

---

# SKÖVDE—ÅXVALLS JÄRNVÄG

Signatur: S.A.J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag, Skövde.

Sedan striden om västra stambanans sträckning genom Skaraborgs län ändats och järnvägen över Skövde och Falköping sommaren 1859 öppnats för trafik, låg det nära till hands, att städerna Mariestad, Skara och Hjo skulle söka förbindelse med denna pulsåder. Den första planen spåras i en tidningsnotis av den 10 dec. 1859, i vilken omtalades, att »undersökning av terrängen för en järnbanas anläggande mellan Hjo och Skövde lär i dessa dagar pågå». Något vidare om denna plan avhördes emellertid ej. Vid ett järnvägsmöte i Lidköping år 1862 för åstadkommande av en järnväg till Häkantorps å den sedermera byggda järnvägen Herrljunga—Uddevalla framlades emellertid första gången ett förslag att bygga en järnväg från Lidköping över Skara till Skövde, men förslaget upptogs ej till behandling. Fem år senare eller 1867 väckte lektorn P. G. ALANDER i Skara vid årets landsting en motion om tillsättandet av en kommitté för uppgörande av fullständig plan för ett enskilt järnvägsnät inom länet. Förslagsvis upptogos förbindelser bl. a. från Lidköping över Skara till Skövde och från Hjo till Skövde. Motionen avlogs. Emellertid utvecklades järnvägsplanerna i denna del av länet därhän, att intressenterna i en järnväg Hjo—västra stambanan, vilka först blevo färdiga med sitt förslag, beslöto att anlägga en järnväg till den då skärligen obetydliga platsen Stenstorp. Detta torde varit huvudsakliga skälet till att intressenterna i en förbindelse Lidköping—Skara—stambanan även beslöto sig för en anslutning vid Stenstorp och inbjödo till aktieteckning för en sådan. Beslutet fattades på ett järnvägsmöte i

Skara i jan. 1872. Nu erbjöd sig Skövde stad att teckna ett avsevärt belopp, därest linjen från Axvall i stället droges till Skövde, men detta mötte motstånd, dels av nyss angivna skäl, dels därför att stora teckningar redan skett för linjen till Stenstorp.

Skövdeintressena fingo en avledare genom den vid samma tid föreslagna järnvägen Skövde—Karlsborg, för vilken staden förband sig att betala jordlösen. Tanken att neutralisera det missgrepp, man ansåg begånget genom att förlägga de smalspåriga järnvägarnas anslutning vid Stenstorp, fortlevde dock alltjämt, men först i jan. 1894 tillsatte stadsfullmäktige i Skövde en kommitté för uppgörande av förslag till en förbindelse med Hjobanan. En undersökning i detta syfte verkställdes av baningenjören G. BERGENSTRÅHLE i Skövde, som framlade både ritningar och kostnadsförslag för en linje Skövde—Svensbro, där järnvägen från Tidaholm anslöt till Hjo—Stenstorp. Man ansåg dock på många håll, att det var olämpligt att börja med anslutningen till Hjobanan i stället för att knyta förbindelse med Axvall, som ju ännu vid denna tid hade oförminskad betydelse. Om detta var anledningen till att det utarbetade förslaget till den förstnämnda linjen spårlöst försvunnit, är obekant, men faktum kvarstår.

Snart togs ock Axvallsförslaget upp på allvar. Vid stadsfullmäktiges sammanträde den 9 april 1897 väckte godsägaren ALB. EWERT, med vilken flera av fullmäktiges ledamöter instämde, förslag om åtgärders vidtagande för undersökning av en järnvägsanläggning från Skövde till Axvall. Med anledning härav beslöt stadsfullmäktige att tillsätta en kommitté, bestående av ordföranden, bankdirektören A. FORSSLUND, vice ordföranden, kronofogden A. WETTERBERG, och bryggeriägaren TH. EGNELL, med uppdrag att inkomma med utlåtande angående kostnaden. Kommitterade föreslog, att majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren E. WESTERBERG skulle utföra undersökningen och upprätta alla för en koncessionsansökan nödiga handlingar. Förslaget bifölls av stadsfullmäktige, som därefter tillsatte en ny kommitté, bestående av sju personer, som skulle »taga hand om stadens järnvägsfrågor». Till ledamöter utsågos, utom hrr FORSSLUND, WETTERBERG och EGNELL, rektorn E. T. JUNGNER, godsägaren A. EWERT, godsägaren A. EKLIND, Backa, och översten AX. VON MATÉRN.

