

# Spännande sidospår: Hästholmen

Hästholmen är idag ett pittoreskt mindre hamnsamhälle mellan Vadstena och Ödeshög. Under medeltiden hade man, trots dagens blygsamma storlek, en tid stadsprivilegier (1300-talet) och var och en av få städer i Sverige. Förmodligen var det närheten till det mäktiga Alvastra kloster som var orsaken till stadsbildningen.

Järnvägen Fogelsta – Wadstena – Ödeshögs (FWÖJ) 1888 gjorde hamnen och Hästholmen åter till en viktig plats för handel och kommunikationer. Stationen i Hästholmen kom efter hand att få allt flera sidospår av olika slag. När normalspåret från Mjölby var färdigt 1910 fanns exempelvis ett omlastningsskjul mellan spårvidderna. Senare byggdes även överföringsramp.

Nedanstående kursiverade text är skriven som ett förslag eller en remiss, vilken jag har skickat in till Hamnbolaget / Ödeshögs kommun i samband med den aktuella planeringen inför förnyelsen av hamnområdet (några smärre ändringar / anpassningar har jag gjort i texten för att den bättre ska passa denna artikel men en del för läsare av Gurklisten kanske allmänt kända fakta finns ändå med). Förslagen får betraktas som visioner, men uppställning av en vagn har jag diskuterat konkret med både kommunledningen och hamnbolagets ordförande samt naturligtvis WFJ.

## Järnväg i Hästholmen

### *Historisk bakgrund*

*År 1874 invigdes den drygt 9 km långa järnvägen Wadstena – Fogelsta (WFJ) och 1888 förlängdes denna smalspårsbana till Hästholmen och Ödeshög (FWÖJ). Ett spår anlades också från Hästholmens station till hamnen. För att öka samtrafiken med Hjo – Stenstorps Järnväg (HSJ) som hade samma spårvidd (3 svenska fot = 891 mm) planerades en tågfärja och ritningar både på tågfärja och färjeläge togs fram för denna trafik mellan Hästholmen och Hjo. Transportunderlaget bedömdes dock som för litet varför dessa planer aldrig förverkligades. Däremot var ångbåtstrafiken viktig mellan Hjo och Hästholmen så järnvägen tillsammans med ångfartyget Trafik lanserades också som en alternativ resrutt mellan Stockholm och Göteborg. Detta skedde speciellt sedan den normalspåriga järnvägen (1435 mm) från Mjölby till Hästholmen blivit färdig 1910 och ett normalspår byggts parallellt med smalspåret ner till hamnen i Hästholmen. Efter hand byggdes också de östgötska smalspårsbanorna ut till ett delvis finmaskigt transportnät.*

*På hösten 1958 lades trafiken mellan Vadstena och Ödeshög ned varefter spåren revs upp med undantag av linjen mellan Hästholmen och Ödeshög som breddades till normalspår. Denna sträcka användes för godstrafik mellan Mjölby och Ödeshög fram till mitten på 1980-talet varefter även dessa spår revs.*

## Vad finns kvar idag?

- *I Vadstena drivs Wadstena - Fogelsta Järnväg i ideell regi. Under söndagar/lördagar och onsdagar sommartid körs persontåg som ibland dras av ånglok på en del av sträckan till Fågelsta.*
- *En ideell förening i Hjo underhåller och sköter driften av museifartyget Trafik som även angör Hästholmen då och då under sommaren.*
- *Värdshuset Vätterhästen i Hästholmen är egentligen det gamla järnvägshotellet som tillhandahöll mat och logi för resande mellan Hästholmen och Hjo*
- *På många håll i Östergötland finns bananvallarna kvar efter det omfattande smalspårsnätet även om de ibland är ombyggda till vägar av olika slag – exempelvis banvallen mellan Ödeshög och Hästholmen vilken idag fungerar som cykelväg.*

## Möjligheter idag

*Tanken är att möjlighet ska finnas att använda en del av kajen samt en del av den gamla banvallen (östra respektive norra delen av Lastbergsvägen) för att återuppbygga smalspåret mellan hamnen och det gamla stationsområdet.*

### *Tekniskt utförande*

*Beroende på ambitionsnivå kan detta spår byggas med både historiskt korrekt teknisk standard och med enklare tekniskt utförande.*

