
LIDKÖPINGS JÄRNVÄGAR

Spårvidd: 0,891 m.

Signaturer och ägare, se resp. järnvägar.

Att man ännu i slutet av 1850-talet på många håll ställde sig tveksam inför järnvägarnas betydelse som kommunikationsmedel var knappast att undra på. Inom Skaraborgs län hade förhållandena under 1800-talets första hälft endast obetydligt förändrats, och något större behov av förbättrade kommunikationer gjorde sig knappast gällande. Industrien låg ännu i sin linda, och hantverket var föga utvecklat. Lantmannen sålde sina produkter i närmaste stad och köpte även där det fåtal varor, som han behövde. Vad Lidköping beträffar, var visserligen handeln där ganska betydande, men för de resor, som köpmännen måste företaga — en, kanske två årligen till Göteborg, någon gång till Örebro eller Kristinehamn — för att göra uppköp eller möjligen för att sälja spannmål, begagnade man sig av hästskjuts och var belåten därmed. Dessutom hade man ju, särskilt för de större varutransporternas vidkommande, de goda sjökommunikationerna. Stadens hamn var utmärkt, och många av invånarna hade egna fartyg, vilka vissa tider lära ha legat så tätt i hamnen, »att man kunde gå över båtarnas däck från strand till strand».

När det så förspordes, att västra stambanan skulle byggas längs den gamla landsvägen Göteborg—Stockholm förbi Lidköping, mottogs därför denna underrättelse närmast med oro — man befarade nämligen, att stadens sjöfartsnäring därigenom skulle skadas. Men banan fick en annan sträckning förbi Skövde—Falköping. Följden härav blev emellertid, att Lidköpings affärsmän under vintrarna fingo avlämna och

avhämta sitt gods först vid Fåglavik och därefter, sedan Uddevalla—Vänern—Herrljunga järnväg tillkommit, vid Håkantorps. Det dröjde därför ej länge, förrän man insåg fördelen av direkt förbindelse med någon av de ovannämnda järnvägarna. Lämpligheten härav var, även från det övriga länets synpunkt sett, påtaglig på grund av stadens utmärkta läge vid landets största sjö, ty genom att förbinda järnvägs- och sjökommunikationerna skulle dessa fullständiga varandra och förena vitt skilda trakter. De skulle åt varandra giva ständigt ökade inkomster och föranleda en livligare handelsgemenskap med Värmland, Norge och andra orter. Staden har ock gjorts till knutpunkt för flera järnvägar, nämligen Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg 1874, vilken järnväg numera övertagits av Västergötland—Göteborgs järnväg, samt *Lidköping—Håkantorps järnväg* 1877, *Kinneulle—Lidköpings järnväg* 1898 och *Lidköping—Källands järnväg* 1908. De tre sistnämnda banorna hava bildats som fristående företag men stå under gemensam trafikledning. Lidköpings stad har i dem förvärvat aktiemajoriteten.

Lidköping—Håkantorps järnväg.

Signatur: H.L.J.

Ägare: Lidköpings stad.

Först på nyåret 1861 upptogs diskussionen om enskilda järnvägar inom Skaraborgs län på allvar, till en början livligast i länets sydvästra del. Ett av de äldsta projekten avsåg sålunda en järnväg från Vårgårda på västra stambanan till Håkantorps, varest man ursprungligen tänkte sig banan avslutad. Redan i mars 1862 beslöt emellertid på ett sammanträde i Lidköping åtgärder för fortsättande av denna bana med en linje till Lidköping och en annan till Vänern. Samtidigt hade i denna stad igångsatts ett energiskt arbete för åstadkommande av en järnväg från Uddevalla över Vänern till västra stambanan, ett järnvägsprojekt, som snart väckte livlig anslutning i Lidköping. Medelst en järnväg mellan Lidköping och Håkantorps på Uddevalla—Vänern—Herrljunga-järnvägen skulle Lidköping få snabb förbindelse med den betydelsefulla exporthamnen Uddevalla och relativt god förbindelse med Göteborg över Herrljunga.

Vid riksdagen 1862—1863 väckte nu borgmästaren i Hjo G. RHODIN, vilken såsom ombud representerade Lidköping, motion om beviljande av låneunderstöd för en smalspårig järnväg Lidköping—Håkantorps,

motsvarande två tredjedelar av kostnaderna, som enligt ett av majoren CL. ADELSKÖLD upprättat förslag beräknades uppgå till 850 000 rdr. Under tiden hade, i febr. 1863, i Lidköping bildats ett bolag under benämning Lidköping—Håkantorps järnvägsaktiebolag och aktieteckning genast igångsatts. När motionen förekom till beredning i statsutskottet, kunde motionären därför inlämna en handling, av vilken framgick, att Lidköpings stad preliminärt hade tecknat aktier för 100 000 rdr och enskilda för 28 600 rdr, detta trots den korta tidrymd av endast två dagar, som före handlingens insändande kunnat användas. Bolagets styrelse, som undertecknat handlingen, utgjordes av rådmannen C. WENNÉRUS, hr H. B. BURSIE, rektorn WILH. NILSON, rådmannen B. PETERSON, handlanden O. WENDT, handlanden C. J. BERGQUIST och kamreraren J. BELFRAGE. Emellertid hade utskottet redan förut sett sig föranlåtet yrka avslag å den samtidigt inlämnade motionen om låneunderstöd för järnvägsanläggningen från Herrljunga över Håkantorp till Vänersborg, varför anvisandet av lån till en järnväg Lidköping—Håkantorp nu ej kunde ifrågakomma, och ständerna beslöto även i överensstämmelse härmed.

Vid följande riksdag, 1865, då Lidköping hade egen representant, rådmannen C. WENNÉRUS, väckte denne ny motion om lån till en järnväg Lidköping—Håkantorp. Under året hade majoren ADELSKÖLD företagit ännu en undersökning av kostnaderna, vilka nu beräknades till 898 100 rdr, och i juni 1865 hade utfärdats förnyad inbjudan till aktieteckning. Staden Lidköping hade dels definitivt tecknat sig för 100 000 rdr, dels garanterat teckning för återstoden av tredjedelen av den beräknade anläggningskostnaden. Landstinget hade även erkänt vikten av denna grenbana genom att teckna aktier för 30 000 rdr. Denna gång förklarade statsutskottet, att frågan om låneunderstöd till en järnväg Håkantorp—Lidköping visserligen befunno sig i ett helt annat läge än 1863, sedan Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg beviljats låneunderstöd och även påbörjats. På grund av lånemedlens knapphet kunde utskottet dock ej heller denna gång tillstyrka understöd. Ständerna avslog ock motionen, och i avbidan på gynnsammare tider måste man låta järnvägsfrågan vila. Planen skrinlades dock ej fullständigt. År 1869 väckte sålunda rektorn WILH. NILSON i Lidköping och år 1871 rådmannen C. WENNÉRUS motioner i riksdagen om låneunderstöd, men motionerna avslogos.

Ett par år därefter började man i grannstaden Skara livligt arbeta för en smalspårig järnväg till Stenstorp, och starka krafter sattes i rö-

relse för att intressera Lidköping för en järnväg i denna riktning och under gemensamt bolag få till stånd en järnväg Lidköping—Skara—Stenstorp. Förslaget möttes med sympatier å en del håll, framför allt bland Lidköpings mäktiga spannmålshandlare, vilka genom detsamma trodde sig bäst tillgodose sina egna handelsintressen, emedan därigenom större tillförsel av spannmål från länets östra del kunde väntas. Främst genom deras bearbetning lockades även mamsell ANNA ELISABETH LIDBECK, som förut utfäst sig lämna staden 100 000 rdr för byggande av Håkantorpsbanan, att ändra gåvobrevet därhän, att dessa i stället finge användas för sträckningen österut. Därmed var för tillfället dödsstöten given åt det förstnämnda järnvägsföretaget.

