjorts för att kunna utesluta att eventuella förändringar som redovisas är tillfälliga.

² Med samtrafik avses godstrafiken mellan statens järnvägar och de enskilda banorna, till och från Fågelsta-Vadstena-Ödeshög järnvägen. Med enskild järnväg menas de som inte ägdes av staten vid den här tiden.

på andra orter inom samma region. Den region som avses i undersökningen är sydvästra delen av Östergötland samt Hjo.

Anledningen till att Hjo tagits med i undersökningen beror på vissa antydningar i litteraturen om ett regelbundet handelsutbyte mellan Hjo och Hästholmen. Vadstena har tagits med för att det är beläget på järnvägssträckan Fågelsta-Vadstena-Ödeshög och kan ha påverkats av godstrafiken på densamma. Hästholmen och Vadstenas hamnar är belägna vid Vätterns östra strand. Hjos hamn vid Vätterns västra strand, mitt emot Hästholmen.

Godstrafiken på F-V-Ö järnvägen undersöks med avseende på den mängd gods som transporterades under perioden. Därefter redovisas uppgifter från samtrafiken, dvs mängden anlänt respektive avsänt gods till och från F-V-Ö järnvägen, från andra järnvägar statens eller enskilda, för samma period.

Sist görs en jämförelse mellan den totala godsmängden som transporterades på järnvägen med summan av samtrafiken till och från F-V-Ö. Detta görs för att få en uppfattning om de godsmängder som transporterades på F-V-Ö banan inom den egna regionen, sydvästra Östergötland.

1.4 Uppsatsens uppläggning

Efter denna inledning följer en bakgrund med allmänna fakta om Hästholmen och järnvägen, inklusive befolkningsstatistik. Därefter inleds undersökningen med uppgifter angående handelssjöfarten på Hästholmen, Hjo och Vadstena. I de två följande avsnitten redovisas godstrafiken på järnvägen Fågelsta-Vadstena-Ödeshög. Slutligen görs en jämförelse mellan summan av samtrafiken till och från F-V-Ö banan med den totala mängden gods som trafikerade samma järnväg. Uppsatsen avslutas med en slutsats/diskussion och sammanfattning.

2. BAKGRUND

Hästholmens Hamn- och Magasinbolag bildades 1887. Trafiken till och från Hästholmen kom inte igång regelbundet förrän 1861³. Göta Kanal öppnades 1822, vilket bröt vätterbygdens isolering. Den östgötska delen av kanalen invigdes 1832. Fartygen kunde hädanefter ta sig ut till havet. Sjöfarten på Vättern före Göta Kanals tillkomst hade varit obetydlig⁴.

Den smalspåriga järnvägen Fågelsta-Vadstena invigdes 1874⁵. Banan fick en positiv effekt på näringslivet. En förlängning av järnvägen söderut mot Ödeshög blev omgående diskuterad och beslutad. I november 1888 invigdes sträckan Vadstena-Ödeshög. Totalt blev hela sträckan F-V-Ö 42 km lång. Detta var en privat järnväg som ägdes av F-V-ÖJ bolaget med säte i Vadstena. Fågelsta-Vadstena-Ödeshög Järnvägsbolaget förkortades till F-V-ÖJ. Ett exempel på en statligt ägd järnväg, inom Östergötland, var Östra Stambanan, markerad på figur 3. Den löper på östra sidan om Vättern, från Hallsberg i norr genom Motala och Mjölby och fortsätter sedan söderut⁶.

Hamnen i Hästholmen hade på sin tid stor betydelse för F-V-ÖJ. En förbindelse mellan de båda smalspårsbanorna Hjo-Stentorp i Västergötland och F-V-ÖJ etablerades 1892⁷ (se Fig. 1). Förbindelsen utgjordes av ångaren s/s Trafik som regelbundet från och med 1892 tog både gods och passagerare mellan Hjo och Hästholmen. Samma år beslutades att F-V-ÖJ bolaget skulle arrendera hamnen i Hästholmen på 15 år^{8 9}.

