
MJÖLBY—HÄSTHOLMENS JÄRNVÄG

Signatur: M.H.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Mjölby—Hästholmens Nya järnvägsaktiebolag, Mjölby.

I slutet av 1880-talet uppstod tanken att genom en järnväg från Mjölby till Hästholmen och genom båt eller ångfärja från Hästholmen till Hjo söka skapa icke blott en livligare förbindelse mellan Östergötland och Västergötland utan även att komma i en mera direkt förbindelse med västkustens stora affärscentrum, Göteborg.

På initiativ av disponenten VILH. EDLUND i Mjölby utfördes av ingenjören V. LINDEGREN i Linköping stakning av en järnväg med 0,891 m. spårvidd från Mjölby till Hästholmen. Det samtidigt upprättade kostnadsförslaget upptog en slutsumma av 692 000 kr. En smalspårig järnväg tillfredsställde emellertid icke initiatiytägaren, som syftade mot högre mål. För honom hägrade en transitoled från lämplig importhamn vid Östersjön med goda förbindelser till Göteborg. Inflytelserika personer och mäktiga intressen vunnos för saken, och planen syntes icke omöjlig att realisera, att döma av de uttalanden, som gjordes vid de litet emellan återkommande mötena med i saken intresserade parter såväl i Öster- som Västergötland. Emellertid krävde planen mycket arbete, som drog ut på tiden, och intresset slappnade småningom. Härtill kom, att det ekonomiska understöd, på vilket man hoppats, ej på alla punkter infriades. Frågan måste till slut förklaras vilande.

Först i början av år 1906 upptogs den ånyo. På uppdrag av disponenten V. EDLUND uppgjorde baningenjören i Örebro HJ. PETERSON en kostnadsberäkning för en normalspårig järnväg, vars byggnadskostnad beräknades till 1 250 000 kr., och på anhållan av hr EDLUND till-

satte Mjölby municipalsamhälle därefter en kommitté för frågans beredning. Kommittén anordnade den 5 april 1906 ett sammanträde i Mjölby med ombud och inbjudna från alla i företaget intresserade kommuner. Vid mötet framhölls önskvärdheten av att de gamla förslagen om förbindelse över Vättern och bredspårig järnväg till västra stambanan ånyo upptoges. Slutligen utfärdades inbjudan till aktieteckning.

I maj anmodade kommitterade kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren JOHN EKELUND att undersöka hamnförhållandena vid Vättern med hänsyn till ångfärjeförbindelse och att upprätta kostnadsförslag för järnvägen Mjölby—Hästholmen. Förslaget, som på grund av vissa ortsintressen upptog en något ändrad sträckning, slutade på ett belopp av 1 785 000 kr.

Konstituerande bolagsstämma med *Mjölby—Hästholmens järnvägsaktiebolag* hölls i Mjölby den 13 aug. 1907 under ordförandeskap av kronofogden J. E. S. CNATTINGIUS, som meddelade, att aktiekapitalet enligt teckningslistorna uppginge till 800 000 kr. Bland kommunerna hade Mjölby tecknat 300 000 kr., Väderstad 75 000 kr. och Svanhals 70 000 kr., entreprenörerna 240 000 och enskilda 45 000 kr. Aktiekapitalet skulle utgöra lägst 800 000 kr. och högst 2 400 000 kr. Till styrelse valdes disponenten VILH. EDLUND, Mjölby, nämndemannen D. LINDBERG, Östad, dr J. MAGNI, Mjölby, järnhandlaren AX. ÖBERG, Mjölby, häradsdomaren FR. O. OLSSON, Hogstad, och frih. E. HERMELIN, Gripenberg. Inom sig sig valde styrelsen till ordförande nämndemannen D. LINDBERG, och till verkst. direktör utsågs disponenten VILH. EDLUND.

Då en del av kommunernas teckningar uppställde villkoret, att koncessionen vore klar före den 1 jan. 1908, var det för styrelsen av högsta vikt att få denna sak ordnad. Genom tillmötesgående av vederbörande myndigheter utfärdades koncessionsresolutionen den 31 dec. 1907. Koncessionen hade begärts av disponenten VILH. EDLUND, dr JAKOB MAGNI, godsägaren AX. SVENSSON, grosshandlaren K. THEORELL, apotekaren E. BORGSTAM och disponenten OSCAR VISTRÖM. Den 27 mars 1908 fastställdes bolagsordningen.