Med dessa 100 000 rdr jämte en lika stor, av stadsfullmäktige anslagen summa gick Lidköping i april 1872 in som aktieägare i Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg. Ehuru staden tecknat det ojämförligt största antalet aktier och således varit i tillfälle att vid teckningen fästa villkor, genom vilka densammas speciella intressen kunnat på ett klokt och förtänksamt sätt tillgodoses, ville järnvägens förespråkare inom stadsfullmäktige icke höra talas om några sådana försiktighetsåtgärder. Röster saknades icke, som väl ville bifalla teckningen men uppsatte det villkoret, att antingen järnvägsstyrelsens säte förlades till Lidköping eller ock att Lidköpings stad själv byggde sträckan från Lidköping till Skara. Men fruktan för Håkantorpsintresset var ännu så stor, att detta förslag misstänktes åsyfta hela det nya järnvägsföretagets fall, och stadsfullmäktiges majoritet beslöt därför att låta verkställa teckningen utan några villkor. Varthän denna försumelse och bristande förtänksamhet ledde och vilka obehag, trakasserier och förluster därigenom tillskyndades Lidköping, må här förbigås såsom icke direkt berörande historiken över Lidköping—Håkantorps järnväg.

Det dröjde ännu några år, innan Lidköpingsbornas gamla järnvägsplan fick någon vind i seglen. Sedan byggandet av Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg begynt, dröjde det emellertid ej länge, innan man inom Lidköpings samhälle började inse, att denna förbindelseled ensam ingalunda skulle fylla stadens och ortens behov av förbättrade kommunikationer. Det gamla önskemålet att på kortaste väg komma i direkt förbindelse med västkustens tvenne större handelsplatser och exporthamnar, Göteborg och Uddevalla, trädde åter fram och vann utbredning. Intresserade personer satte därför i gång nytt arbete för återupptagande av den uppskjutna frågan om en järnväg Lidköping—

Håkantorp och vunno ganska stor anslutning såväl inom staden som de kringliggande landskommunerna, synnerligast inom Kållands härad, som skulle genomlöpas av järnvägen.

I början av 1874 bildades ånyo ett bolag, och till interimsstyrelse valdes rådmannen C. WENNÉRUS, rektorn WILH. NILSON, handlanden O. WENDT, fabrikören CONRAD LIDBOM, kronofogden C. A. M. SWAN och rådmannen O. NYMAN. Bolagsordningen fastställdes den 31 juli 1874. Aktiekapitalet skulle utgöra lägst 300 000 kr. Man lyckades åvägabringa en avsevärd aktieteckning, uppgående till över 300 000 kr., av vilka Lidköpings stad lämnade 100 000 kr. Den första allmänna bolagsstämman med *Lidköping—Håkantorps järnvägsaktiebolag* hölls i Lidköping den 10 sept. 1874. Till styrelse valdes godsägaren I. WIJK, ordf., kronofogden C. A. M. SWAN, verkst. direktör, rektorn WILH. NILSON, rådmannen O. NYMAN och förvaltaren F. LÖFQVIST, Degeberg.

Enligt kostnadsförslaget, som upprättades av civilingenjören frih. K. FÄGERSKÖLD, skulle kostnaden för järnvägsanläggningen uppgå till 750 000 kr. Sedan omkring hälften av denna summa erhållits genom aktieteckning, sökte man erhålla den återstående hälften genom statsanslag från den fond å 10 milj. kr., som riksdagen beviljat till lån för enskilda järnvägar. I den stormlöpning, som vid denna tid av nya enskilda järnvägsbolag gjordes för att få del av denna fond, lyckades Håkantorpsbanan emellertid icke bli hugnad med understöd. Den 19 mars 1875 beviljades dock ett lån av 20 000 kr. från Handels- och sjöfartsfonden. För styrelsen återstod nu ej annat än att upplägga ett obligationslån å 450 000 kr. för att kunna erhålla nödigt byggnadskapital. Därmed voro styrelsens svårigheter och bekymmer dock icke övervunna.

Koncessionsansökan inlämnades av rektorn NILSON, kronofogden SWAN och rådmannen NYMAN samt beviljades den 26 febr. 1875. Enligt koncessionen skulle styrelsen nu styrka, att första inbetalningen blivit verkställd och förbindelser avlämnats för fullgörande av återstående inbetalningar å minst 3 000 aktier. Därefter finge arbetet taga sin början, dock senast den 1 maj 1876, och det skulle vara fullbordat senast den 31 dec. 1877.

Att få obligationerna sålda till acceptabel kurs gick emellertid ingalunda så lätt. Därför dröjde det ganska länge, innan avtal om järnvägens byggande kunde träffas med någon entreprenör. Hugade spekulanter saknades nog icke, men deras villkor och anspråk kunde ej av styrelsen accepteras. Slutligen öppnades underhandlingar med ingen-

jörerna frih. K. FÄGERSKÖLD och H. ÖSTRAND. Entreprenadsumman var 600 000 kr., för vilket belopp entreprenörerna skulle lämna banan fullt färdig och med fullständig materiell, dock skulle bolaget bekosta all expropriation och tillsläppa syllar. Uppgörelsen underlättades därigenom, att entreprenörerna förklarade sig villiga att förutom 400 000 kr. kontant såsom likvid övertaga 200 000 kr. i järnvägens obligationer till parikurs. I mars 1876 vågade sig styrelsen på att avsluta definitivt byggnadskontrakt, ehuru en ganska betydlig del av obligationerna ännu voro osålda, och i juni började arbetet med järnvägens byggande.

Fullt färdig stod järnvägen bolaget i omkr. 800 000 kr. Entreprenörerna hade på ett tillfredsställande sätt fullgjort sina åligganden och sedan tillstånd för järnvägens öppnande för allmän trafik erhållits, invigdes densamma den 12 dec. 1877.

Trafiken gav väl icke under den första perioden något lysande resultat, men detta var likväl aldrig sämre, än att varje års driftkostnader fullt betäcktes samt ett överskott av i allmänhet 5 000 à 10 000 kr. kunde uppvisas. Under ett år steg behållningen till 17 000 kr. Dessa överskott måste emellertid i främsta rummet användas till betalning av löpande skulder. Byggnadskapitalet hade nämligen blivit otillräckligt, därigenom att en större del av bolagets obligationer måste försälgas med en kapitalrabatt av icke mindre än 44 630 kr., varför styrelsen blev nödsakad att efter hand fylla bristen genom inflytande trafikmedel.

Men till inlösen av räntekupongerna å bolagets obligationer samt av de obligationer, som utlottats, funnos inga tillgångar. Alla obligationsinnehavare, med ett undantag, gävo sig likväl till tåls och ansatte ej styrelsen med krav. Nämnade undantag utgjordes av en större godsägare i närheten av Lidköping, vilken erhållit obligationer till ett belopp av 2 500 kr. i likvid för mark till järnvägen. Även utan denna jordlösen kunde denne godsägare anses ha fått full valuta för marken genom de stora både direkta och indirekta fördelar järnvägen tillskyndade honom och hans fastighet. Emellertid var det en av alla känd hemlighet, att mannen ifråga påverkades och framdrevs av en eller kanske flera ledamöter i styrelsen för Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg, från vilket håll avog stämning alltid rätt och visats mot järnvägen. Redan tidigt sökte denne bereda järnvägen allehanda bryderier för att bringa den på fall och slå den under sig, vilket även till slut lyckades.