Det saknas uppgifter i den offentliga statistiken om vilka olika typer av varuslag som fraktades till och från Hästholmen. Men för ett av åren, i undersökningsperioden 1895, finns uppgifter om varuslag. Denna information finns registrerad i Hästholmens Hamn- och Magasinbolags kassabok. Enligt den var det spannmål som mest regelbundet och i störst omfattning skeppades ut från Hästholmen. Även andra produkter som smör och ägg skeppades ut året runt. De varor som ankom Hästholmen var mycket diversifierade. Det var allt från husgeråd och maskindelar till kol, kläder, potatis och vin¹⁰.

³ Tillinger. H. Hästholmens Hamn- och Magasinbolags Historia. (Norrköping 1959) sid 6.

⁴ Malmquist. Y. De seglade på Vättern. (Jönköping 1986) sid 15-18.

⁵ En smalspårig järnväg var 3 fot bred = 0,981 meter.

⁶ Johansson. S. & Fahlgren. C-J. Från Wadstena till Vadstena. (Vadstena 1981) sid 12 ff.

⁷ Hjo-Stentorpbanan togs i bruk åren 1873-76 och var 55 km lång.

⁸ Johansson & Fahlgren 1981. sid 21 och 27.

⁹ Tillinger 1959. sid 8-9.

¹⁰ Hästholmens Hamn- och Magasinbolags kassabok 1895. Ödeshögs bibliotek.

2.1 Befolkningsuppgifter för Västra Tollstad socken, Ödeshög, Vadstena, Hjo och Jönköping åren 1885, 1890 och 1895.

Tabell 1.

Ort	Antal invånare	Årtal
Västra Tollstad socken	*	1885
Ödeshög	*	
Vadstena	2.244	
Hjo	1.418	
Jönköping	19.344	
Västra Tollstad socken	753	1890
Ödeshög	2.610	
Vadstena	2.198	
Hjo	1.445	
Jönköping	19.682	
Västra Tollstad socken	773	1895
Ödeshög	2.625	
Vadstena	2.309	
Hjo	1.493	
Jönköping	21.015	

