
VÄSTERGÖTLAND—GÖTEBORGS JÄRNVÄGAR

Spårvidd: 0,891 m.

Signaturer och ägare se resp. järnvägar.

Den trafikenhet, som benämnes Västergötland—Göteborgs järnvägar, utgöres av linjerna *Göteborg—Skara—Mariestad—Gårdsjö* med bilinjerna *Tumleberg—Håkantorps* och *Torved—Gullspång* samt linjerna *Lidköping—Skara—Stenstorp, Mariestad—Moholm, Skara—Timmersdala* och *Nossebro—Trollhättan*.

Av dessa är huvudlinjen Göteborg—Gårdsjö samt linjerna Tumleberg—Håkantorps och Torved—Gullspång den ursprungliga Västergötland—Göteborgs järnväg, som fullbordades till Skara och Håkantorps år 1900, till Gårdsjö 1910 och till Gullspång 1917. Efter förvärv av större eller mindre aktieköp i övriga ovannämnda linjer, ha samtliga bandelar sammanförts under namnet *Västergötland—Göteborgs järnvägar*. Lidköping—Skara—Stenstorp och Mariestad—Moholms järnvägar ha dock fortfarande särskilda bolag. Skara—Timmersdala och Trollhättan—Nossebro järnvägar ha upphört att vara särskilda bolag men förvaltas som särskilda företag.

Västergötland—Göteborgs järnväg.

Signatur: V.G.J.

Ägare: Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, Göteborg.

Under 1870- och 1880-talen hade städerna Lidköping, Skara, Mariestad och Hjo genom smalspåriga järnvägar av 0,891 m. spårvidd kommit i förbindelse icke blott med varandra utan även med landets övriga

järnvägsnät genom anslutning i Stenstorp och Moholm med västra stambanan och i Håkantorps med Uddevalla—Vänerns—Herrljunga järnväg. I den mån trafiken ökades, uppstod tanken på en direkt förbindelse genom en bana av samma spårvidd mellan det smalspåriga järnvägsnätet i Västergötland och Göteborg. Den betydelse en sådan bana beräknades få dels för Västergötlands båda län, dels för Göteborgs stad och det smalspåriga nätet i sin helhet torde säkerligen icke ha överskattats. Framsynta och företagsamma män såsom landshövdingen L. W. LOTHIGIUS, riksdagsmannen AX. CARLSSON och disponenten frih. J. ALSTRÖMER i Älvsborgs län, kaptenen S. FLACH, löjtnanten N. VON HOFSTEN och godsägaren E. MORITZ i Skaraborgs län samt majoren PH. ÅQVIST, grosshandlarna P. FÜRSTENBERG och AUG. CARLSSON i Göteborg ställde sig beredvilligt i spetsen för järnvägsföretagets bringande till utförande.

På sammanträde i jan. 1893 bildades en interimsstyrelse, i vilken landshövdingen LOTHIGIUS, Vänerns, utsågs till ordförande. Interimsstyrelsen beslöt, att den föreslagna järnvägen skulle erhålla namnet Västergötland—Göteborgs järnväg, och uppdrog åt kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren PH. OTERDAHL att inkomma med ritningar och kostnadsförslag. Dessa förelågo i aug. s. å. och upptogo en huvudbana av 129,2 km. längd Göteborg—Skara för en summa av 4 029 000 kr. jämte två alternativ för sammanbindning med Lidköping—Håkantorps järnväg, nämligen dels en linje, 6 km., från Vara till Håkantorps anhalt för en summa av 186 500 kr., dels en linje från Pedersbacke (Tumleberg) söder om Vara till Håkantorps station å Uddevalla—Vänerns—Herrljunga järnväg för en summa av 240 000 kr.

Ansökan om koncession undertecknades av landshövdingen LOTHIGIUS och riksdagsmannen AX. CARLSSON för Älvsborgs län, kaptenen S. FLACH och löjtnanten N. VON HOFSTEN för Skaraborgs län samt majoren PH. ÅQVIST och grosshandlaren P. FÜRSTENBERG för Göteborgs stad. Den avsåg huvudbanan Göteborg—Vara—Skara med sammanbindningsbanan Vara—Håkantorps anhalt.