Då Håkantorpsbanans styrelse naturligtvis med hänsyn till övriga obligationsinnehavare icke kunde tillåta sig att godvilligt inlösa endast nämnda kuponger, lät den ifrågavarande fordringsägaren saken gå till

lagsökning och utmätning, och av denna, som det med skäl kan tyckas, fultiga anledning såg sig styrelsen nödsakad att själv försätta järnvägen i konkurs år 1885. Vid därefter hållet borgenärssammanträde beslöts, att järnvägen skulle under fem år, från den 1 okt. 1885, av syslomännen förvaltas och trafiken bedrivas för konkursmassans räkning. Järnvägsdriften gick alltså tillsvidare sin gilla gång, men då ställningen efter de fem årens förlopp ej undergått någon förändring eller järnvägen kunnat för konkursmassans räkning fördelaktigt försäljas under hand, var tiden inne för egendomens exekutiva försäljning. För denna, sedan länge förutsedda eventualitet hade styrelsen för Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg förstått att i tid göra sig väl rustad genom inköpet av Lidköping—Håkantorpsbanans obligationer. Härigenom blev all konkurrens vid auktionen den 14 okt. 1890 så gott som omöjliggjord, och järnvägen inropades av Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag för 278 000 kr. Närmaste anbudet avgavs med 277 000 kr. av Lidköpings stad. Inköpet väckte förbittring och man lyckades genom besvär i Göta hovrätt få köpet hävt, men på ny exekutiv auktion den 11 aug. 1891 inköptes järnvägen av Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg för 275 000 kr.

Stenstorpsbanan drev nu Håkantorpsbanan i några år, och de båda järnvägarna sammanbundos i juni 1893 genom en bro över Lidan men sammanslogos likväl icke under ett bolag, utan räknenskaperna fördes särskilt för varje järnväg.

De 1 maj 1902 bytte Lidköping—Håkantorps järnväg åter ägare, i det järnvägen jämte den under tiden byggda järnvägsbron samt Lidköpings station och all Stenstorpsjärnvägen tillhörig mark i Lidköping ut till Vänersvik genom köp övertogs av ett konsortium, bestående av Lidköpings stad, som blev störste delägaren, samt frih. C. KLINGSPOR, direktören W. LUNDMARKER och dr P. J. C. LUNDGREN. Köpesumman var 643 600 kr. Anledningen till denna utbrytning från Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg torde sökas i det förhållandet, att intresserade personer inköpt större antalet aktier i Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg, varigenom majoriteten i nämnda bolag var på väg att överflyttas till Lidköping. År 1913 hade Lidköpings stad inlöst alla andelar och blev från denna tid ensam ägare till järnvägen.

I samma mån som industrien uppblomstrade i Lidköping, ökades trafiken å järnvägen, och bland de godsslag som i större mängd fraktas märkas tändstickor, kol, maskingods, snickerier, spannmål, betor och kalk. Järnvägen uppvisar varje år ett relativt gott driftsresultat.

Kinneulle—Lidköpings järnväg.

Signatur: Ki.L.J.

Ägare: Kinneulle—Lidköpings järnvägsaktiebolag, Lidköping.

I början av 1880-talet gjordes kraftiga ansträngningar för åstadkommandet av en direkt järnvägsförbindelse mellan städerna i västra delen av Skaraborgs län. Det var då starkt ifrågasatt, att staden Lidköping skulle beröras av det järnvägsnät, som vid denna tid planlades men som sedermera endast delvis utfördes på det sättet, att städerna Skara och Mariestad blevo förenade genom en på två bolag fördelad bana. Tanken att från Mariestad över Kinneulle till Lidköping utsträcka den då till Gössäter färdigbyggda och i några år trafikerade järnvägen hade dock ej förgäves framkastats, om den ock efter ett fåfängt försök att anlägga en järnväg från Mariestad till Malma fått vila. Emellertid vände sig Älvsborgs läns landsting med en framställning till järnvägsbolagens styrelser i Lidköping om samarbete för åstadkommande av järnväg från någon punkt å Skaraborgs läns järnvägar, förslagsvis Håkantorps, till Göteborg. Livliga bemödanden gjordes då för att få den projekterade järnvägen sammanbunden med länsjärnvägarna vid Skara. Tiden var nu inne för upptagande av den sedan några år vilande frågan om anläggandet av en järnväg från Gössäter väster om Kinneulle till Lidköping, därifrån järnväg ledde till Håkantorps. Till denna plan slöt sig vidare tanken på en järnväg från Håkantorps järnvägsstation till Pedersbacke eller annan lämplig plats å den projekterade järnvägen Västergötland—Göteborg, varigenom en sammanhängande järnväg skulle erhållas från Moholm förbi Mariestad, Kinneulle, Lidköping och Håkantorps järnvägsstation direkt till Göteborg.

Frih. C. KLINGSPOR på Råbäck inbjöd alla, som intresserade sig för denna, under dåvarande förhållanden för denna del av länet viktiga fråga, att sammanträda i Lidköping den 20 mars 1894. Det talrikt besökta mötet öppnades av frih. KLINGSPOR, som meddelade, att Mariestad—Kinneulle järnvägsbolags styrelse genom ingenjören K. G. WALLENUS fullbordat stakning och kostnadsberäkningar, enligt vilka banan skulle få en längd av 27,3 km. och med nödig rullande materiell kosta 652 000 kr. Landshövdingen C. A. SJÖCRONA utsågs därefter till ordförande. Först upptogs järnvägsförslaget Gössäter—Lidköping, och efter en stunds diskussion, under vilken ingen enda röst höjdes mot

företaget, godkände mötet i huvudsak det framlagda utstaknings- och kostnadsförslaget. Att jämte styrelsen för Mariestad—Kinnekulle järnväg utgöra det nya järnvägsföretagets interimsstyrelse utsågos borgmästaren C. WENNÉRUS, ingenjören WILH. PÅHLMAN och handlanden AUG. SWAN från Lidköping samt kommunalordföranden A. J. ANDERSSON, Källby. Åt interimsstyrelsen uppdrogs att begära koncession å företaget, verka för aktieteckning etc. Därefter diskuterades frågan om anslutning från Håkantorps järnvägsstation till Pedersbacke eller annan lämplig plats därtill å den projekterade järnvägen Västergötland—Göteborg i syfte att sätta Lidköping i mera direkt förbindelse med Göteborg, och man uttalade sig för nämnda anslutning.

Inbjudan till aktieteckning i Kinnekullebanan hade redan i början av året utfärdats av styrelsen för Mariestad—Moholms järnvägsaktiebolag. Av anläggningskostnaden beräknade man, att hälften skulle kunna erhållas genom amorteringslån och hälften genom aktieteckning av kommuner och enskilda personer, varjämte man beräknade bidrag av landstinget.

På förslag av borgmästaren WENNÉRUS ingav magistraten i Lidköping till stadsfullmäktige motion om teckning av aktier i Kinnekullebanan för högst 75 000 kr. Sedan förslaget flera gånger bordlagts, beslöto stadsfullmäktige att teckna aktier för nämnda belopp. I Mariestad beslöto stadsfullmäktige, att staden skulle teckna 50 000 kr. för Mariestad—Moholms järnvägs räkning, vilken järnväg staden ägde. Bland övriga aktietecknare märktes greve G. HAMILTON å Hjälsäter och frih. C. KLINGSPOR, vardera med 20 000 kr., samt Medelplana kommun med 15 000 kr.

Den 8 april 1895 ägde sammanträde rum i Lidköping. Frih. KLINGSPOR, vilken utsågs till mötets ordförande, tillkännagav, att aktieteckningen gått raskt, så att knappt 50 000 kr. ytterligare erfordrades. I sammanhang härmed framhöll ordföranden livligt järnvägsfrågans stora vikt. För bygderna skulle den projekterade järnvägen förkorta och underlätta förbindelsen med länsresidensstaden Mariestad, vidare skulle järnvägen göra Kinnekulle till en turistplats av största betydelse samt underlätta fraktandet av kalk till bygderna på andra sidan Lidköping etc. För Lidköpings stad hade företagets snara förverkligande den stora betydelsen, att detta skulle inverka avgörande på en annan järnvägsfråga, Västergötland—Göteborgs järnväg, som nära berörde stadens intressen. Bland senare teckningar märktes 20 000 kr. av landstinget och ytterligare 4 000 kr. av Lidköpings stad.