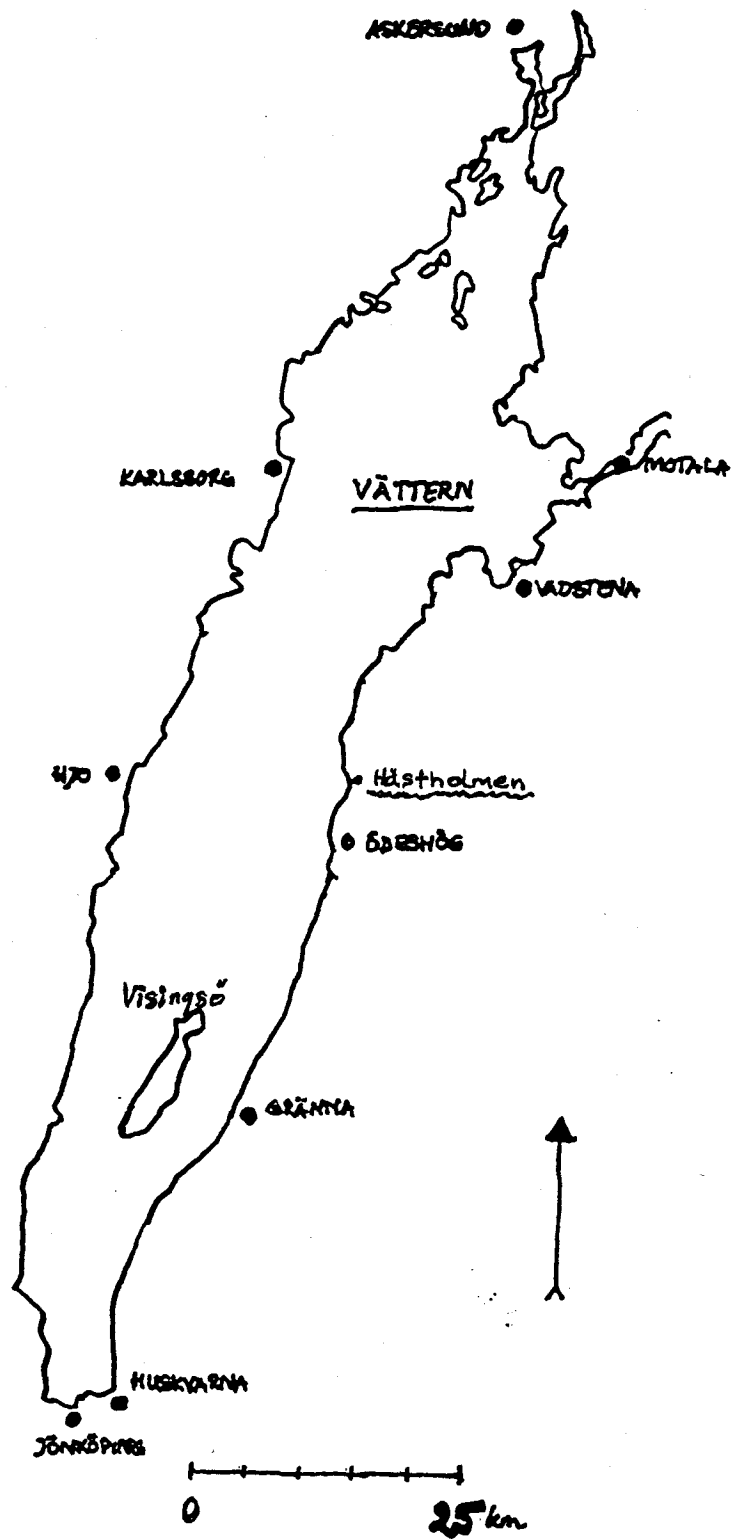
* Uppgifter för Västra Tollstad socken och Ödeshög saknas.

Källa: BiSOS serie A. Befolkningsstatistik nr: 27 1885
 32: 1 1890
 37 1895

För att få en uppfattning om det befolkningsunderlag som låg till grund för handeln i området har invånarantalet i några orter runt Hästholmen redovisats. Som framgår av tabell 1 hade Västra Tollstad socken, dit Hästholmen räknas, en liten befolkning på cirka 800 invånare 1890 och 1895. Ödeshögs invånarantal ökade snabbt mellan 1885-90 och hade från 1890 och framåt en större befolkning än Vadstena. Hjo hade ungefär lika många invånare under de tre åren liksom Vadstena, vilket framgår av tabellen. Jönköping var vid periodens slut stifts- hovrätts- och residensstad, dessutom med militärförläggning. Anledningen till att Jönköping tagits med är att invånarantalet var mycket större än i de övriga orterna. Detta för att få en uppfattning om en storstads befolkning under den undersökta perioden^{11 12}.