*Ett förslag på enklare utförande är att bygga spåren med den ursprungliga spårvidden 891 mm, men inte använda träslipers utan stålslipers enligt exempelvis den franske artonhundratalsingenjören Decauvilles system, så att spårsektionerna då också blir möjliga att flytta/demontera (ej historiskt korrekt).*

*Ett ännu enklare utförande är att bygga spårsektioner med stålslipers, men med spårvidden 600 mm, som varit den smalaste spårvidden för persontrafik i Sverige, men framför allt använts för industrispår (ej historiskt korrekt).*

*För att passera parkeringsområdet/delar av parkeringen kan s.k. gaturäl läggas in i vägbeläggningen (ej historiskt korrekt).*

#### *Användande*

*Även användandet kan ha olika ambitionsnivåer.*

*En möjlighet är att endast skapa en visuell upplevelse genom att ställa upp en eller ett par vagnar (på deposition från exempelvis museijärnvägen i Vadstena) på spår i hamnen (jämför det uppställda tåget på hamnpiren i Hjo). En godsfinka eller ett par godsfinkor kan förslagsvis fungera som mindre utställningslokal(er) – eventuellt med utställning över transporterna/järnvägen i Hästholmen med omnejd.*

*En personvagn av boggietyyp skulle kunna göra nytta som restaurang eller café (jämför cafévagnen i Vadstena) alternativt försäljning- eller utställningslokal. En möjlig placering för en sådan vagn är det före detta stationsområdet i Hästholmen.*

*En högre ambitionsnivå är att vid speciella tillfällen låta någon museijärnväg (förslagsvis Wadstena – Fogelsta Järnväg) transportera ånglok/diesellok och en eller ett par personvagnar till Hästholmen för att köra specialtåg.*

*Ytterligare en möjlighet är att stationera något mindre diesellok och mer eller mindre öppna vagnar, s.k. sommarvagnar med enklare passagerarsäten (se bilaga 1), i Hästholmen så att trafiken kan drivas vissa dagar sommartid. Detta kommer bland annat att bli verklighet i Forsvik vid Göta kanal i Västergötland. Även hästdragna tåg är en möjlighet. En variant skulle kunna vara hästspårvagn i den gamla staden Hästholmen.*

I följande litteratur finns information om spårplaner:

*Från Wadstena till Vadstena*

*Mjölby – Hästholmens Järnväg 1910 – 1985*

*FWÖJ Fogelsta – Wadstena – Ödeshögs Jernväg*

Bildtexter:

Hästholmen 002

Innan normalspåret byggts 1910 fanns bara smalspåret ner till hamnen. Här ligger 891-spåret ensamt mitt i bebyggelsen.

#### Hästholmen 010

Inte bara persontrafiken utan som synes även godstrafiken via hamnen var betydande. Bakom godsvagnarna till vänster ligger ångaren *Trafik* som fortfarande, åtminstone någon gång per år, angör Hästholmens hamn som museifartyg.

#### Hästholmen 006, 016

Denna bild är tagen efter 1910 eftersom både normal- och smalspårsvagnar står på kajen.

#### Hästholmen 009

Liv och rörelse präglade ofta och präglar fortfarande ”Hästholmahamnen”, åtminstone på sommaren. Vid inloppet till hamnen (bakom *s/s Trafik*) förliste ångtrafikfartyget *Per Brahe* under en höststorm 19 november 1918. Bland de omkomna fanns hela konstnärsfamiljen *Bauer* (*John Bauer* är väl mest känd för sina prinsessor i trolska mossiga skogar). Paradoxalt nog var anledningen till att familjen tog båten rädsla för järnvägsresor efter Getåolyckan mellan Norrköping och Nyköping samma höst.

#### Hästholmen 017

Bakom normalspårloket skimtar omlastningsskjulet med både ett smalspår och ett normalspår.

#### Hästholmen 003, 005

Före detta *Järnvägshotellet* är i stort sett sig likt idag. Numera heter värdshuset *Vätterhästen* och är känt bland annat för sina stora wienerschnitzlar.

#### Hästholmen 014

Här ses alla sidospåren i hamnen tydligt. Lägg märke till den normalspåriga motorvagnen.

Hästholmen 011

Hästholmen har också haft ett flygfält, så här i den gamla staden har verkligen olika transportmedel mötts.