Den 24 sept. 1895 voro aktietecknarna kallade till konstituerande sammanträde i Lidköping. Frih. C. KLINGSPOR, vilken fungerade som ordförande, meddelade, att summan av de tecknade beloppen belöpte sig till 256 000 kr., markvärdet inberäknat. Ytterligare 15 å 20 000 kr. erfordrades emellertid, innan hälften av kostnadssumman vore tecknad och arbetet finge begynnas. Vidare meddelade han, att koncession beviljats den 6 sept. på ansökan av frih. KLINGSPOR, greve G. HAMILTON, Blomberg, landssekreteraren A. M. BOLINDER, disponenten V. LUNDSTEDT, hr P. SÖDERMARK och ingenjören K. G. WALLENIUS. Järnvägen skulle erhålla 0,891 m. spårvidd och utgå från en punkt å Mariestad—Kinnekulle järnväg, 600 m. från Gössäter station, till en punkt å Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg, 1 400 m. från Lidköpings station. Arbetet skulle vara påbörjat senast den 30 april 1897 och järnvägen vara färdig att för trafik upplåtas senast den 1 nov. 1898.

Härefter beslöto aktietecknarna att konstituera *Kinnekulle—Lidköpings järnvägsaktiebolag* och övertaga koncessionen. Till styrelse valdes frih. C. KLINGSPOR, Råbäck, borgmästaren C. WENNÉRUS, Lidköping, ingenjören WILH. PÅHLMAN, Lidköping, greve G. HAMILTON, Blomberg, handlanden AUG. SWAN, Lidköping, samt landssekreteraren A. M. BOLINDER och disponenten V. LUNDSTEDT, Mariestad. Till ordförande utsågs frih. KLINGSPOR. Styrelsen fick i uppdrag att utarbeta bolagsordning och vidtaga nödiga åtgärder för sammanslagning med Mariestad—Kinnekulle järnväg. Vidare bemyndigades styrelsen att å bolagets vägnar upptaga nödiga lån samt i övrigt vidtaga för järnvägens utförande och skyndsamma fullbordan erforderliga åtgärder.

Bolagsordningen, enligt vilken aktiekapitalet skulle utgöra lägst 250 000 kr. och högst 750 000 kr., antogs å möte i Lidköping den 20 nov. 1895. Till ledamot av styrelsen efter ingenjören WILH. PÅHLMAN, som avlidit, valdes dr P. J. C. LUNDGREN, Lidköping. Vid ett senare sammanträde utsågs patronen JOHN EDGREN, Sjölanda, till verkst. direktör. Bolagsordningen stadfästes av K. M:t den 7 febr. 1896.

På ansökan av styrelsen beslöto stadsfullmäktige i Lidköping den 13 maj 1896 att under vissa villkor bevilja lånegaranti. Bl. a. skulle hela aktiekapitalet vara fulltecknat, innan garanti erhöles. Emellertid framkom förslag om en något ändrad sträckning av linjen, och å extra bolagsstämma den 15 aug. upplyste ordföranden, att styrelsen verkställt utredning för ett eventuellt byggande av en linje Sjørås—Gössäter—

Forshem och att byggnadskostnaden uppginge till 44 000 kr. Stämman uppdrog åt styrelsen att anhålla om koncession å linjen Sjørås—Forshem.

Staden Lidköpings länegaranti erhöles vid stadsfullmäktiges sammanträde den 9 sept. 1896. Fullmäktige upphävde härvid sitt beslut av den 13 maj och beslöto, att Lidköpings stad skulle ikläda sig garanti för annuiteterna å ett efter 10 år uppsägbart, mot säkerhet i första inteckning i Kinnekulle—Lidköpings järnväg upptaget amorteringslån å 280 000 kr. eller, om järnvägen framdroges till Forshem, 300 000 kr., mot det att frih. KLINGSPOR lämnade staden motgaranti för resp. 130 000 å 140 000 kr. I fråga om bansträckan Sjørås—Forshem uppställde stadsfullmäktige bl. a. det villkoret, att aktieteckning å ytterligare 20 000 kr. skulle anskaffas.

Följande år bestämdes att järnvägen i stället för att föras in på Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägs huvudspår skulle utläggas jämsides med nämnda järnvägs spår till Lidköping.

Den 21 febr. 1898 erhöles koncession å bandelen Sjørås—Forshem, bl. a. på det villkoret, att Kinnekulle—Lidköpings järnvägsaktiebolag beredde Skara—Kinnekulle—Vänerns järnväg rätt att avgiftsfritt under 10 år disponera och trafikera linjen Gössäter—Forshem och därför uppbära trafikinkomsterna mot skyldighet att underhålla bandelen. Mariestad—Kinnekulle järnvägsaktiebolag vägrade dock att avsäga sig dispositionsrätten till denna del av sin järnväg men försökte i samråd med ordföranden i Kinnekulle—Lidköpings järnvägs styrelse att ordna denna angelägenhet så, att trafiken från Forshem till Skara upprätthölls på samma sätt som dittills.

Sedan järnvägsföretaget tryggats genom en aktieteckning av 380 000 kr. och ett 3,6 % obligationslån å 300 000 kr., kunde styrelsen vidtaga åtgärder för banans byggande. Till entreprenörer antogos ingenjörerna K. G. WALLENUS och J. A. JONZON. Enligt kontraktet skulle entreprenörerna erhålla, ifall järnvägen byggdes från Lidköpings station till Sjørås, en summa av 209 000 kr., därav 15 000 kr. i aktier i Kinnekulle—Lidköpings järnväg, men med tillägg av ytterligare 25 000 kr., ifall den byggdes från Lidköping över Sjørås i Skara—Kinnekulle—Vänerns järnvägs plan till Forshem. Till kontrollant under byggnadstiden hade förvärvats löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren E. M. ÖHMANN. Hösten 1896 togo arbetena sin början och skredo raskt framåt. Vid bolagsstämman den 10 juni 1897 beslöts, att styrelsen skulle fungera som byggnadsstyrelse, till dess byggnadsarbetet blivit

fullbordat, men dessutom utsågs en ny styrelse, som skulle verkställa de lagliga formaliteterna. Till medlemmar av denna valdes frih. C. KLINGSPOR, greve G. HAMILTON, dr P. J. C. LUNDGREN, rådmannen A. SWAN, borgmästaren C. WENNÉRUS och disponenten W. LUNDMARKER.

Bansträckningen till Hällekis öppnades för allmän trafik den 20 dec. 1897.

Sedan koncession å bandelen Hällekis—Förshem erhållits den 21 febr. 1898, påbörjades omedelbart byggandet av densamma. Över Svartån uppfördes en bro med 21 m. fritt spann.

Järnvägen öppnades under högtidligheter för allmän trafik den 8 dec. 1898.

Kinneulle—Lidköpings järnväg var den första av landets smalspåriga järnvägar, som införde den s. k. tvåkammerbufferten, d. v. s. med koppelkrok i vagnens båda ändar.

Liksom å Håkantorpsbanan ökades trafiken å järnvägen i samma mån som industrien uppblomstrade i Lidköping, och av godsslag som fraktas i större mängder märkas timmer, kalk, cement, socker och betor.

Lidköping—Kållands järnväg.

Signatur: L.J. — Ägare: Lidköping—Kållands järnvägsaktiebolag, Lidköping.

I början av 1900-talet var så gott som hela Skaraborgs län genomkorsat av järnvägar. Ett undantag härifrån utgjorde länets nordvästra del, som ännu var i saknad av det förnämsta villkoret för att en ort skall kunna framgångsrikt bestå i tävlan på det ekonomiska området.

Förslag till åstadkommande av en järnväg genom denna del av länet framkom år 1903 och avsåg en förbindelse mellan Lidköping och Grästorps. En kommitté med godsägaren J. M. KJELLBERG å Storeberg som ordförande tillsattes, och den 28 maj 1904 voro aktietecknarna kallade att sammanträda i Lidköping för behandling av frågan om bildandet av Lidköping—Grästorps järnvägsaktiebolag. På grund av den otillräckliga aktieteckningen och det ringa intresse, varmed förslaget omfattades i kommunerna söder om Tun socken, beslöt man emellertid att avstå från företagets fullföljande. I stället väcktes fråga om utförandet av en kortare järnvägsled, nämligen från Lidköping till Tranum

eller Tun. Samma kommitté, som utsetts för Grästorpsförslaget, utsågs även för förslaget Lidköping—Tun och fick i uppdrag att inbjuda kommuner och enskilda till aktieteckning i det bolag, som för planens realiserande komme att bildas.