Lidköpings stadsfullmäktige och personer i orterna kring Lidköping ingåvo emellertid till K. M:t protester mot linjen Vara—Håkantorps anhalt till förmån för linjen Pedersbacke—Håkantorps. Vid beviljandet av koncessionen undantogs ock K. M:t linjen Vara—Håkantorps anhalt.

Med anledning av protesterna ansåg sig interimsstyrelsen böra tillmötesgå dels Lidköpings stads, dels större enskilda aktietecknares i Göteborg önskemål och villkor. Styrelsen övergick därför till det an-

dra alternativet, som upptog sammanbindning med huvudlinjen och Lidköping—Håkantorps järnväg eller till linjen Pedersbacke—Håkantorps. Sedan vissa utfästelser gjorts med avseende på trafikeringen, beslöt interimsstyrelsen söka koncession å sammanbindningslinjen Pedersbacke—Håkantorps. Koncessionen beviljades i febr. 1897. Härigenom kom Lidköping i mera direkt förbindelse med Göteborg än fallet varit, om sammanbindningen skett över Vara—Håkantorps anhalt.

Aktiekapitalet, som skulle utgöra minst 1 900 000 kr. och högst 4 milj. kr., övertecknades till 2 100 000 kr. Konstituerande bolagsstämma med *Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag* hölls i Göteborg den 19 sept. 1896. Till styrelse valdes: majoren PH. ÅQVIST, grosshandlarna P. FÜRSTENBERG, AUG. CARLSSON, CHR. CARLANDER och J. A. WALLER, Göteborg, samt riksdagsmannen AX. CARLSSON och kaptenen S. FLACH. Styrelsen valde inom sig till ordf. majoren PH. ÅQVIST. Till verkst. direktör utsågs löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren J. O. H. NYSTRÖM.

Till entreprenörer för järnvägsanläggningen antogos löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren K. A. LAGERGREN och ingenjören O. MALMSTEDT. Anläggningen påbörjades sommaren 1897 och skulle enligt koncessionen öppnas för trafik senast den 1 dec. 1899. Byggnadsarbetet fortgick normalt intill slutet av 1898, då det visade sig, att entreprenörerna saknade nödigt rörelsekapital för arbetets planmässiga bedrivande. Då de antagligen icke kunde fullfölja kontraktets bestämmelser, övertog bolaget självt i början av år 1899 järnvägsanläggningen, vilken under verkst. direktörens ledning, trots uppkomna svårigheter under övergångstiden, dock bedrevs så kraftigt, att linjerna *Göteborg—Skara* och *Tumleberg—Håkantorps* blevo färdiga att öppnas för trafik den 1 jan. 1900, sedan tiden för öppnandet blivit vederbörligen förlängd. Vid nämnda års slut hade järnvägen dragit en anläggningskostnad av 4 831 969 kr., därav för rullande materiell 794 944 kr.

Den 16 juli 1900 invigdes banan av konung OSCAR, som med extratåg passerade järnvägen från Skara till Göteborg.

Det dröjde därefter icke länge, innan de ledande männen inom såväl Västergötland—Göteborgs järnväg som *Skara—Kinnekulle—Vänerns* järnväg insågo betydelsen av ett intimare samarbete. Man enades om sammanslagning.

Skara—Kinnekulle—Vänerns järnvägsaktiebolag konstituerades den 28 jan. 1886 med ett aktiekapital av 342 200 kr. Till styrelse val-

des lektorn G. V. HOFLING och handlanden ALFR. ANDERSSON, Skara, direktören L. W. KYLBERG, Gössäter, lantbrukaren CARL JOHANSSON, Helde, brukspatronen FR. SKÖLDEBRAND, Hällekis, och kaptenen C. THAM, Stora Lund. Till styrelsens ordförande valdes lektorn HOFLING och till verkst. direktör hr KYLBERG. Koncession erhöles den 11 juni 1886 och s. å. beviljades ett statslån å 324 000 kr. Förslag till den 30 km. långa järnvägsanläggningen uppgjordes av ingenjören H. ÖSTRAND och kostnadsförslaget slutade å ett belopp av 638 000 kr. Till entreprenör antogs ingenjören A. T. WALLENIOUS. Järnvägen öppnades för allmän trafik den 15 dec. 1887.