Ur denna kommittés utlåtande må följande anföras: »Av det omkr. 350 km. långa järnvägsnät, som den enskilda företagsamheten lagt över Skaraborgs län, har Skövde hittills varit alldeles oberört. Följderna av denna isolering hava icke heller dröjt att infinna sig. De

skola säkerligen i den mån detta järnvägsnät ytterligare tillväxer bliva allt kännbarare. Det stora uppsving, som Skövde gratis erhöi genom stambanans förläggning genom staden, har efterträts av ett relativt stillastående. Under 10-årsperioden 1875—1884 växte Skövde stads folkmängd med 60 %, men under 10-årsperioden 1885—1894 med endast 15 %, under det grannstädernas invånareantal under samma tid ökats med 20 resp. 21 %. En stor del av den lokaltrafik och det varuutbyte med den omgivande landsbygden, som förut varit koncentrerat till Skövde, ledes nu medelst de enskilda järnvägarna från Skövde. — — Det är därför hög tid», fortsatte kommitterade, »att Skövde vidtager erforderliga åtgärder för att komma i förbindelse med provinsens smalspåriga järnvägsnät. Denna förbindelse kan jämförelsevis lätt vinnas genom utförande av den föreslagna järnvägsanläggningen mellan Skövde och Axvall. Denna järnväg skulle enligt den av majoren WESTERBERG utförda utstakningen få en längd av 21 km. och en spårvidd av 0,891 m. eller densamma som länets alla enskilda järnvägars. På kortast möjliga väg skulle Skövde därigenom komma i omedelbar förbindelse med provinsens rikaste bygder och med ett slag bryta den isolering, som lagt sig hämmande över stadens utveckling. Att denna så gynnsamt belägna järnvägslinje skulle året om erhålla en betydande persontrafik, är påtagligt. Resan mellan Skövde och Axvall, som nu över Stenstorp kräver en tid av 2 timmar och 23 minuter, skulle nämligen kunna utföras på ungefär 40 minuter.» Anläggningskostnaden beräknades till 700 000 kr., och kommittén föreslog, att staden skulle teckna aktier till ett belopp av 250 000 kr. Stadsfullmäktige biföllo kommitténs förslag.

Den 17 juni 1898 utfärdade kommittén stiftelseurkund och inbjudan till aktieteckning samt begärde koncession, vilken beviljades den 22 dec. s. å. Samma dag fastställde K. M:t bolagsordning för Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag. Aktiekapitalets minimibelopp i detta bestämdes till 300 000 kr. Järnvägen skulle påbörjas senast den 31 dec. 1899 och upplåtas för allmän trafik senast den 31 dec. 1901. Genom senare resolutioner utsträcktes denna tid successivt till den 31 dec. 1904.

Konstituerande bolagsstämma med *Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag* hölls den 29 juni 1899. Det tecknade aktiekapitalet utgjorde då 306 500 kr. Till styrelseledamöter för en tid av tre år valdes översten AX. VON MATÉRN, bankdirektören AUG. FORSSLUND, löjtnanten ERIC UGGLA, godsägaren ALFR. EKLIND och kronofogden ABR. WETTERBERG.

Den 31 maj 1901 fastställde K. M:t kostnadsförslag å 739 500 kr., vilket låg till grund för det samtidigt beviljade statslånet å 369 000 kr. Såsom K. M:ts representant i styrelsen förordnades f. överdirektören vid Statens järnvägar M. HAHR.