Kommittén anordnade en del möten för järnvägsfrågans dryftande, och vid därpå hållna bolagsstämmor beslöto samtliga kommuner, med undantag av Vähla, att teckna aktier i den föreslagna järnvägen. På kommitténs hemställan beslöto stadsfullmäktige i Lidköping i jan. 1905 att teckna aktier för 50 000 kr. i en järnväg Lidköping—Tun eller 40 000 kr. i en järnväg Lidköping—Tranum.

Därefter upprättades stiftelseurkund för bildande av Lidköping—Kållands järnvägsaktiebolag, vilket skulle anlägga en järnväg med 0,891 m. spårvidd från Lidköping över Tranum och Tun till Grästorp. Byggandet skulle ske från Lidköping och blott så långt som koncession i varje fall erhöles. Aktiekapitalet skulle utgöra minst 200 000 kr. och högst 500 000 kr. Stiftarna voro godsägaren J. M. KJELLBERG, disponenten L. WESTBERG, folkskolläraren FRANS BERGQVIST, disponenten N. A. LUNDGREN och disponenten W. LUNDMARKER. Inbjudan till aktieteckning utfärdades under förutsättning, att järnvägsanläggningen genast från början kunde genomföras från Lidköping ända till Tun. Sedan flera av de större tecknarna beslutat öka sina förut gjorda teckningar, erhöil man en tillräcklig summa. Bland större sådana märktes: Lidköpings stad 75 000 kr., godsägaren J. M. KJELLBERG 53 100 kr., Tuns kommun 30 000 kr., Örslösa, Tranums och Tådens kommuner vardera 25 000 kr., Skaraborgs läns landsting 22 000 kr. o. s. v.

Redan den 20 okt. 1905 beviljade K. M:t koncession åt hrr J. M. KJELLBERG, L. WESTBERG, FR. BERGQVIST och N. A. LUNDGREN för en järnväg från Lidköping till Tun. Arbetet å järnvägen skulle vara börjat senast den 1 nov. 1906 och järnvägen vara färdig senast den 1 nov. 1908. Emellertid anhöll styrelsen om anstånd till den 1 nov. 1907 med järnvägsarbetets påbörjande, vilket K. M:t beviljade. Dock företogs redan hösten 1906 renstakning av linjen, vilket arbete utfördes av ingenjören B. G. VON HOLTEN.

Konstituerande möte med *Lidköping—Kållands järnvägsaktiebolag* hölls i Lidköping den 14 mars 1906. Till styrelse valdes godsägaren J. M. KJELLBERG, Storeberg, direktören L. WESTBERG, direktören W. LUNDMARKER och hr A. SYNNERGREN, samtliga från Lidköping, samt folkskolläraren FR. BERGQVIST, Örslösa. Styrelsens ordfö-

rande blev hr KJELLBERG, och till verkst. direktör utsågs hr LUNDMARKER.

Enligt det vid koncessionens beviljande fastställda kostnadsförslaget, som upprättats av ingenjören J. A. JONZON, skulle kostnaden för järnvägsanläggningen uppgå till 633 000 kr. På styrelsens begäran upprättade emellertid distriktschefen J. EKELUND ett nytt kostnadsförslag. Enligt detta beräknades kostnaden till 703 000 kr., men Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen höjde det med 32 000 kr., och bolagets styrelse ansåg, att kostnaden borde upptagas till 735 000 kr. Statslån å 365 000 kr. erhöles.

Styrelsen beslöt att själv låta utföra banbyggnaden och anställde därför ingenjören A. RÖNSTRÖM som byggnadschef.

Renstakningen av linjen var klar i början av mars 1907, och arbetet med banbyggnaden började i maj. Under byggnadstiden ändrades förslaget sålunda, att järnvägsbanken lades för normalspårig järnväg med tanke på att banan förr eller senare skulle fortsättas och vid Grästorpe eller Lilleskog sammanbindas med Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg.

Banan invigdes den 11 nov. 1908 med ett festtåg från Lidköping till Tun, där landshövdingen frih. FAB. DE GEER förrättade invigningen.

Den 30 sept. 1921 beviljade K. M:t godsägaren J. M. KJELLBERG, borgmästaren N. LINNELL, bankdirektören J. BARK, trafikchefen R. WESTER, dr N. HALLER och direktören L. WESTBERG koncession å en järnväg Grästorpe—Tun, 11,8 km. lång och med spårvidd av 1,435 m. samt å ombyggnad av Lidköping—Kållands järnväg till samma spårvidd. I brist på kapital har byggnaden måst uppskjutas och koncessionerna förnyas.

Trots en icke ringa person- och godstrafik, den senare dock mindre, ha driftsresultaten å Lidköping—Kållands järnväg ej blivit så ekonomiskt goda, emedan järnvägen saknat transitotrafik. Vid 1922 års slut voro 2/3 av aktiekapitalet förbrukade. Skulden till Riksgäldskontoret var vid 1923 års slut 681 903 kr. 52 öre, och den totala skulden, aktiekapitalet å 377 700 kr. inräknat, 1 144 369 kr. 78 öre. Bolaget trädde därför i likvidation, och från den 1 jan. 1924 övertogs förvaltningen av likvidatorer, som utsågos på extra bolagsstämma den 28 dec. 1923.

Styrelse och chefer år 1926.

Lidköping—Håkantorps järnväg.

Styrelse.

LUNDMARKER, W. TH., direktör, *ordförande*, *verkst. direktör* och *trafikchef*, se nedan,
 HEMBERG, A., direktör, *vice ordförande*,
 WESTBERG, L., direktör,
 STRÖM, T. E., handlande,
 SEGERSÄLL, G., lokomotivförare.

Verkställande direktör och trafikchef.

LUNDMARKER, W. TH., direktör 1902—

Kinnekulle—Lidköpings järnväg.

Styrelse.

HEMBERG, A., direktör, *ordförande*,
 LUNDMARKER, W. TH., direktör, *verkst. direktör* och *trafikchef*, se nedan,
 DAG, H. N:SON, direktör,
 AHLMANN, L., direktör,
 KLINGSPOR, C. W. O., frih., ryttmästare,
 HAMILTON, G. H. W., greve, godsägare.

Verkställande direktör och trafikchef.

LUNDMARKER, W. TH., direktör 1900—

Lidköping—Källands järnväg.

Styrelse.

WESTBERG, L., direktör, *ordförande*,
 HAMILTON, G. H. W., greve, godsägare, *statens ombud*,
 DAG, H. N:SON, direktör, *verkst. direktör*, se nedan,
 LUNDMARKER, W. TH., direktör, *vice ordförande* och *trafikchef*, se nedan,
 KJELLBERG, J., godsägare,
 BERGQVIST, FR., godsägare.

Verkställande direktör.

DAG, H. N:SON, direktör 1907—

Trafikchef.

LUNDMARKER, W. TH., direktör 1908—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Lidköping—Häkantorps järnväg.

Ordförande.

WIJK, I., godsägare.....	1874—1891
TRYBOM, A. P., borgmästare	1891—1902
KLINGSPOR, C., frih.	1902—1911
HAMILTON, W. G., greve	1911—1914

Verkställande direktörer.

SWAN, C. A. M., kronofogde	1874—1880
NILSON, A. W., rektor	1880—1891
PÄHLMAN, F. W., ingenjör	1891—1895
FLACH, F. C. S., kapten.....	1895—1901
JUHLIN, A. J., rektor	1901—1902

Trafikchefer.