Ett statslån å 800 000 kr. erhöles, och kontrakt upprättades med firman BRÖCHNER LARSEN & KROGH om järnvägsanläggningens utförande för en summa av 1 200 000 kr., av vilka 240 000 kr. skulle erläggas i aktier. Till bolagets kontrollerande ingenjör antogs löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren HANS NILSSON.

Med K. järnvägsstyrelsen ingicks 1909 överenskommelse om järn-

vägens anslutning till statsbanan vid Mjölby station och rätt för bolaget att få sin trafik därstädes ombesörjd av Statens järnvägars personal. Inträdeskostnaden bestämdes till 40 000 kr.

Först efter långvariga underhandlingar med Hästholmens hamn- och magasinsaktiebolag lyckades styrelsen den 20 aug. 1910 träffa överenskommelse om järnvägens inledande till hamnen, och med Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnväg ingick styrelsen den 25 juli 1910 en preliminär överenskommelse om inträde på Hästholmens station. Först den 25 febr. 1918 ersattes detta provisorium med en slutgiltig överenskommelse.

Då konstarbeten av svårare beskaffenhet icke förekommo och järnvägen framgick i en för järnvägsbyggnad synnerligen lättarbetad terräng, kunde järnvägsbyggnaden på relativt kort tid slutföras. Den 14 maj 1910 meddelade Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstånd att upplåta delen Mjölby—Rök för allmän trafik. Högsta tåghastigheten bestämdes till 50 km/t. Den 11 aug. 1910 erhöll järnvägsbolaget tillstånd att för allmän trafik upplåta bandelen Rök—Hästholmen och den 21 sept. s. å. trafiktillstånd för hamnspåret. Bland den rullande materiellen märktes en ångmotorvagn med inredning för 55 passagerare.

Härmed hade det företag, för vilket 1906 års järnvägskommitté trätt i arbete, tekniskt lyckligen slutförts. Som en röd tråd genomlöper disponenten EDLUNDS namn de gångna årens arbete. Han var den drivande kraften, verksamt biträdd av sina medhjälpare, som beslutsamt undanröjde alla svårigheter och banade väg för detta för de orter, järnvägen genomlöper, betydelsefulla företag.

Mjölby—Hästholmens järnväg tänktes gärna och ofta i förbindelse med en ångfärja över Vättern och ombyggnad av Hjo—Stenstorps järnväg. Första delen av detta program kan anses slutfört 1910, då trafiktillstånd för Mjölby—Hästholmen i sin helhet förelåg. Andra delen däremot väntar ännu på sin lösning. När en sådan kan föreligga, är svårt att säga, då hittills företagna utredningar givit vid handen, att den trafik, som f. n. skulle föras över Vättern, icke förmår bära de kostnader, som äro förbundna med hela programmets realiserande.

Ekonomiskt har järnvägen icke hittills förmått hävda den plats, till vilken den tekniska utrustningen berättigat den, eller infriat de förhoppningar, som ställdes på densamma. Tekniskt utrustades banan för masstrafik. Denna har uteblivit och kommer helt visst att utebliva, så länge förbindelsen mellan Hästholmen och Hjo icke ordnats på ett mera tillfredsställande sätt än nu är fallet.

Då trafikintensiteten i verkligheten endast i ringa grad motsvarade förhoppningarna, inträdde för det nyblivna järnvägsbolaget ekonomiska svårigheter, som ganska hastigt ledde till konkurs. Å extra bolagsstämma den 28 jan. 1913 beslöts att försätta bolaget i konkurs, och den 17 påföljande nov. inropades järnvägen vid exekutiv auktion av hrr VILH. EDLUND, AX. ÖBERG, D. LINDBERG och O. FR. OHLSSON, vilka ville skydda sina för det gamla bolaget ingångna borgensförbindelser. Köpeskillingen utgjorde 1 037 000 kr. Den 12 dec. överläts köpebrevet utan tillägg eller förändringar i stadgade villkor på *Mjölby—Hästhalmens Nya järnvägsaktiebolag*, som den 18 april 1914 övertog koncessionen. Aktiekapitalet utgör lägst 330 000 kr. och högst 990 000 kr. Bolagets första styrelse utgjordes av disponenten V. EDLUND och järnhandlaren AX. ÖBERG, Mjölby, samt grosshandlaren AUG. NILSSON, Stockholm. Någon ändring i aktiekapitalet har därefter ej förekommit. Ej heller ha några väsentliga ändringar i banbyggnaden eller trafiken inträffat med undantag därav att godstrafiken skiljts från persontrafiken. De förnämsta transporterade godsslagen äro spannmål, hö, halm och foderämnen, ladugårdsalster, rotfrukter, trävaror m. m.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