Sedan de ekonomiska frågorna efter statslånets erhållande ansetts vara ordnade, gällde det att igångsätta företaget. Såsom teknisk rådgivare tillkallades löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren CARL SPRINCHORN, vilken åtog sig att uppgöra förslag till Skövde stations bangård samt tillrådde styrelsen att uppdraga åt ingenjören G. GÖRANSSON att verkställa renstakning av linjen. Så skedde ock under sommaren 1901. Härigenom vanns en avsevärd förbättring såväl i plan som profil, men det reviderade kostnadsförslaget slutade nu på ett belopp av 778 000 kr. Vid sammanträde den 14 okt. godkände styrelsen detta förslag och beslöt kungöra terrasserings- och därtill hörande arbeten till entreprenad. Sedan tre anbud befunnits för höga, inleddes förhandlingar för att söka nedbringa dem, vilket dock misslyckades. För att rädda situationen bildade då några för företagets realiserande intresserade Skövdebor ett konsortium i avsikt att åtaga sig arbetet på entreprenad för ett belopp, som av styrelsen kunde befinnas antagligt. Dessa personer voro bankdirektören A. FORSSLUND, direktören TH. EGNELL, byggmästaren P. J. PETERSSON, löjtnanten ERIC UGGLA, rektorn D. AHLQUIST och handlanden AD. ALANDER, vilka skulle en för alla och alla för en ikläda sig den eventuella risken av förlust å företaget. I samråd med järnvägsbyggaren, ingenjören JOH. SWENSSON, vilken konsortiet erbjöd platsen såsom arbetschef, beslöts att antaga entreprenaden för 365 000 kr., i vilket belopp dock aktier för 24 000 kr. inbegrepos. Då dessa aktier icke kunde anses representera något egentligt värde, behövde bolaget således ej disponera mer än 341 000 kr. kontant för själva banbyggnaden, från vilken dock frändrogos bangårdarna i Skövde och Axvall, vilka ännu ej voro fastställda. Byggmästaren PETERSSON skulle framträda som den synlige entreprenören och underteckna kontraktet med bolaget, vilket skedde den 23 dec. 1901, och som bolagets kontrollant och verkst. direktör antogs civilingenjören C. AF KLINTBERG.

Tidigt på våren 1902 igångsattes byggnadsarbetet å såväl västra som östra sidan av Billingen. Det största och mest tidsödande av samtliga arbeten var genomsprängandet av kalkberget vid Våmb's kyrka, som pågick nära nog under hela arbetstiden. Under denna gjordes av ingenjören SWENSSON ytterligare omstakningar. Sålunda omlades

hela sträckan mellan Varnhem och Axvall, varigenom avståndet mellan dessa ställen förkortades med 600 m.

Hösten 1902 inleddes förhandlingar med Lidköping—Skara—Stens torps järnväg (L. S. S. J.) om inledandet av Skövde—Axvalls järnväg (S. A. J.) på Axvalls station för ett belopp av 10 300 kr. Mellan delegerade från de båda järnvägarna hölls den 23 okt. ett sammanträde i Skara. Styrelsen för L. S. S. J. fordrade därvid, att S. A. J. skulle inköpa mark för utvidgning av Axvalls bangård, utbyta den gamla järnrälsen å denna emot ny stålräls av tyngre slag, verkställa ombyggnad och flyttning av befintliga hus, uppföra nytt vattentorn av sten m. fl. fordringar, allt i överensstämmelse med en av L. S. S. J. upprättad ritning, samt betala till L. S. S. J. en ersättning, som delegerade för L. S. S. J. »icke ville sätta högre än 150 000 kr.». Då den förstnämnda fordran, enligt vad senare visade sig, representerade en kostnad av omkr. 90 000 kr., skulle S. A. J. med 240 000 kr. betala vad som i den av K. M:t fastställda kostnadsberäkningen upptagits till 10 300 kr. Ett accepterande av så orimliga fordringar förbjöd naturligtvis sig självt, och inledandet av nya underhandlingar ansågs fullkomligt lönlöst. I S. A. J:s koncession fanns en bestämmelse att, därest godvillig överenskommelse mellan koncessionshavarna, L. S. S. J. och S. A. J., angående den senares inledande på Axvalls station icke kunde träffas, koncessionshavarna skulle vara underkastade de bestämmelser, som K. M:t förbehölle sig att efter anmälan meddela. Under återopande av denna bestämmelse ingick styrelsen för S. A. J. den 19 nov. 1902 till K. M:t med hemställan, att K. M:t behagade förordna om järnvägens inledande på Axvall utan skyldighet att därför erlagga det skadeståndsbelopp av 150 000 kr., som L. S. S. J. härför bl. a. fordrat. Något senare eller den 7 jan. 1903 ingåvo ledamöterna av styrelsen för S. A. J. en ansökan om koncession å en fortsättning av S. A. J. från Axvall till en punkt vid Västergötland—Göteborgs järnväg omedelbart söder om Skara, med tillkännagivande, att den begärda koncessionen, som vore avsedd att transporteras på Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag, icke beräknades komma till användning i annat fall än att K. M:t ansåge sig förhindrad bifalla den först gjorda hemställan.