TAUBE, A., greve	1877—1887
ROSENQUIST, K. A. L., ingenjör.....	1887—1891
HÄRLEMAN, C. P.	1891—1893
BÄCKSTRÖM, C. O. W., löjtnant i V. V. K.....	1893—1894
SWARTLING, H. E., kapten i V. V. K.....	1894—1896
SIVERTSON, A.....	1896—1900
MOBERG, A. M.....	1900—1902
LUNDMARKER, W. TH., direktör	1902—1917
ANDERSSON, C. I., löjtnant	1917—1922

Kinnekulle—Lidköpings järnväg.

Ordförande.

KLINGSPOR, C., frih.	1895—1911
HAMILTON, W. G., greve	1911—1914

Verkställande direktörer.

PÄHLMAN, WILH., ingenjör.....	1895
EDGREN, J., godsägare	1895—1899

Trafikchefer.

EDGREN, J., godsägare	1897—1899
FÜRST, TH.....	1899—1900

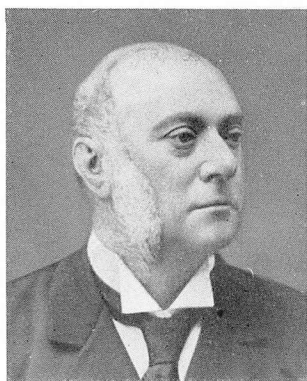
Lidköping—Kållands järnväg.

Ordförande.

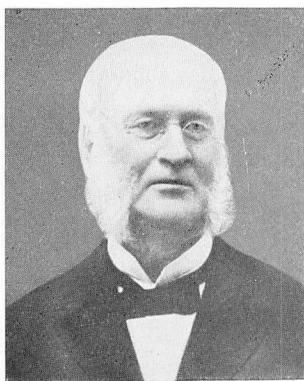
KJELLBERG, J. M., godsägare	1907—1921
-----------------------------------	-----------

Verkställande direktör.

LUNDMARKER, W. TH., direktör	1906—1907
------------------------------------	-----------



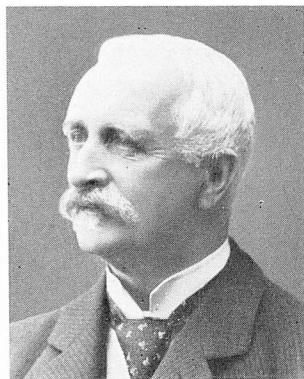
I. WIJK,
godsägare.



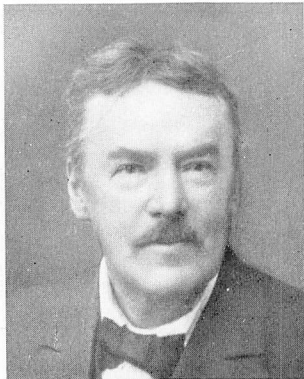
A. P. TRYBOM,
borgmästare.



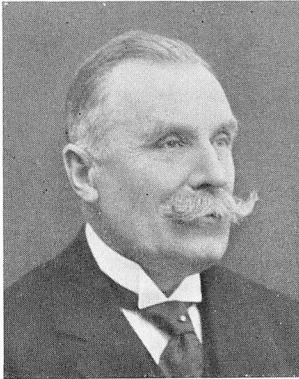
Frih. C. KLINGSPOR,
godsägare.



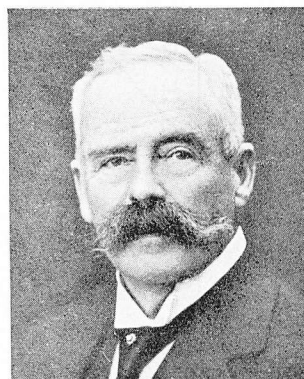
Greve W. G. HAMILTON.



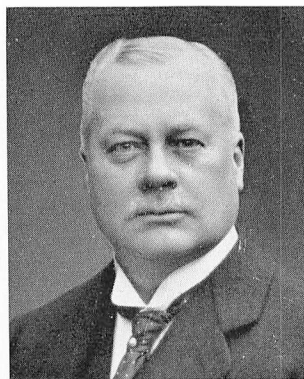
W. LUNDMARKER,
direktör.



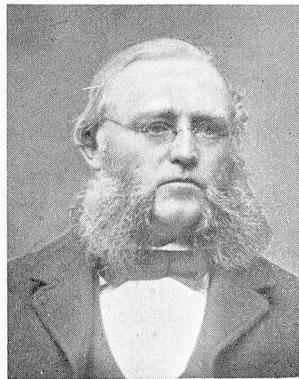
A. HEMBERG,
direktör.



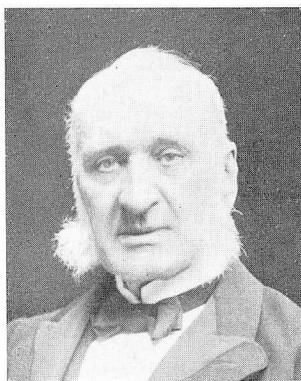
J. M. KJELLBERG,
godsägare.



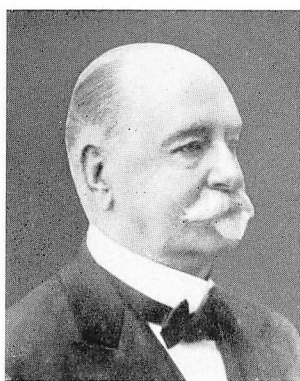
L. WESTBERG,
direktör.



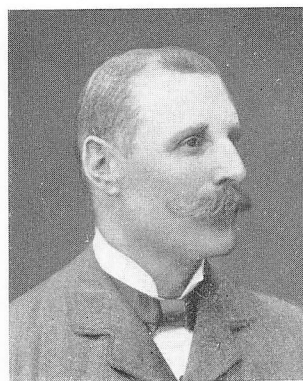
C. A. M. SWAN,
kronofogde.



A. W. NILSSON,
rektor.



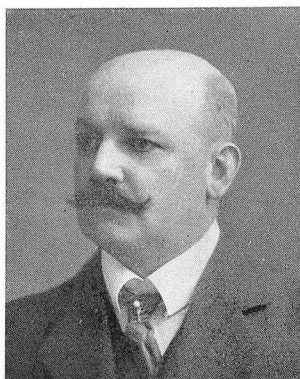
S. FLACH,
kapten.



J. EDGREN,
godsägare.



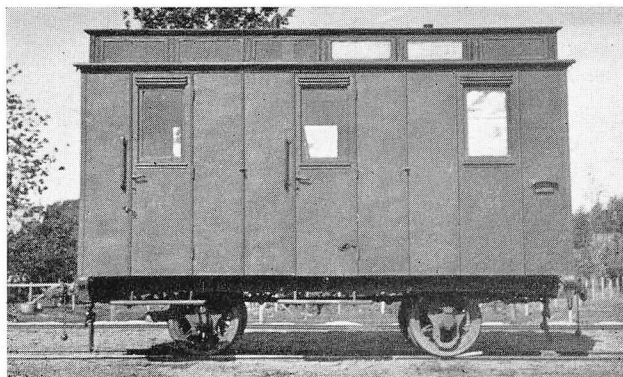
Greve A. TAUBE,
trafikchef.