Järnvägens trafik var endast av lokal art. Av gods fraktades företrädesvis kalk och cement. Götene var emellertid en uppväxande ort med industri och Lundsbrunn badort, men någon egentlig utveckling kunde järnvägen ej få utan sammanslagning med Västergötland—Göteborgs järnväg.

Den 14 dec. 1903 förelåg K. M:ts godkännande av koncessionens överlåtande. Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag betalade 458 836 kr. 90 öre. I likvid lämnades aktier för 120 000 kr. Från och med den 1 jan. 1904 ingick linjen Skara—Gössäter—Vänern som ett led i Västergötland—Göteborgs järnväg.

Samtidigt med detta köp uppkom tanken på en fortsättningsbana Skara—Mariestad över Timmersdala. Detta förslag avancerade därhän, att koncession å anläggningen erhöles. Emellertid väcktes under tiden på initiativ av ingenjören K. G. WALLENIOUS, Åsen, tanken på en sammanslagning av *Mariestad—Kinnekulle* järnväg (Mariestad—Gössäter) med Västergötland—Göteborgs järnväg. Då därigenom uppnåddes samma mål, som legat till grund för tanken på byggandet av järnvägen Skara—Timmersdala—Mariestad eller direkt förbindelse från Göteborg över Skara till Mariestad genom en linje, som tillhörde samma förvaltning, tog förslaget fast form. *Mariestad—Kinnekulle* järnväg inköptes 1909 av Västergötland—Göteborgs järnväg för ett pris av 445 136 kr. 85 öre, av vilket belopp 121 800 kr. lämnades i aktier. Anläggningen av den koncessionerade linjen Skara—Timmersdala—Mariestad kom med anledning härav icke till utförande.

Mariestad—Kinnekulle järnväg anlades huvudsakligen för upprättandet av förbindelse mellan Mariestad och Skara men även med hänsyn till kvarnstensindustrien och de stora kronoparker, som järnvägen skulle beröra. Koncession erhöles den 8 juni 1887 och den 29 sept. 1888 konstituerades *Mariestad—Kinnekulle* järnvägsaktiebolag. Ak-

tiekapitalet utgjorde 333 700 kr. Till styrelse valdes landssekreteraren A. M. BOLINDER, Mariestad, frih. C. KLINGSPOR, Råbäck, ingenjören A. T. WALLENUS, Svaneberg, dr P. G. SÖDERMARK, Mariestad, brukspatronen FR. SKÖLDEBRAND, Hällekis, och disponenten V. LUNDSTEDT, Mariestad. Till ordförande utsågs landssekreteraren BOLINDER och till verkst. direktör ingenjören A. T. WALLENUS. Till entreprenör antogs ingenjören K. G. WALLENUS, Järnvägen, som är 27 km. lång, öppnades för allmän trafik den 19 dec. 1889 och hade då kostat 642 300 kr. Lånen utgjorde 305 000 kr.

Därefter följde huvudlinjens framdragande från *Mariestad* till *Gårdsjö*. År 1908 hade landshövdingen frih. F. DE GEER, disponenten G. GREVILLI och järnvägsbolagets verkst. direktör, kaptenen JOHN NYSTRÖM, erhållit koncession å en järnvägslinje Torved—Hova—Gårdsjö. Denna koncession överläts den 23 april 1909 på Västergötland—Göteborgs järnvägs a.-b., vilket således innehade koncession å järnvägslinjen Mariestad—Torved—Gårdsjö. Ritningar och kostnadsförslag, slutande å 1 125 000 kr., voro upprättade av kaptenen NYSTRÖM.

Anläggningen av denna linje tog omedelbart sin början. Bolaget åtog sig självt anläggningens utförande och anställde som arbetschef ingenjören J. A. JONZON, Leksberg. Under året bedrevs arbetet så, att linjen öppnades för trafik den 1 jan. 1910. Västergötland—Göteborgs järnväg vann härigenom direkt anslutning till västra stambanan i Gårdsjö, varigenom stora delar av Skaraborgs län erhöilo avsevärt förkortade förbindelser med östra och norra Sverige.

