

Tågfärja över Vättern?

Rubriken anger lite spekulativt möjligheterna för en förbindelse över Vättern. Men som ni kanske har förstått så är det definitivt inte aktuellt. Men på tiden det begav sig så funderade man över frågan vilket beskrivs i denna artikel!

Planerna på ångfärjor avsedda för godstrafik för leden Hjo – Hästholmen kom på tal första gången redan 1895. De främsta förespråkarna för denna färjeförbindelse var bosatta på östgötasidan och representerades av stora industrier i Boxholm och Åtvidaberg. Man önskade få en snabb väg till Göteborg via järnväg från Boxholm eller Mjölby till Hästholmen och därifrån färja till Hjo. Från HSJ:s sida ställde man sig positiv till förslaget och tillsammans med östgötarna lät man utarbeta förslag på en lämplig ångfärjetyp. I detta skede diskuterades också att bredda HSJ till normalspår. Flera möten hölls på olika platser och med olika representanter för näringsliv och andra i syfte att skaka fram nödvändigt kapital men alla försök att få till en lösning misslyckades och vid sekelskiftet fick man ge upp planerna.

Några år senare tog man åter upp frågan i samband med öppnandet av Mjölby – Hästholmens järnväg. Planerna fick även denna gång läggas åt sidan då kalkyler på den tilltänkta godsmängden inte skulle ge linjen någon lönsamhet. Frågan om ångfärjor över Vättern kom efter detta aldrig mer upp till någon allvarlig diskussion.

Göran Tholin

Källa: Mjörnfors, I. Hjo – Stenstorps Järnväg – en historik del 2. Artikel i Skara järnvägsblad nov 1982

På följande uppslag finns ritningar på den föreslagna färjan och färjeläget i Hjos Hamm. Nedan är planritningen över Hjos hamm som den skulle kunnat se ut med ett färjeläge.

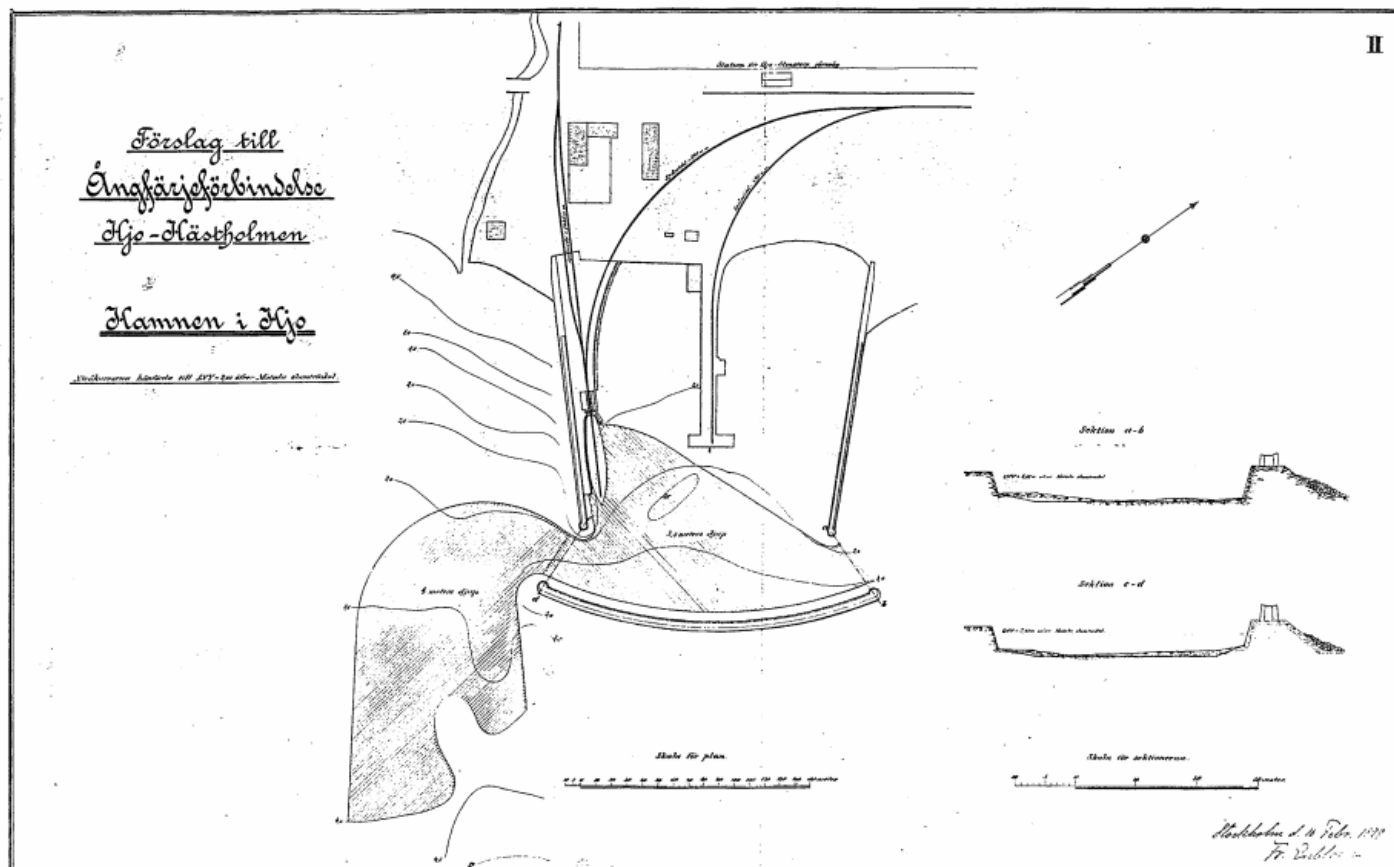
I Svenska Järnvägsföreningen 1876-1926 kan man läsa mer planerna, här följer några citat:

Hjo-Stenstorp:

"En framtidsförhoppning är, att en ångfärjeförbindelse skall kunna upprättas mellan Hjo och Hästholmen. Härigenom skulle godsvagnar kunna föras direkt mellan Västergötlands och Östergötlands stora smalspåriga järnvägsnät, liksom direkta personvagnar kunde framgå mellan lämpliga knutpunkter. På detta sätt skulle routen kunna bli en allmän sträckväg för såväl gods som resande mellan de västra och östra landsdelarna av Sverige."

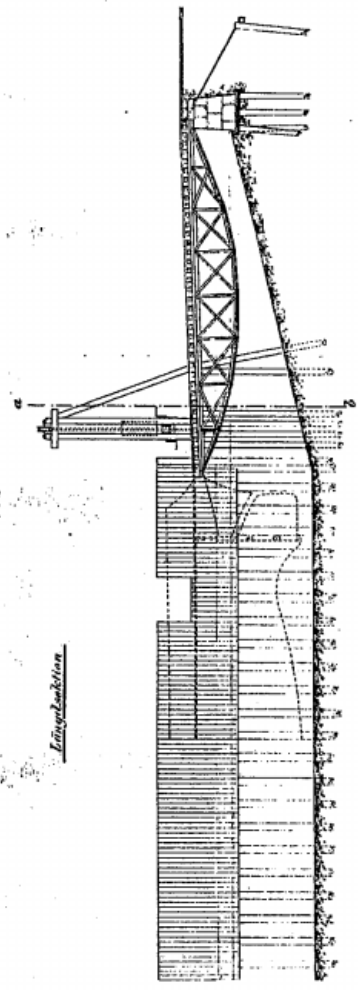
Mjölby-Hästholmen:

"Mjölby-Hästholmens järnväg tänktes gärna och ofta i förbindelse med ångfärja över Vättern och ombyggnad av Hjo-Stenstorps järnväg. Första delen av detta program kan anses slutfört 1910, då trafikillstånd 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".