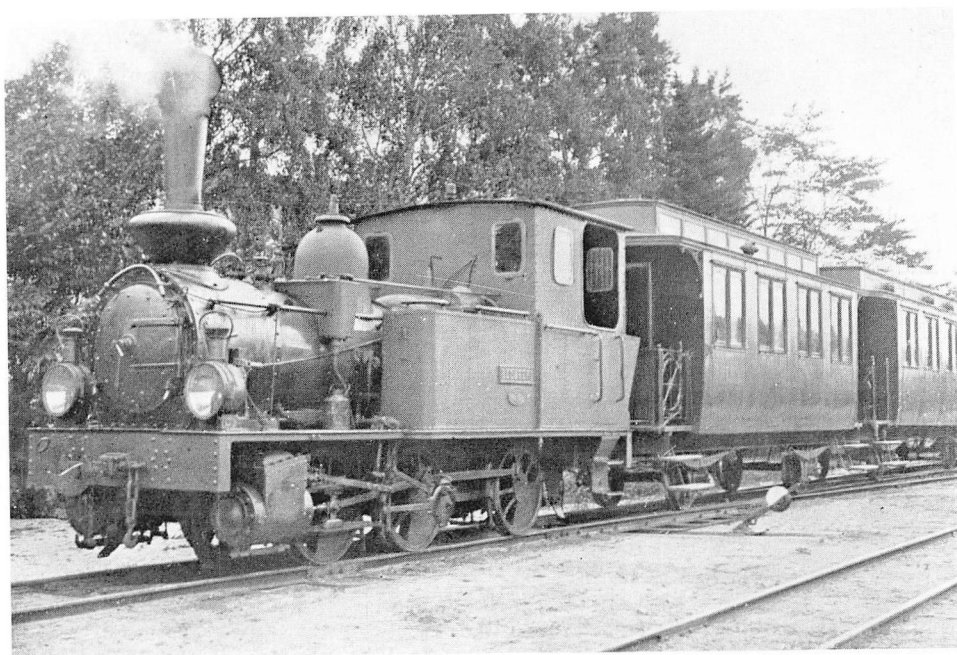
T. FÜRST,
trafikchef.



I. ANDERSSON,
trafikchef.



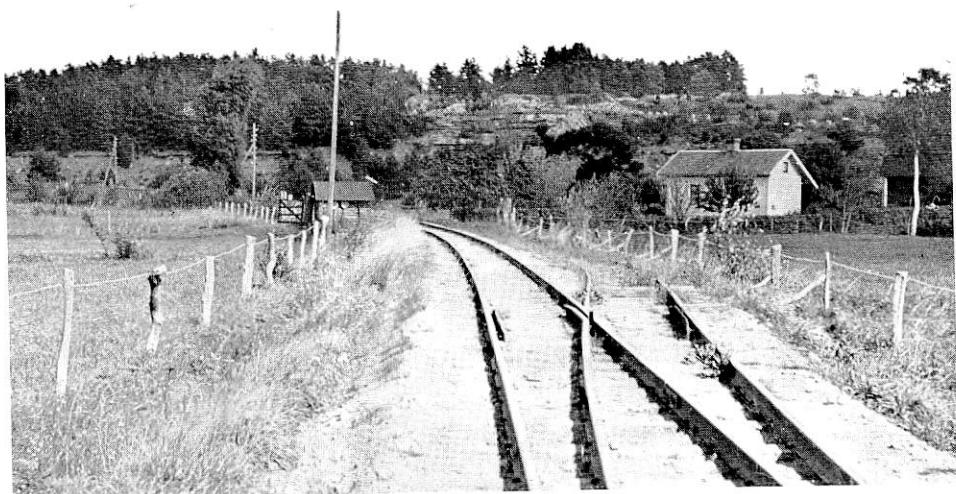
En av de äldsta personvagnarna.



Tågsätt år 1898.



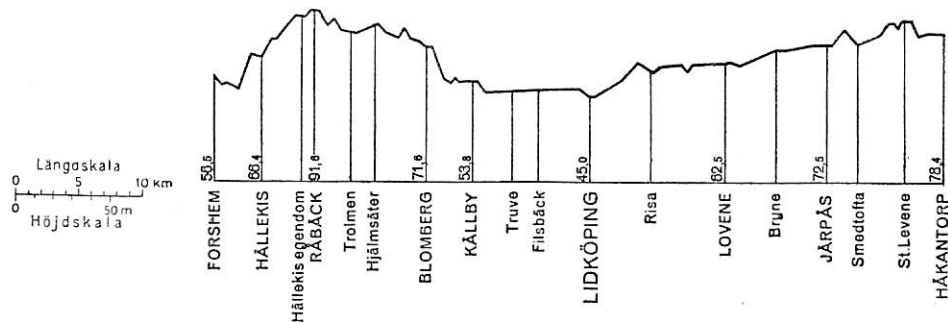
Tågsätt år 1925.



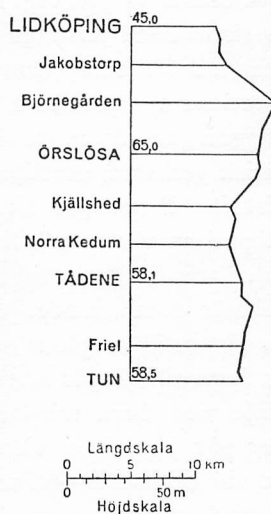
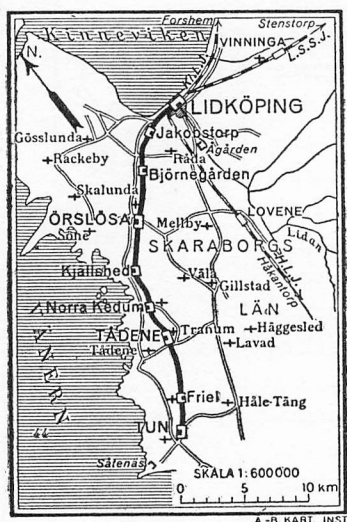
Stigningen vid Järneklev.

Lidköping—Håkantorps järnväg, 28 km. Järnvägen utgår från *Lidköpings* station, vilken ursprungligen var förlagd på västra sidan av Lidan vid dennas utlopp i Vänern, men sedan Lidköping—Håkantorps järnväg och Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg förbundits medelst en järnbro, blev sistnämnda järnvägs station å östra sidan av Lidan gemensam för båda järnvägarna fr. o. m. 1 juni 1893. I stationens omedelbara närhet ligga en mängd fabriksanläggningar såsom tändsticksfabriker, sockerfabrik, mekanisk verkstad, porslinsfabrik, sågbladsfabrik och snickerifabrik. Banan går först i en längre kurva för att sedan löpa i en nästan rak linje till största delen över öppna och odlade fält fram till *Lovene* station, där spannmålshandeln är dominerande. Fortfarande i rak linje löper banan tätt intill bergåsen och därefter genom en mindre skog fram till *Järpås* station, ett blomstrande municipalsamhälle med flera mindre industrier. Genom odlade trakter går järnvägen vidare och når sedan *Håkantorps* station vid Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg. Bansträckan Håkantorps—Tumleberg, tillhörig Västergötland—Göteborgs järnväg, trafikeras av Lidköping—Håkantorps järnväg och direkta vagnar gå Tumbleberg—Håkantorps—Lidköping—Forshem.

Kinnekulle—Lidköpings järnväg, 29 km. Järnvägen utgår från *Lidköpings* station (se här ovan) och löper tätt intill Kinnevikens strand. Till en början går den genom al- och furuskog, och först vid *Truve* hållplats vidtaga öppna och odlade fält. Vid *Källby* station är spannmålshandeln betydande. Från denna station utgår även den nu färdigbyggda Södra Kinnekulle järnväg, 10 km., vilken passerar förbi Husaby och avslutas i Ödbogården, där kalkbrotten äro av stor betydelse. Från *Källby* går banan i rak linje fram till *Sandstenskleven*, där den i en kurva går uppför Järneklev, varifrån man har en utmärkt utsikt över Kinnevikens. Snart nås *Blombergs* station, där flera stora gods och kalkbrott förefinnas. Genom odlad bygd går järnvägen vidare och passerar därefter genom den härligaste och rikaste lövskog. Här ligger *Råbäcks* station, som är den bästa utgångspunkten för utflykter på Kinnekulle, vars yppiga växtlighet och rikhaltiga flora äro vida kända. Därefter



löper banan över odlad trakt, här och där avbruten av mindre skogsdungar. Vid *Hüllekis* station finnes en betydande cementfabrik och kalkbrott. Sedan banan å en viadukt vid *Sjörås* gått över *Skara—Kinnekulle—Vänerns* järnväg uppnås snart *Forshem* å *Västergötland—Göteborgs* järnväg.