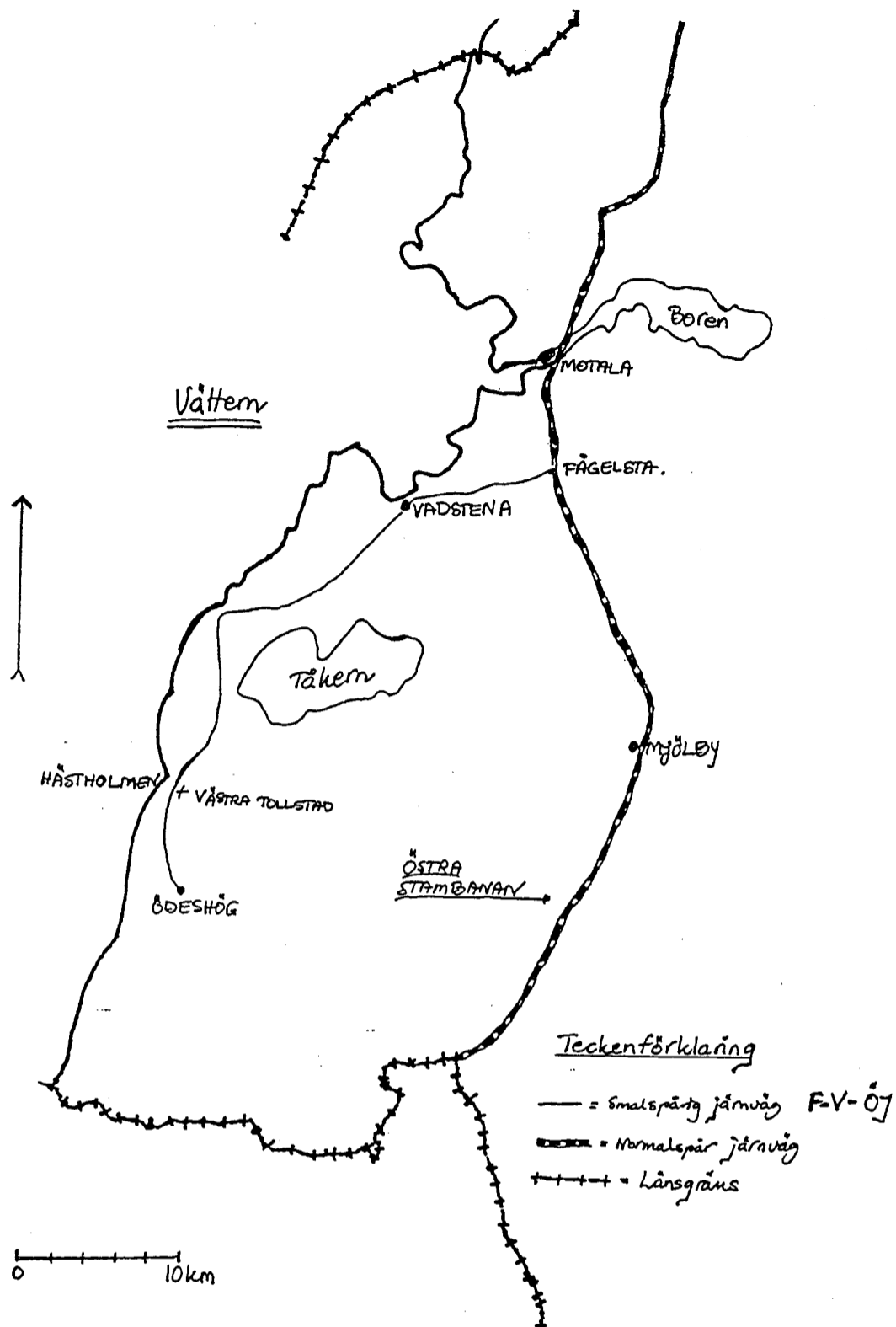
¹¹ Malmquist 1986. sid

¹² BiSOS serie A. Befolkningsstatistik, nr: 27 1885, nr: 32: 1 1890 nr: 37 1895.



Figur 2. Sjön Vättern med sina större hamnar.

Källa: Y. Malmquist. De seglade på Vättern. (Jönköping 1986).



Figur 3. Karta över sydvästra Östergötland med den smalspåriga järnvägsbanan Fågelstad-Vadstena-Ödeshög och den Östra Stambanan.

Källa: Lantmäteriet i Linköping, 1952 års karta över kommunindelningen i Östergötland.

3. HANDESSJÖFARTEN PÅ HÄSTHOLMEN, HJO OCH VADSTENA FÖR ÅREN 1885-95

I tabell 2 nedan redogörs för de fartyg, om tio ton eller mer, som ankom och avgick Hästholmen åren 1885-95. Uppgifterna angående procentuell förändring avser jämförelse med närmast föregående år. Endast den inrikes sjöfarten behandlas.