Orsaken till att denna linje koncessionerats för sträckan Torved—Gårdsjö och ej från Mariestad berodde därpå att sträckan Mariestad—Torved förut var koncessionerad i samband med planerna på en linje Mariestad—Torved—Gullspång, av vilken sträcka Torved—Gullspång dock först år 1917 blev färdig. Redan i början av år 1905, då frågan om förbindelse Skara—Mariestad över Timmersdala höll på att slutföras, uppstod nämligen tanken på en fortsättning av Västergötland—Göteborgs järnväg från *Mariestad* till *Gullspång* å Nora Bergslags järnväg. Den 28 sept. 1906 erhöils koncession å denna linje. Emellertid sökte styrelsen för Nora Bergslags järnväg samtidigt koncession å en normalspårig bana Otterbäcken—Töreboda, vilken mellan Gullspång och Torved skulle komma att löpa parallellt med Mariestad—Gullspångsbanan. Med anledning härav anhölls hos K. M:t, att delen Torved—Gullspång skulle få uteslutas i planen för koncessionen å Mariestad—Gullspångs järnväg. Detta bifölls.

Planen på linjen Otterbäcken—Töreboda kom emellertid icke till utförande. Däremot var intresset i Mariestad för en järnvägsförbindelse Mariestad—Gullspång mycket stort. I dec. 1913 hade direktören J. HEDIN, dr C. FROSTE och kaptenen C. SANDELS m. fl. i Mariestad sökt och den 19 aug. 1914 erhållit koncession å bandelen Torved—Gullspång, vilken sedermera överflyttades å Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, sedan vissa överenskommelser träffats med K. järnvägsstyrelsen, i den händelse att Statens järnvägar en gång i framtiden komme att bygga sträckan Töreboda—Otterbäcken.

Ritningar m. m. voro upprättade av kaptenen JOHN NYSTRÖM, och kostnadsförslaget upptog ett belopp av 610 000 kr. Till entreprenör antogs ingenjören J. A. ANDERSON. Bandelen Torved—Gullspång öppnades för trafik den 1 jan. 1917.

Under åren 1914—1915 inköpte Västergötland—Göteborgs järnväg aktiemajoriteten i *Lidköping—Skara—Stenstorps* järnväg och övertog fr. o. m. 1916 förvaltningen av densamma. År 1924 följde inköp av aktiemajoriteten i *Mariestad—Moholms* järnväg, vars förvaltning övertogs den 1 febr. 1925. Vidare inköptes under 1925 i överensstämmelse med riksdagsbeslut s. å. dels den av Statens järnvägar sedan år 1921 förvaltade *Skara—Timmersdala* järnväg, dels den av Västergötland—Göteborgs järnväg förvaltade och trafikerade järnvägen *Trollhättan—Nossebro*. Dessa järnvägar hade av statsmyndigheterna övertagits för täckande av de statslån, som på sin tid beviljats dessa företag.

Det järnvägssystem, som Västergötland—Göteborgs järnvägar representerar, har givetvis en mycket stor betydelse för provinsen. Framför allt har jordbruket inom det bördiga Skaraborgs län under årens lopp vunnit förkovran. De av järnvägarna berörda industrierna ha genom sammanslagningen av olika banor kommit i åtnjutande av billigare frakter för råvaror och produkter, och härigenom ha företagen tillförts förmåner, som eggat till utvidgningar och förbättringar på mångahanda sätt.

Betydande stationssamhällen ha vuxit upp, bl. a. Björboholm, Sjövik och Sollebrunn i Älvsborgs län samt Nossebro, Tråvad, Kvänum, Lundsbrunn, Götene och Hova i Skaraborgs län.

Numera räknas Västergötland—Göteborgs järnväg till en av rikets mera betydande smalspåriga trafikleder. Obestriddigt äger den inom sig stora möjligheter till än vidare utveckling, och möjligen kommer en sådan att ske genom järnvägens ombyggande till normalspår. Tanken härpå uppkom, sedan banan utsträckts till Gårdsjö. Erforderlig ren-

stakning företogs och kostnadsförslag upprättades, men världskriget kom och hindrade tankens fullföljande. Förslaget vilar därför t. v. i avvaktan på mera lämpliga tidsförhållanden.