Båda framställningarna remitterades till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vilken utställde remisserna till yttrande av L. S. S. J., som med vidhållande av sitt yrkande förklarade, att bolaget »ej ville på minsta sätt förhindra det nya företagets utförande» och att bolaget bestrede, »att det fordrade beloppet, 150 000 kr., utgjorde någon ska-

deersättning, utan vore denna summa allenast ett vederlag för de stora förmåner Skövde—Axvalls järnvägs a.-b. skulle vinna genom anslutningen vid Axvall samt att L. S. S. J. bolag under S. A. J.-banans byggnad visat allt möjligt tillmötesgående mot det nya järnvägsföretaget och dess anslutning vid Axvalls station».

I sitt utlåtande hemställde Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att K. M:t måtte dels avslå den sökta koncessionen å en linje Axvall—Skara, dels på så sätt bifalla Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolags ansökan, att bolaget skulle utan erläggande av 150 000 kr. få inleda sin bana å Axvalls station. Den ersättning, Skövde—Axvalls järnväg hade att erlægga, skulle utgå enligt de grunder, som gällde för enskild järnvägs användande av statsbanestation. Om bolagen icke kunde enas, borde K. M:t i sista hand besluta. K. järnvägsstyrelsen avgav i okt. 1903 utlåtande i samma riktning.

Under tiden eller i jan. 1903 hade avtal träffats med K. järnvägsstyrelsen om järnvägens inledande å Skövde station och den 23 okt. 1903 fastställde K. M:t järnvägens sträckning närmast denna station.

Emellertid kunde man befara att rätt avsevärd tid skulle ytterligare förgå, innan tvistefrågan med Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg bleve avgjord och då järnvägsbygget hunnit så långt, att trafiken kunde öppnas, stod bolaget inför nödtvånget att söka få en uppgörelse till stånd utan att avvakta K. M:ts resolution. Styrelsen för Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag frånträdde sin fordran på en särskild ersättning av 150 000 kr. under villkor, att Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag såsom ersättning för trafikminskning årligen under 10 år erlade 5 000 kr. och för nyttjanderätten till Axvalls station skulle ställa sig till efter rättelse de av K. järnvägsstyrelsen i skrivelse av den 16 okt. 1903 föreslagna villkoren med undantag därav, att bolaget för all framtid befriades från den i skrivelsen föreslagna årliga avgiften motsvarande 5 % av halva värdet av anläggningen vid Axvalls station.

Utan att kunna godkänna rättsgrunden antog styrelsen för Skövde—Axvalls järnvägsaktiebolag dessa villkor, då Skövde—Axvalls järnväg redan vore färdig att börja sin verksamhet, under antagande, att samtrafik medgäves samtidigt med banans öppnande för allmän trafik. Vid sammanträden under jan. 1904 träffades slutlig uppgörelse, var-efter arbetena med ombyggnaden av stationen omedelbart påbörjades.

Den 26 mars 1904 öppnades Skövde—Axvalls järnväg för allmän trafik, och den 31 mars avgick det första tåget från Skövde. År 1905 ökades högsta hastigheten från 20 till 35 km/t.