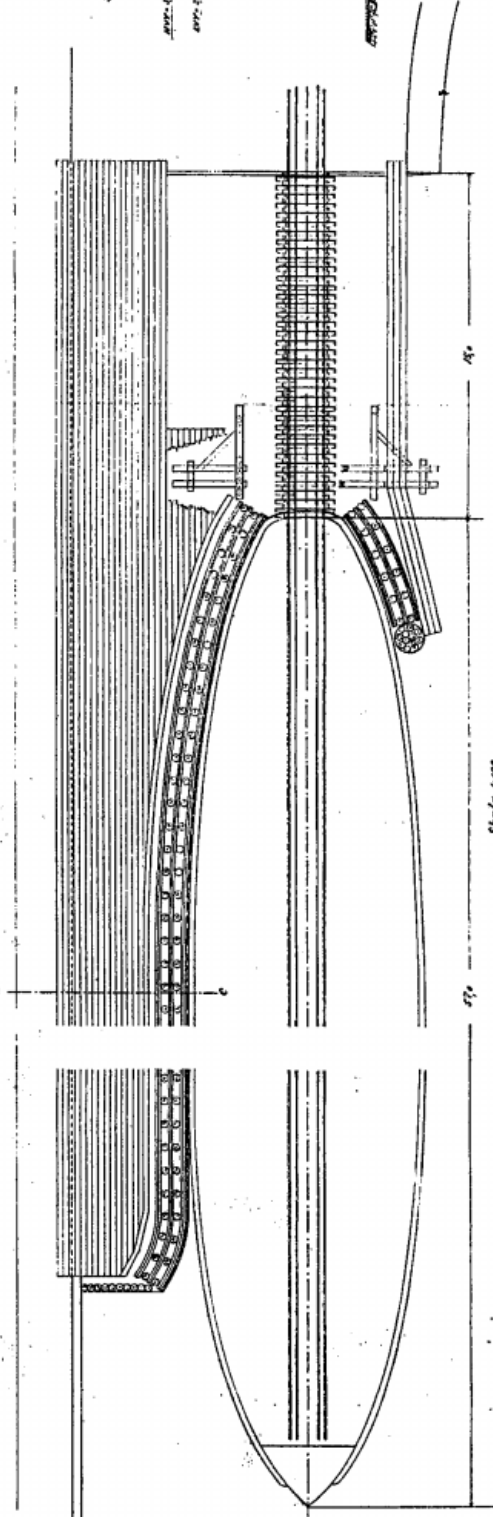
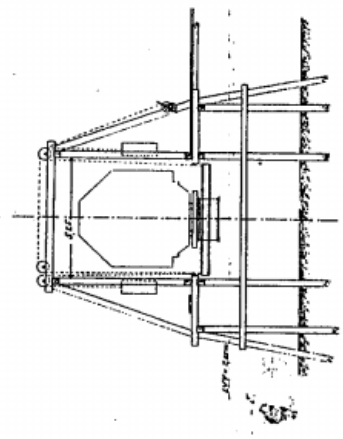
Förslag till
Ångfärjeförbindelse
Åljo-Åkästholmen