Tabell 2. Hästholmen

Årtal	Antal ankommande/avgående fartyg	Godsmängd i ton	Förändring i % för fartyg	Förändring i % för ton gods
1885	742	62.138		
1886	742	59.520	0	-4,2
1887	750	62.020	1	4,2
1888	738	55.488	-1,6	-10,5
1889	*			
1890	1.312	57.738	-4,3	4,05
1891	1.188	131.388	85,8	127,6
1892	1.528	114.772	-9,45	-12,6
1893	1.734	150.318	28,6	30,9
1894	1.734	154.028	13,5	2,5
1895	1.474	132.110	-15	-14,2

* Uppgifter för 1889 saknas.

Källa: BiSOS serie E. Inrikes sjöfart och handel 1884-1894 och 1895-1897.

Handelssjöfarten på Hästholmen låg på ungefär samma nivå med cirka 700 fartyg per år och cirka 60.000 ton gods, från 1885-1891. Från 1890 till 1891 ökade trafiken kraftigt med 85,8% för antalet ankomna och avgångna fartyg. Godsmängden ökade med 127,6% under samma tidsintervall. Ökningen inträffade två år efter det att järnvägen togs i bruk. En viss "tröghet" i systemet kan antas ha förekommit, så att effekterna av en förändring visar sig, som i detta fall, med några års fördröjning. 1892 arrenderades hamnen av F-V-ÖJ och en ökning av antalet fartyg och godsmängder inträffade mellan 1892-93. Den största ökningen för handelssjöfarten kom således efter att infrastrukturen i området förbättrats genom järnvägens tillkomst. Den ökade trafiken höll sedan i sig fram till 1895, vilket framgår av tabellen.

Tabell 3. Hjo

Årtal	Antal ankommande/ avgående fartyg	Godsmängd i ton	Förändring i % för fartyg	Förändring i % för ton gods
1885	618	56.816	0	0
1886	676	64.224	9,4	13
1887	762	66.616	12,7	3,7
1888	792	79.570	3,9	19,4
1889	996	74.990	25,8	-5,8
1890	358	20.568	-64	-72,6
1891	288	17.210	-19,6	-16,3
1892	1.224	100.712	325	485
1893	1.310	102.204	7	1,48
1894	1.372	105.388	4,7	3,1
1895	1.424	108.700	3,8	3,2

Källa: BiSOS serie E. Inrikes sjöfart och handel 1884-1894 och 1895-1897.

För Hjos del inträffade en 325% ökning av antalet fartyg och en 485% ökning av godsmängderna mellan 1891-92, som framgår av tabell 3. Ökningen inträffade ett år senare än i Hästholmen. Före 1892 hade Hjos handelssjöfart en negativ utveckling, enligt tabellen. 1892 var det år då järnvägsbolaget F-V-Ö beslutade om ett samarbete för trafiken mellan Hjo och Hästholmen. Detta kan vara en av förklaringarna till den kraftiga uppgången av hadelssjöfarten det året. Samma år arrenderade järnvägsbolaget hamnen i Hästholmen. Omfattningen av handelssjöfarten låg sedan på den högre nivån, mer än 1 200 fartyg per år och cirka 100.000 ton gods, intill undersökningsperiodens slut 1895.

Tabell 4. Vadstena

Årtal	Antal ankommande/ avgående fartyg	Godsmängd i ton	Förändring i % för fartyg	Förändring i % för ton gods
1885	1.574	126.582	0	0
1886	1.498	130.218	-4,8	2,9
1887	1.378	121.798	-8	6,5
1888	1.124	92.982	-18,4	-23,6
1889	1.280	111.188	13,9	19,6
1890	1.270	117.504	-0,8	5,5
1891	1.314	117.504	3,5	0,2
1892	1.164	101.006	-11,4	-14
1893	1.474	124.098	26,6	22,9
1894	1.608	128.426	9,1	3,5
1895	2.274	122.178	-20,9	-4,9

Källa: BiSOS serie E. Inrikes sjöfart och handel 1884-1894 och 1895-1897.