Vid företagens igångsättande disponerade järnvägen ett belopp av 756 000 kr., under det att det koncessionerade kostnadsförslaget slutade på 739 500 kr. Det visade sig emellertid ganska snart, att detta förslag var alltför knappt beräknat, och ekonomiska svårigheter började göra sig märkbara. I aug. 1903 kalkylerades en brist av 100 000 kr., men även denna var, såsom man snart fick erfara, för lågt räknad. Stadsfullmäktige i Skövde beviljade bolaget ett lån å 100 000 kr. och konsortiet meddelade, att det vore villigt att till bolaget avstå den vinst, som eventuellt kunde uppstå på entreprenaderna. Härigenom efterskänktes fordringar på omkr. 30 000 kr.

Redan från början blev trafiken å järnvägen ganska livlig och ingav goda förhoppningar för framtiden. Snart visade det sig emellertid, att inkomsterna icke täckte de många oberäknade utgifterna. Den rullande materiellen visade sig otillräcklig, och styrelsen måste för järnvägens komplettering upplåna ytterligare medel mot personlig borgen, vilken kredit icke lämpligen kunde balanseras på lång tid. Det återstod nu ingen annan utväg än att ännu en gång taga sin tillflykt till stadsfullmäktige i Skövde, och den 6 febr. 1909 träffades avtal med Skövde stad, enligt vilket erforderlig materiell erhöles mot en hyra av 10 000 kr. pr år under 15 år. Därefter ställde staden till bolagets disposition ett belopp av 57 000 kr., varigenom styrelsens borgenslån skulle inlösas.

Följande år, 1910, blev för järnvägen i många avseenden ett sannskyldigt olycksår. Västergötland—Göteborgs järnväg, som från början utgjorde en förbindelse från Göteborg över västgötaslätten till Skara, hade efter hand dels inköpt järnvägarna Skara—Kinnekulle och Kinnekulle—Mariestad, dels fått koncession bl. a. på en järnväg Mariestad—Gårdsjö och fordrade efter denna sista banas färdigställande, att samtrafiksvägarna från norr via Moholm, Skövde och Stens-torp skulle gå via Gårdsjö—Mariestad. De förvaltningar, vilkas intressen genom en sådan omläggning på det allvarsammaste berördes, ansågo, att järnvägen Gårdsjö—Göteborg aldrig kunnat få koncession i ett sammanhang och att denna linje som samtrafiksväg rätteligen borde betraktas såsom fyra olika järnvägar. De protesterade därför mot omläggningen. Icke dess mindre tillsattes en skiljenämnd, och denna bestämde, att vägen från orter norr om Finnerödja skulle läggas över Gårdsjö. Detta beslut, som trädde i kraft den 1 juli 1910, berövade på en gång Skövde—Axvalls järnväg 25 % av densamma godstrafik. Denna för Skövde—Axvalls och Lidköping—Skara—Stens-torps järnvägar gemensamma motgång medförde dock den nyttan.

att sistnämnda järnväg beslöt att etablera samarbete med Skövde—Axvalls järnväg genom att insätta genomgående personvagnar mellan Skövde och Lidköping i de tåg, som stodo i förbindelse med statens snälltåg i Skövde. Det dröjde emellertid ej längre än till dess Västergötland—Göteborgs järnväg tog hand om Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg, förrän det förklarades, att anordningen på inga villkor finge fortfara. En annan motgång var postverkets indragande av en postkupé, varigenom järnvägens inkomst av postbefordran högst väsentligt reducerades — posten från Stockholm överflyttades till den 11 km. längre vägen över Stenstorp. Även telegrafverket lämnade sitt bidrag till motigheterna. Med år 1910 trädde nämligen i kraft beslutet om att fria telefonsamtal utanför det egna centralstationsområdet skulle upphöra. Då detta område avskars omedelbart i närheten av stadsgränsen i väster, blev följden, att Skövde—Axvalls järnväg till nästan hela sin sträckning kom att ligga utanför området. Detta förhållande inverkade i icke obetydlig mån indirekt på järnvägstrafiken, som till stor del överflyttades från den längre vägen, Skövde—Varnhem, till den kortare, Varnhem—Axvall.