Färjelage i Åljo hamn

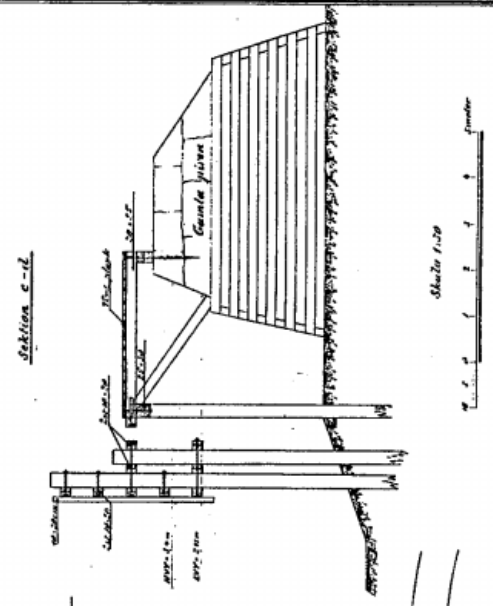


Längdsnitt

Snitt A-B



Plan



Snitt C-D

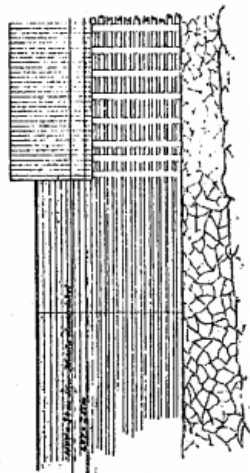
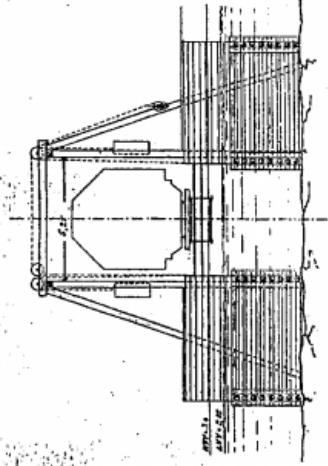
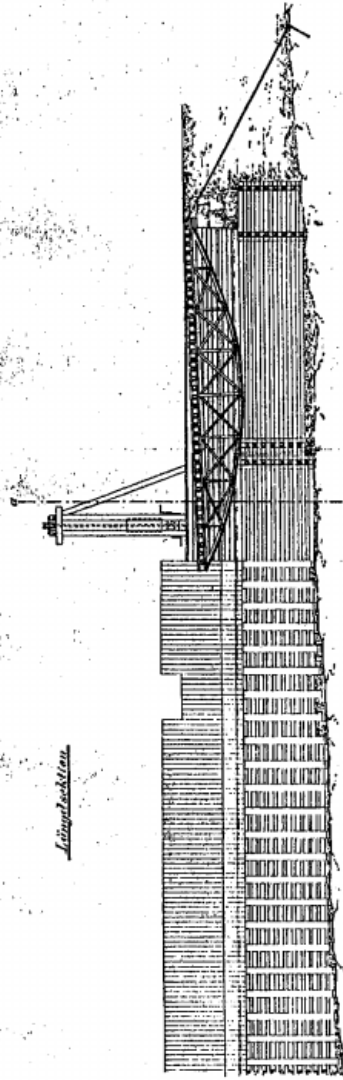
Skala 1:20

Skala 1:100

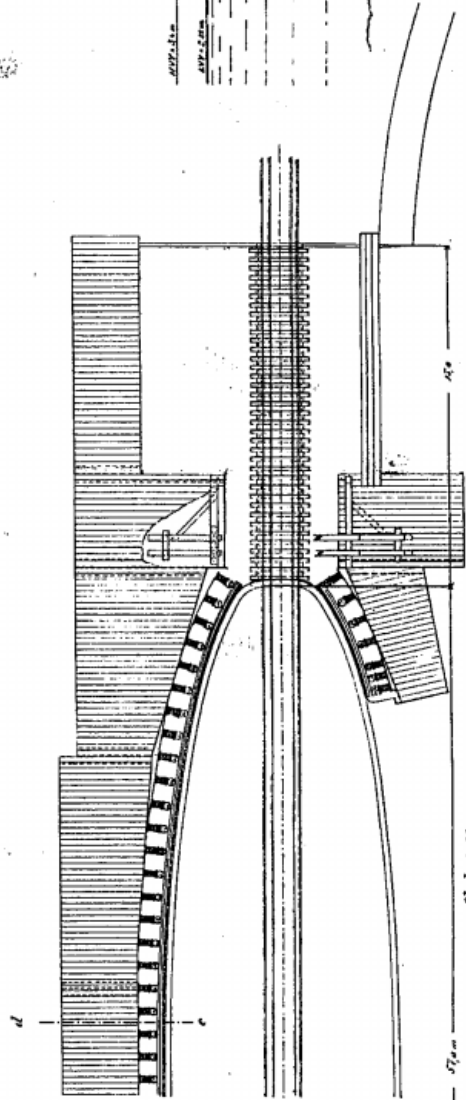
Stockholm, d. 10 Febr. 1879
Fr. Edström

Förslag till
Ångfärjeförbindelse
Hjo-Hästholmen

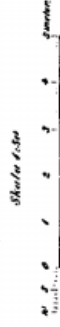
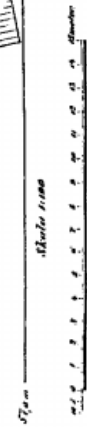
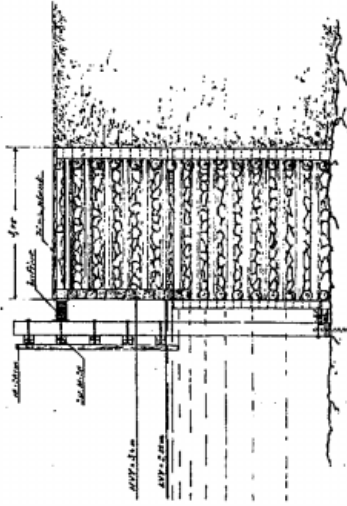
Färjelage i Hästholmens hamn