Vadstenas handelssjöfart kännetecknas under perioden av omväxlande upp- och nedgångar för, såväl antalet fartyg som godsmängder, se tabell 4. trafiken före 1888 ligger på en dubbelt så hög nivå, mer än 1 300 fartyg och mer än 120.000 gods per år, i jämförelse med förhållandena i Hjo och Hästholmen. Befolkningsunderlaget var större i Vadstena i början av den undersökta perioden, än i Hästholmen. Det kan vara en av förklaringarna till Vadstenas mer omfattande handelssjöfart. Åren efter 1887 minskar antalet fartyg och godsmängder som transporterades under några år, för att sedan öka mellan 1892-94.

4. GODSTRAFIKEN PÅ JÄRNVÄGEN FÅGELSTA- VADSTENA-ÖDESHÖG FÖR ÅREN 1885-1895

I tabell 5 redovisas järnvägarnas godstrafik i sammandrag 1885-1895. Uppgifterna gäller godsmängd i ton. Den procentuella förändringen avser jämförelse med närmast föregående år.

Tabell 5.

Artal	Godsmängd i ton	Förändring i % för ton gods
1885*	7.275	0
1886	5.924	-18,5
1887	6.400	8
1888**	8.488	32,6
1889	15.371	81
1890	15.156	-1,4
1891	20.353	34,3
1892	17.364	-14,7
1893	18.211	4,8
1894	19.223	5,5
1895	20.386	6

* Uppgifterna fr o m 1885 t o m 1887 gäller endast godstrafiken på Fågelsta-Vadstena-Ödeshögbanan.

** Uppgifterna fr o m 1888 och framåt gäller godstrafiken på Fågelsta-Vadstena-Ödeshögbanan.

Källa: SOS serie L. Jernvägs statistik i sammandrag, årgångarna 1888-1898. För åren 1886 och 1889 har använts BiSOS serie L. statistik för Jernvägstrafik 1886 och 1889.

Av uppgifterna i tabell 5 framgår att den totala mängden gods som transporterades på F-V-ÖJ ökade med 32,6%. Ytterligare en ökning inträffade mellan 1890-91, då med 34,3%. En fortsatt hög nivå av godstrafiken på järnvägen kan avläsas i tabell 5, intill undersökningsperiodens slut. Godstrafiken på F-V-ÖJ ökade således väsentligt från 1888 och framåt.

4.1 Samtrafik, avsänt gods

Tabell 6 visar samtrafik, i detta fall avsänt gods från F-V-ÖJ, mellan statens järnvägar och de enskilda banorna för åren 1885-95. Uppgifterna gäller endast godsmängd i ton. Den procentuella förändringen avser jämförelse med närmast föregående år.

Tabell 6. Avsänt gods från F-V-ÖJ till andra järnvägar statens eller enskilda

Artal	Godsmängd i ton	Förändring i % för ton gods
1885*	2.430	0
1886	2.598	6,8
1887	2.798	7,7
1888**	2.941	5,1
1889	3.049	3,7
1890	3.172	4
1891	5.861	84,8
1892	4.577	-21,9
1893	4.029	-12
1894	4.145	2,9
1895	5.156	24,4

* Uppgifterna fr o m 1885 t o m 1887 gäller endast godstrafiken på Fågelsta-Vadstena-Ödeshögbanan.

** Uppgifterna fr o m 1888 och framåt gäller godstrafiken på Fågelsta-Vadstena-Ödeshögbanan.

Källa: BiSOS serie L. Statistik för Jernvågstrafik 1880-1897.

Delen avsänt gods ökade kontinuerligt från 1885 till 1891. Mellan 1890-91 ökade godsmängden med 84,8%. Därefter minskade den något för att öka igen mellan 1894-95. Möjligen berodde ökningen i godsmängd 1891 på en ovanligt god skörd i regionen, som i sin tur resulterade i en ökad export.

4.2 Samtrafik, anlänt gods

Tabell 7. Anlänt gods, från statens järnvägar eller enskilda banor, till F-V-ÖJ.