Såsom ovan nämnts, beviljade stadsfullmäktige i Skövde år 1904 ett lån å 100 000 kr. Bolaget blev dock icke i stånd att ens erlagga räntorna, vilka under tolv år vuxo till 60 000 kr. Styrelsen hemställde då att stadsfullmäktige ville teckna nya aktier för hela beloppet, 160 000 kr. Den 11 dec. 1916 beslöto stadsfullmäktige att bifalla denna hemställan, och vid bolagsstämma den 28 febr. 1917 höjdes kapitalet från 357 500 till 517 500 kr.

Ett för järnvägen mindre lyckligt beslut fattade fullmäktige däremot 1918, då staden medgav Karlsro kalkbruksbolag, som alltid beräknats som trafikant hos Skövde—Axvalls järnväg, rätt att över staden tillhörig mark framdraga ett spår till statsbanan. Härigenom berövades Skövde—Axvalls järnväg en stor trafikant.

Med ett annat av de i närheten av Skövde belägna kalkbruken, A.-b. Gullhögens bruk, inleddes under 1918 underhandlingar om spårförbindelse på sådant sätt, att Skövde—Axvalls järnväg skulle å 1 560 m. av sin huvudlinje utlägga en tredje skena för att därigenom åstadkomma ett spår av normal bredd, så att statens vagnar kunde framföras mellan Skövde station och Gullhögens bruk. Koncession erhöles den 15 nov. s. å., och den 10 juli 1919 öppnades spåret för trafik.

Alltifrån sin början hade järnvägen fått dragas med dåligt matarevatten för sina lokomotiv, men 1922 inköpte styrelsen för billigt pris

ett område av 21 tunnland å Billingen med en tjärn. Avståndet ifrån denna till linjen var blott 15 m., vadan det blev både enkelt och billigt att anordna en betongbrunn i järnvägsdiket och dit draga en rörledning från sjön samt förse loken med ångelevatorer. Resultatet har motsvarat alla förhoppningar.

Under åren 1924 och 1925 har bantelefon införts.

Persontrafiken har redan från början lämnat den största inkomsten, särskilt efter samtrafikomläggningen år 1910. Godstrafiken består mest i transporter av cement, gasbetong, kalksten, socker, ost och lantmannaprodukter samt förädlad virke.

### Styrelse och chefer år 1926.

#### *Styrelse.*

UGGLA, K. E. A., major, *ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,  
 LILLIESTIERNA, A. H. H. Q., överstelöjtnant, *statens ombud*,  
 EGNELL, D. TH., direktör, *vice ordförande*,  
 PETTERSSON, P. J., byggmästare,  
 STARCK, W., direktör,  
 VON SYDOW, KR. A., kyrkoherde.