Plan

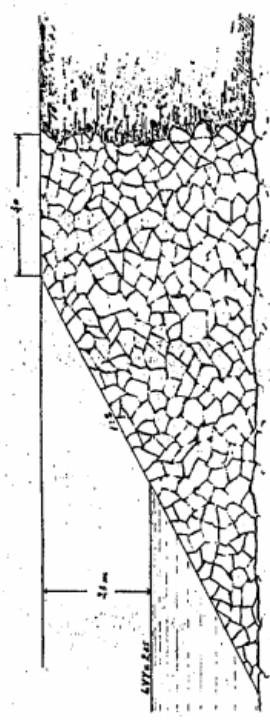


Sektion c-d

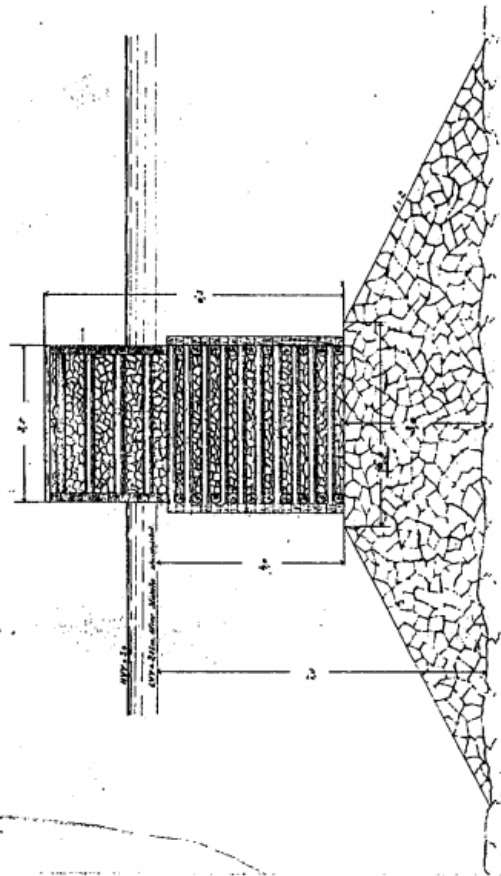


Stockholm, d. 19 Febr. 1879
F. Wilton.

Skizzen a-d

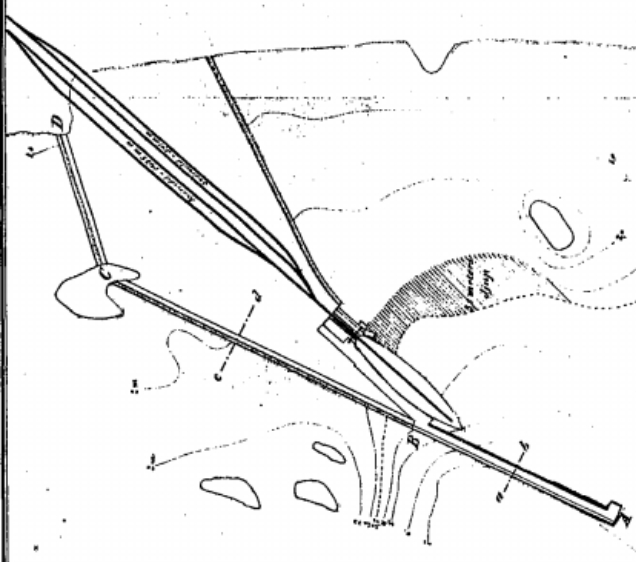


Skizzen e-h



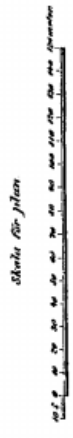
Skizzen f-g

Stadsingenieur d. 10. Febr. 1897
F. Eckstein



Förelag till
 Ångfärjeförbindelse
 Elje-Älsthelmen

Flammen vid Älsthelmen



Stadsingenieur d. 10. Febr. 1897
 F. Eckstein