ÖBERG, C. A., grosshandlare, *ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
HJELMÉRUS, J., vice häradshövding, *statens ombud*,
NORRBY, G. A., *trafikchef*, se nedan,
GUSTAFSSON, A., disponent.

Verkställande direktör.

ÖBERG, C. A., grosshandlare 1920—

Trafikchef.

NORRBY, G. A. 1910—

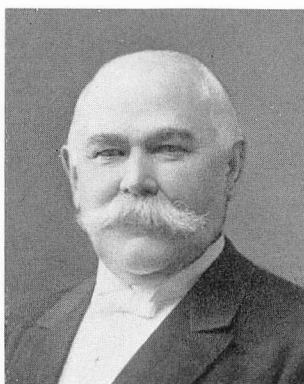
Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

LINDBERG, D., nämndeman 1907—1912
GUSTAFSSON, C., riksdagsman 1912—1913
EDLUND, V., disponent 1913—1920



D. LINDBERG,
nämndeman.



V. EDLUND,
disponent.



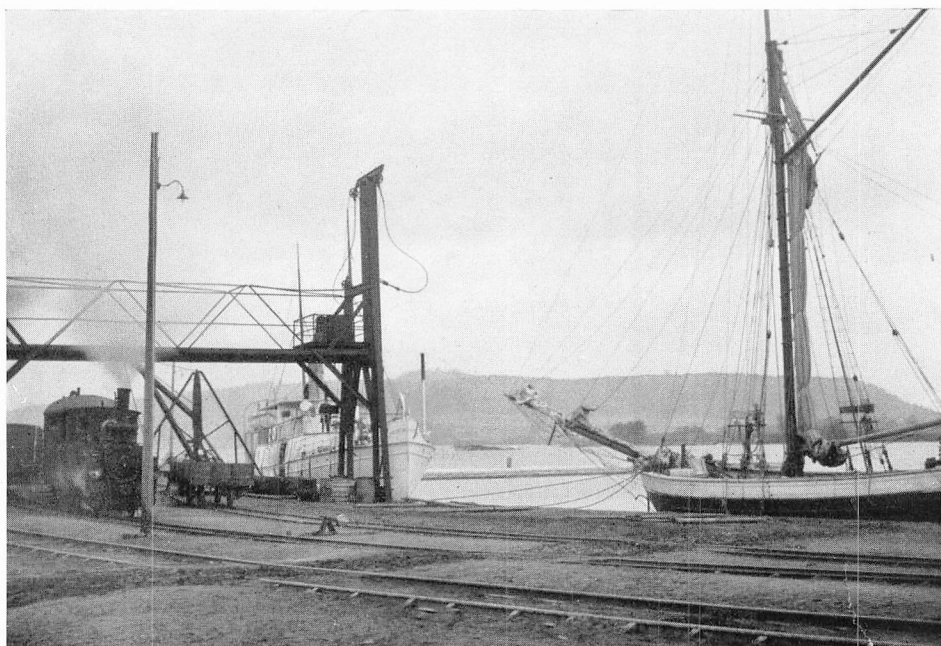
C. A. ÖBERG,
grosshandlare.



G. A. NORRBY,
trafikchef.



Persontågsätt år 1926.



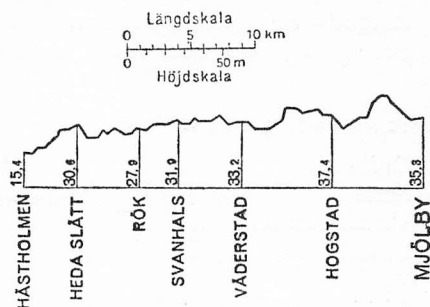
Hästholmens hamn.



Bron över Svartån.

Verkställande direktörer.