#### *Verkställande direktör och tf. trafikchef.*

UGGLA, K. E. A., major ..... v. d. 1909— t.-c. 1919—

### Företvarande styrelseordförande och chefer.

VON MATERN, A. F. ....	1899—1904
FORSSLUND, C. A. ....	1904—1906
WETTERBERG, C. A. A. ....	1906—1908

#### *Verkställande direktörer.*

AF KLINTBERG, C. F. ....	1901—1903
MOBERG, A. M. ....	1904—1909

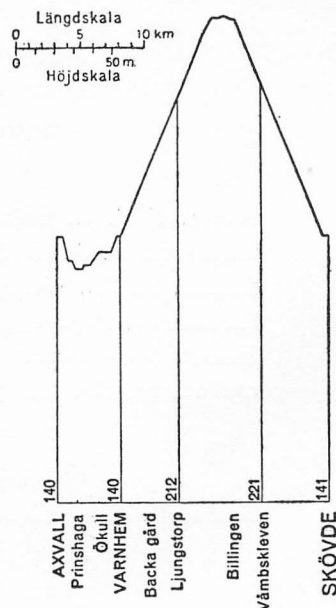
#### *Trafikföreståndare.*

MOBERG, A. M. ....	1903—1919
--------------------	-----------

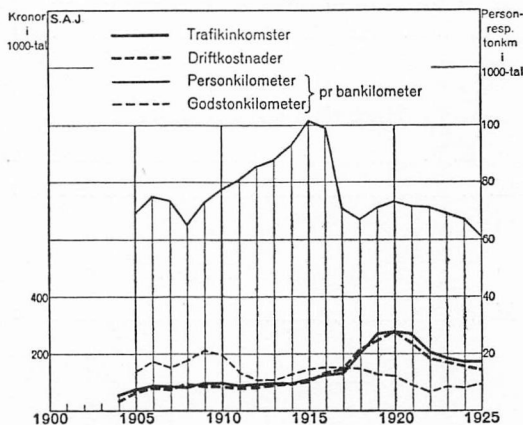


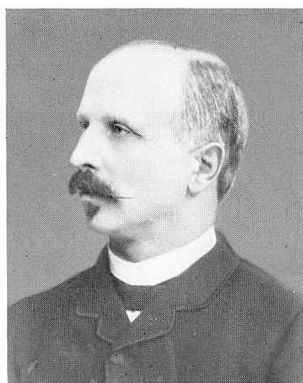
**Skövde—Axvalls järnväg, 21 km.** Järnvägen, som från Skövde station å statsbanan utgår i sydlig riktning med vacker utsikt över Skövde, beskriver söder och väster om staden en stor S-kurva och passerar Våmbs på 1100-talet uppförda, mycket sevärda kyrka samt en djup, 500 m. lång skärning i kalkberget, det dyrbaraste arbetet under hela järnvägsanläggningen. Från *Våmbsklevens* anhalt fortsätter linjen uppför Billingens sluttning till Skarsjö, 8 km. från Skövde. Under 6 km. av denna sträcka går vägen i en stigning av  $16,67\text{ }^0/00$  men fortsätter därefter i svagare lutning till ett kortare horisontalplan över berget i den sänka, som delar Billingens i två från varandra skilda höjdparter. Terrängen mellan de båda bergväggarna i norr

och söder utgöres av en vidsträckt mosse, där järnvägens vattentag är beläget. Sedan banan passerat detta parti, bär det åter utför i en vacker skogbevuxen sluttning, därifrån en vidsträckt utsikt erbjuder sig mot väster med Varnhems och Skara kyrkor samt Hornborgasjön i fonden. Från *Ljungstorps* anhalt vänder nu banan av mot norr, gör en stor kurva genom en lång skärning i närheten av *Backa gårds* anhalt och går i sydlig riktning över öppen terräng fram till *Varnhems* station. Lutningen härunder uppgår ävenledes till  $16,67\text{ }^0/00$ . Omedelbart öster om Varnhems station ligger den välbekanta klosterkyrkan med samma namn. Från Varnhem går linjen nu med böjning mot väster över slätten förbi det gamla godset *Ökull*, anhalt, fram till *Prinshaga* anhalt, belägen omedelbart söder om Skaraborgs regementes forna lägerplats. Härifrån är endast 1 km. till *Axvalls* station, belägen vid sydvästra hörnet av Axvalls hed, och föreningsstation med Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg.



### Trafikdiagram.





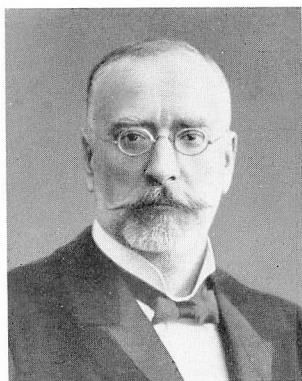
A. EWERT,  
godsägare.