Årtal	Godsmängd i ton	Förändring i % för ton gods
1885*	1.498	0
1886	1.253	-16,4
1887	1.243	-0,8
1888**	1.618	35,2
1889	2.417	43,8
1890	3.419	41,4
1891	3.696	8,1
1892	3.936	6,5
	3.963	0,7
1894	3.738	-5,7
1895	4.456	19,2

* Uppgifterna fr o m 1885 t o m 1887 gäller endast godstrafiken på Fågelsta-Vadstena-Ödeshögbanan.

** Uppgifterna fr o m 1888 och framåt gäller godstrafiken på Fågelsta-Vadstena-Ödeshögbanan.

Källa: BiSOS serie L. Statistik för Jernvägstrafik 1880-1897.

Tabell 7 visar mängden anlänt gods, från statens järnvägar eller enskilda banor, till F-V-ÖJ. Mängden anlänt gods minskade procentuellt fram till 1887. Mellan åren 1887-1888 ökade mängden anlänt gods med 35,2%. Ökningen fortsatte sedan mellan åren 1888-89 med 43,8%, och mellan åren 1889-90 med 41,4%. Det var samma år som den totala godsmängden ökade med 81%.

Vid en jämförelse mellan antalet ton gods som anlände respektive avsändes, med F-V-ÖJ mellan åren 1885-95, ligger den avsända mängden på något högre nivå. Från och med 1891 översteg antalet ton avsänt gods antalet ton anlänt gods.

4.3 Jämförelse mellan totala mängden godstrafik och samtrafik på F-V-ÖJ

I tabell 8 görs en jämförelse mellan den totala mängden gods som transporterades på F-V-ÖJ och summan av samtrafiken. I denna jämförelse framkommer en siffra på den godsmängd i ton som transporterades enbart på F-V-Ö järnvägen. Den procentuella förändringen avser jämförelse med närmast föregående år.

Tabell 8. Jämförelse mellan godstrafik som transporterades inom Östergötland, på järnvägen F-V-Ö med samtrafiken

Årtal	Godsmängd i ton som transporterades på F-V-ÖJ	Förändring i % för ton gods	Summa "samtrafik" godsmängd i ton	Förändring i % för "samtrafiken"
1885*	3.345	0	3.930	0
1886	2.073	-38	3.851	-2
1887	2.359	13,8	4.041	5
1888**	3.866	63,9	4.622	14,4
1889	9.905	156	5.466	18,3
1890	8.565	-13,5	6.591	20,6
1891	10.796	26	9.557	45
1892	8.851	18	8.513	-10,9
1893	10.219	15,4	7.992	6,1
1894	11.340	11	7.883	-1,4
1895	10.774	-5	9.612	22

* Uppgifterna fr o m 1885 t o m 1887 gäller endast godstrafiken på Fågelsta-Vadstena banan.

** Uppgifterna fr o m 1888 och framåt gäller godstrafiken på Fågelsta-Vadstena-Ödeshögbanan.

Källa: SOS serie L. Jernvägs statistik i sammandrag, årgångarna 1888-1898.
BiSOS serie L. Statistik för Jernvägstrafik 1880-1897.

En kontinuerlig ökning av antalet ton gods som transporterades enbart på F-V-ÖJ kan avläsas i tabell 8. Speciellt efter 1888, mellan 1887-88, då godsmängden ökade med 63,9%, och mellan 1888-89 med en ökad godsmängd på 156%. Summan av samtrafiken till och från F-V-ÖJ ökade med 45% mellan åren 1890-91.

5. SLUTSATS

För handelssjöfarten till och från Hästholmen hade järnvägen mellan Vadstena-Ödeshög en stor betydelse. Efter 1888 då järnvägen invigdes ökade antalet fartyg och den godsmängd de fraktade. Några faktorer som ytterligare förbättrade handelssjöfarten och godstrafiken, på F-V-Ö järnvägen, redovisas här.

Järnvägsbolaget F-V-Ö arrenderade hamnen i Hästholmen från 1892, vilket ledde till en ökning av den godsmängd som transporterades på järnvägen. Det påverkade även handelssjöfarten på Hästholmen och Hjo, som ökade.