Lidköping—Källands järnväg, 28 km. Järnvägen utgår från Lidköpings station (se här ovan) och löper först genom skogen över *Rådaås*. Därefter vidtagna öppna och odlade fält och snart nås *Örslösa* station, där jordbruket spelar den största rollen. Genom omväxlande öppen och skogig trakt går järnvägen vidare förbi *Tådene* station och fortsätter över odlad bygd förbi *Frielsbergs* egendom samt når ändstationen *Tun*,

där sockerfabrikens i Lidköping egendom, *Gamlegården*, är belägen och där betodlingen är av största betydelse.

Tekniska uppgifter.

		Lidköping—Håkantorps järnväg.	
Byggnadssätt.		År 1877	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	27,830	28,921
» i sidospår	»	0,9	4,965
Största lutning i huvudspår	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	297	297
Rälsvikt	kg/m.	14,3	17—28
Största tillåtna hjultryck	ton	—	3,675
» » tåghastighet	km/t.	25	35

Rullande materiell.

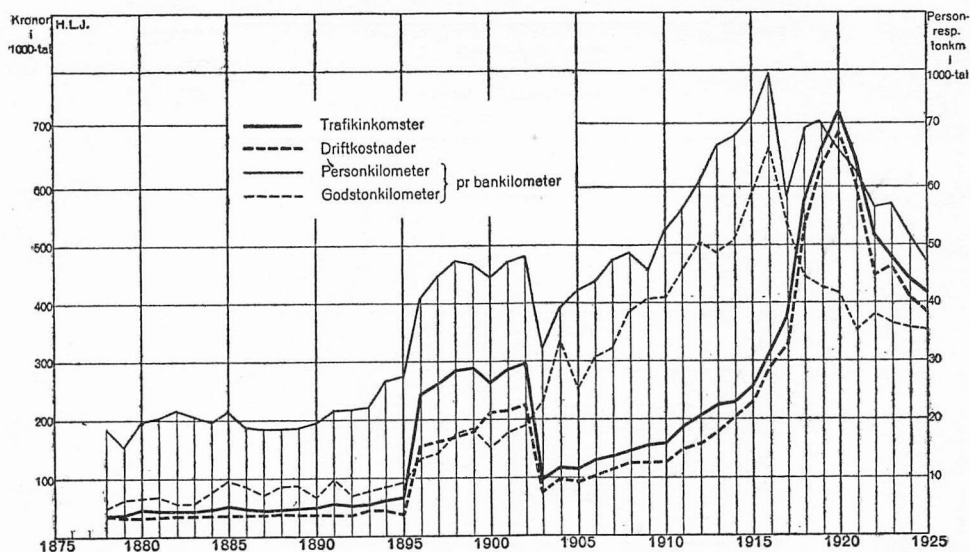
Ånglokomotiv, tanklok	st.	2	4
Personvagnar med 2 axlar	»	6	—
» » 4 »	»	—	2
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	42	121

Personal, antal.

Ordinarie	—	44
Extra	—	16
Verkstadsarbetare	—	28
Banarbetare	—	14

Trafikdiagram.

Lidköping—Håkantorps järnväg.



Tekniska uppgifter.

Kinnekulle—Lidköpings järnväg.

Byggnadssätt.

		År 1898	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	29,366	29,366
» i sidospår	»	—	1,710
Största lutning i huvudspår	‰	16	16
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	15	15—28
Största tillåtna hjultryck	ton	—	3,675
» » tågshastighet	km/t.	35	35

Rullande materiell.

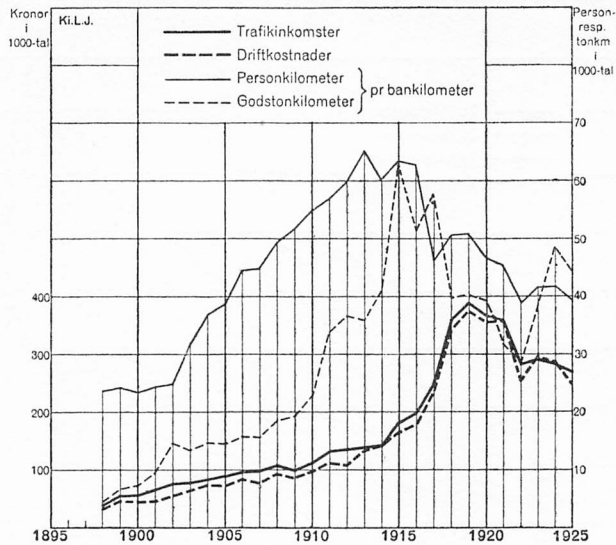
	st.	År 1898	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok	st.	2	3
Personvagnar med 2 axlar	»	3	2
» » 4 »	»	1	1
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	31	77
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	»	—	1

Personal, antal.

		År 1898	År 1925
Ordinarie		—	22
Extra		—	9
Verkstadsarbetare		—	—
Banarbetare		—	10

Trafikdiagram.

Kinnekulle—Lidköpings järnväg.



Tekniska uppgifter.

Lidköping—Kållands järnväg.

Byggnadssätt.

		År 1908	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	27,355	27,355
» i sidospår	»	1,287	1,287
Största lutning i huvudspår.....	‰	12,5	12,5
Minsta krökningsradie i huvudspår.....	m.	1 000	1 000
Rälsvikt	kg/m.	15—17	15—17
Största tillåtna hjultryck	ton	3,675	3,675
» » tåghastighet.....	km/t.	30	30

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	2	2
Motorvagnar för ång- eller annan drift	»	1	1
Personvagnar med 2 axlar	»	2	2
» » 4 »	»	1	1
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	22	22

Personal, antal.

Ordinarie.....	—	13
Extra	—	7
Verkstadsarbetare.....	—	—
Banarbetare	—	8

(Tillgångar 1925, forts.)

(Skulder 1925, forts.)

Lidköpings stations ombyggnadsfond ..	35 000:—	
Rälsomläggning-fonden	20 000:—	505 000:—
Kapitalfonden	456 969:34	
Lidköp. stads kapitalutläggskonto	300 000:—	756 969:34

S:a kr. 1 461 630:75

S:a kr. 1 461 630:75

Kinnekulle—Lidköpings järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	641 700:—	
Rullande materiell	227 088:85	
Källby-jorden ..	4 700:—	873 488:85
Främmande aktier	2 400:—	
Materialier	7 125:—	
Gemensamt materialkonto ..	18 205:—	27 730:—
Västergötland—Göteborgs järnvägar ..	54:61	
Å stationer	14 197:99	14 252:60
Jordbrukarbanken, löp. räkn.	34 000:—	
Jordbrukarbanken, kapitalkonto	11 859:78	
Kassakonto	367:77	46 227:55

S:a kr. 961 699:—

Skulder den 31 dec. 1925.

Obligationslånet	163 000:—	
Lidköping—Håkantorps järnväg	78 979:24	
Västergötland—Göteborgs järnväg	6 568:17	
Statens järnvägar	24 027:99	
Aktieägarna ..	419 500:—	
Reparationsfonden	100 000:—	
Förnyelsefonden	110 000:—	
Avskrivningsfonden	30 620:44	
Rälsomläggningsfonden	29 003:16	689 123:60

S:a kr. 961 699:—

Lidköping—Kållands järnvägs a.-b. i likvidation.

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	704 000:—	
Rullande materiell	153 000:—	
Ekonomihusbyggnader ..	1 200:—	
Stenbrottet ..	1 300:—	859 500:—
Materialier	2 030:—	
Stationer	3 361:57	
Kassakonto	32:38	
Lidköping—Håkantorps järnväg, konto II	7 000:—	
Kapitalkonto	267 552:17	

S:a kr. 1 139 476:12

Skulder den 31 dec. 1925.

Riksgäldskontorets lånekonto	737 157:58	
Riksgäldskontorets trafikeringsskonto	9 737:10	746 894:68
Lidköping—Håkantorps järnväg, konto I	9 450:61	
Västergötland—Göteborgs järnvägar ..	2 222:68	
Sveriges statsbanor	3 208:15	5 430:83
Aktieägarna	377 700:—	

S:a kr. 1 139 476:12