A. F. VON MATÉRN,  
överste.



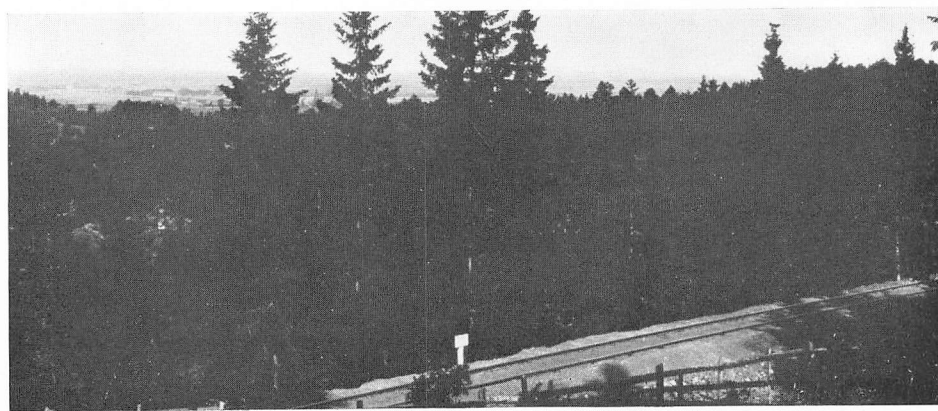
C. A. FORSLUND,  
bankdirektör.



C. A. A. WETTERBERG,  
kronofogde.



K. E. A. UGGLA,  
major.



Utsikt från linjen.



Varnhems klosterkyrka.



Våmbs kyrka sedd från linjen.

## Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1904	År 1925
Spårvidd .....	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår .....	km.	21	21
» i sidospår .....	»	2,16	2,16
Största lutning i huvudspår.....	°/∞	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	250	250
Rälsvikt .....	kg/m.	17,53	17,53—19,84
Största tillåtna hjultryck.....	ton	4,35	
» » tåghastighet .....	km/t.	35	45

## Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok .....	st.	2	3
Personvagnar med 2 axlar .....	»	—	1
» » 4 » .....	»	2	—
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar .....	»	20	37
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar .....	»	1	—

## Personal, antal.

Ordinarie .....	23 <sup>1</sup>	16 <sup>2</sup>
Extra .....	2	2
Verkstadsarbetare .....	3	4

<sup>1</sup> Förutom 9 grindvakter. — <sup>2</sup> Förutom 7 grindvakter.

## Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1905.

Kassabehållning .....	1 913: 84	
Järnvägsanläggningen .....	783 137: 77	
Rörlig materiell .....	143 763: 15	
Trafikinventarier .....	4 376: 52	931 277: 44
Materialier .....	2 103: 92	
Biljetter o. formulär .....	2 000: —	4 103: 92
Ej levererade materialier ..	2 000: —	
Trafikuppboord, utestående åstationer .....	358: 64	
Förskotter .....	272: 99	

Skulder den 31 dec. 1905.

Aktiekapitalet .....	357 500: —
Statslånet:	
kapitalskuld .....	363 500: —
anståndsränta .....	23 791: 27
förfallen ränta .....	16 181: 25
	403 472: 52
Lån av Skövde stad .....	100 000: —
Ett års upplupen förfallen ränta .....	5 000: —
	105 000: —
Skaraborgsbanken, löpande räkning .....	20 012: 98
Lidköping—Skara—Stens-torps järnväg .....	14 564: 77
Diverse skulder .....	29 467: 13
Reservfonden .....	2 075: 20
Vinst- och förlustkonto (tillgångar över skulder)....	7 834: 23

S:a kr. 939 926: 83

S:a kr. 939 926: 83

Tillgångar den 31 dec. 1925.		Skulder den 31 dec. 1925.	
Kassakonto .....	184: 67	Aktiekapitalet .....	517 500: —
Järnvägsanläggningen ....	885 563: 06	Reservfonden .....	2 075: 20
Rullande materiellen ....	142 587: 27	Statslånet .....	898 798: 63
Trafikinventarier .....	14 000: 75	Skövde stad .....	10 000: —
Materialförrådet .....	19 508: 09	Trafikuppbördskonto ....	1 458: —
Biljett- o. formulärförrådet	2 000: —		
Innestående i bank .....	54 093: 11		
Trafikuppbördskonto ....	2 386: 77		
Gårdar och fastigheter....	5 800: —		
A.-b. Gullhögens bruk....	454: 68		
Vinst- och förlustkonto:			
Förlust fr.			
föreg. år	302 256: 65		
Förlust un-			
der år 1925	996: 78		
	<u>303 253: 43</u>		
	S:a kr. 1 429 831: 83		
			<u>S:a kr. 1 429 831: 83</u>