Samarbetet mellan smalspårsjärnvägarna, F-V-ÖJ och Hjo-Stenstorpsbanan i Västergötland, innebar också en ökning av handelssjöfart och godstrafik på järnvägen.

De godsmängder som totalt transporterades på F-V-ÖJ ökade kontinuerligt från 1888-95. Speciellt ökade den godsmängd som transporterades enbart på F-V-ÖJ inom regionen: sydvästra Östergötland. Slutsatsen blir att F-V-ÖJ verkar ha varit mer betydelsefull för godstrafiken inom den egna regionen än för trafik med övriga landet.

När infrastrukturen i regionen förbättrades ökade tillgångarna på varor, men efterfrågan måste ha haft sin förklaring i den befolkningsökning som skedde i slutet av 1800-talet.

6. SAMMANFATTNING

Före Vadstena-Ödeshög järnvägens etablering låg handelssjöfarten på Hästholmens hamn kvar på samma nivå: runt 700 fartyg per år och cirka 60.000 ton gods. Efter det att järnvägssträckan mellan Vadstena-Ödeshög togs i bruk 1888 ökade antalet fartyg och godsmängderna, som fraktades, med nära nog det dubbla. Ökningen startade 1891 och fortsatte sedan fram till undersökningsperiodens slut 1895.

I jämförelse med Hästholmen hade Hjo, på andra sidan Vättern i Västergötland, en liknande utveckling som den i Hästholmen. Ökningen kom 1892 och innebar en dubblering av antalet fartyg och godsmängder. 1892 arrenderade F-V-ÖJ-bolaget hamnen i Hästholmen. Detta gav handelssjöfarten, både på Hästholmen och Hjo, ytterligare en ökning. Ett samarbete mellan smalspårsjärnvägarna F-V-Ö och dess motsvarighet på andra sidan Vättern, Hjo-Stentorpsbanan, startades 1892. Resultatet blev att Hästholmen-Hjo trafikerades regelbundet med fartyget s/s Trafik som tog både gods och passagerare. Vadstenas handelssjöfart fluktuerade mycket, och verkade inte ha påverkats negativt i någon större omfattning av Vadstena-Ödeshögsbanans tillkomst.

Den totala godsmängden som transporterades på järnvägen F-V-Ö ökade från 1888-89 och framåt, då sträckan Vadstena-Ödeshög tillkom. De avsända godsmängderna från F-V-ÖJ var något större än de som anlände banan. När en jämförelse görs mellan de godsmängder som totalt transporterades på järnvägen F-V-Ö med summan av anlant respektive avsänt gods till samma bana, visar det att trafiken på F-V-ÖJ var något större än den med resten av landet.

REFERENSER

- Otryckta källor: Hästholmens Hamn- och Magasinbolags kassabok 1895.
Biblioteket i Ödeshög
- Tryckta källor: BiSOS serie A. Befolkningsstatistik
27 1885
32: 1 1890
37 1895
- BiSOS serie E. Inrikes sjöfart och handel 1880-1894, 1895-1897.
- BiSOS serie L. Statistik för Jernvägstrafik 1880-1897.
- SOS serie L. Jernvägs statistik i sammandrag årgångarna 1888-1898.
- Karta: Lantmäteriet i Linköping.
Kommunindelingskarta över Östergötland 1952.
- Litteratur: Johansson Sverker & Fahlgren Carl-Johan. *Från Wadstena till Vadstena*. (Vadstena 1981).
- Malmquist Yngve. *De seglade på Vättern: Skutor, skeppare, sjömän och skeppsbyggare*. (Jönköping 1986).
- Rapport: *Medeltidsstaden 59*. Klackenbergs H. Riksantikvarieämbetet och Statens Historiska Museer. (Sthlm 1984).
- Tillinger Hildor. *Hästholmens Hamn- och Magasinbolags Historia*. (Norrköping 1959).