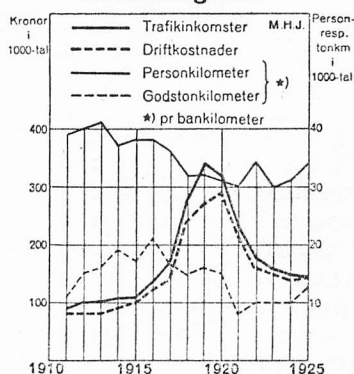
EDLUND, W., disponent.....	1907—1912
GUSTAFSSON, C., riksdagsman.....	1912—1913
EDLUND, V., disponent.....	1913—1920



Mjölby—Hästholmens järnväg, 32 km. Banan utgår från Mjölby station å östra stambanan i Mjölby stad. Härifrån drager sig banan mot väster, passerar Svartån och genomlöper huvudsakligen skogsterräng till Hogstads station och vidare till Väderstad, föreningsstation med Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg. Terrängen övergår därefter till bördig åkerjord. Följande station är Svanhals nära den bekanta sjön Tåkern, och därefter följer Röks station, vid vilken Sveriges märkligaste runsten står under ett skyddstak. Sedan Heda slätt passerats, uppnås Hästholmen, föreningsstation med Mellersta Östergötlands järnväg och utgångspunkt för besök å Omberg. Därifrån går det 1 km. långa spåret till Hästholmens hamn, som har reguljär båtförbindelse med Hjo i samtrafik med järnvägarna på båda sidor om Vättern.

Terrängen övergår därefter till bördig åkerjord. Följande station är Svanhals nära den bekanta sjön Tåkern, och därefter följer Röks station, vid vilken Sveriges märkligaste runsten står under ett skyddstak. Sedan Heda slätt passerats, uppnås Hästholmen, föreningsstation med Mellersta Östergötlands järnväg och utgångspunkt för besök å Omberg. Därifrån går det 1 km. långa spåret till Hästholmens hamn, som har reguljär båtförbindelse med Hjo i samtrafik med järnvägarna på båda sidor om Vättern.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

		År 1910	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	31,442	31,442
» i sidospår	»	1,63	2,72
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår.....	m.	400	400
Rälsvikt	kg/m.	31,5	31,5
Största tillåtna hjultryck	ton	7,5	7,5
» » tågshastighet.....	km/t.	70	70

Rullande materiell.	År 1910	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok st.	2	2
» tenderlok »	—	1
Motorvagnar för ång- eller annan drift »	1	1
Personvagnar med 2 axlar »	1	3
» » 3 » »	1	—
» » 4 » »	1	1
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar »	26	25
Postvagnar, hela eller komb. med 2 axlar »	2	2

Personal, antal.

Ordinarie	19	18
Extra	2	4
Verkstadsarbetare	1	1
Banarbetare	3 ¹	3 ¹

¹ Endast tillfälligt anställda.

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1914.

Järnvägsanl. 1 199 365: 42	
Rullande m. 198 000: —	
Inventarier 12 898: 40	
Materialier 3 034: 97	
Kassa 288: 97	
Diverse personer 14 825: 29	1 428 413: 05
Vinst- och förlustkonto ..	32 788: 84
	<u>S:a kr. 1 461 201: 89</u>

Skulder den 31 dec. 1914.

Statslånet.... 799 600: —	
anst.-ränta 105 687: 35	
förf. räntor 73 977: 21	979 264: 56
Aktiekapitalet	330 000: —
Diverse kreditorer	151 937: 33
	<u>S:a kr. 1 461 201: 89</u>

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanl. 1 213 194: 98	
Rullande m. 193 348: 68	
Inventarier 13 877: 95	
Materialier 8 671: 05	
Kassa 20: 88	
Diverse personer	189 263: 09
358 st. aktier i Hjo—Stens-	
torps järnv. 62 650: —	1 681 026: 63
Vinst- och förlustkonto ..	216 604: 65
	<u>S:a kr. 1 897 631: 28</u>

Skulder den 31 dec. 1925.

Statslånet.... 799 600: —	
anst.-ränta 105 687: 35	
förf. räntor 608 164: 90	1 513 452: 25
Aktiekapitalet	330 000: —
Diverse kreditorer	19 725: 03
Förnyelsefonden	33 454: —
Oguldna restitutioner	1 000: —
	<u>S:a kr. 1 897 631: 28</u>

.....