Bana, materiell och byggnader. Västergötland—Göteborgs järnväg byggdes med tanke på att upptaga en mera omfattande trafikrörelse än smalspåriga järnvägar vid den tiden i allmänhet voro i stånd till. Rälsen var av stål och vägde 17,4 kg/m. Banvallens krönbredd var bredare och syllarna längre än å flertalet smalspåriga banor. Den rörliga materielen för persontrafik var försedd med genomgående vakuumbromsinrättning och skruvkoppelanordningar voro införda. Vid slutavsyningen medgavs en största tåghastighet av 45 km/t., den största som dittills medgivits någon smalspårig bana i landet.

Utom en 280 m. lång, av 23 spann bestående viadukt över Bergslagsbanan vid Skräppekärr, omkr. 5 km. från Göteborg, anlades 9 större och 19 mindre broar. Två tunnlar byggdes, en mellan Björboholm och Sjöviks stationer, 139 m. lång, och en mellan Mjörnsjö och Antens stationer, 196 m. lång.

På grund av den växande trafiken och i syfte att kunna framföra snabbare persontåg har under årens lopp mycket arbete nedlagts på banans förbättring. Från år 1908 omlades sålunda linjen Göteborg—Skara successivt med 25 kg/m. stålräls. De inköpta linjerna mellan Skara och Mariestad, vilka anlagts med klenare överbyggnad, ombyggdes under åren 1909 och 1910, så att de i avseende på banans överbyggnad voro jämställda med Västergötland—Göteborgs järnvägs övriga linjer. Samtidigt utfördes förstärkning av broar. Vid slutbesiktningen av dessa förstärkningsarbeten medgavs en största tåghastighet av 50 km/t.

För ernåendet av större tåghastighet och användandet av tyngre godståglokomotiv har sedermera ytterligare förstärkning av broarna ägt rum och betydande arbeten nedlagts på förbättring av kurv- och lutningsförhållandena å linjen i närheten av Göteborg. År 1925 medgavs för motorvagnar en största hastighet av 60 km/t. Slutligen ha sidospår och stationsbyggnader o. s. v. utvidgats.

Inköp av nya lokomotiv har skett i den mån järnvägen utvidgats och den växande trafiken påkallat ökning i tillgången på rörlig materiell. Fyra bensinmotorvagnar inköptes 1924 och 1925 och ytterligare en är beställd att levereras 1926.

Samtliga personvagnar ha försetts med genomgående vakuumbroms och ledningsrör för uppvärmning från lokomotivet. Sådana person-

vagnar, som icke uppvärmas med ånga från lokomotivet, äro försedda med varmvattenapparater. Belysningen i personvagnarna sker med dissousgas, för vars tillverkning järnvägen 1905 anlade ett särskilt acetylengasverk i Göteborg. Härifrån förses jämväl andra järnvägar och enskilda förbrukare i mån av tillgång och till ett visst pris med komprimerad gas i egna, för ändamålet avsedda gasbehållare.

Den rullande materiellens underhåll har huvudsakligen utförts å järnvägens reparationsverkstad i Göteborg, men sedan järnvägen förvärvat äganderätten till aktierna i Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag, har en del reparationsarbete förlagts till denna järnvägs verkstad i Skara.

För att upphjälpa tillgången på lokomotivbränsle under krigstiden förvärvade järnvägen två större torvmossar, Bredmossen vid Åsaka station å Trollhättan—Nossebro järnväg samt Röde mosse i närheten av Axvalls station å Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg.

Under kristidsåren tillverkades över 30 000 ton brännertorv, och genom torvens användning som lokbränsle nedbringades kolåtgången med omkr. 18 000 ton. Inalles ha vid järnvägens torvmossar tillverkats 41 500 ton brännertorv.

Bantelefon är anordnad å linjen Göteborg—Skara.

Trafik. Såsom förut nämnts, hade städerna Lidköping, Skara och Mariestad redan vid tiden för Västergötland—Göteborgs järnvägs tillkomst förbindelser med Göteborgs stad, om än på omvägar. Då emellertid de enskilda järnvägarna i Västergötland voro smalspåriga, tillkom förutom lång transportväg till Göteborg även besvärliga och tidsödande omlastningar, vilka givetvis hämmade utvecklingen. Såväl för nämnda städer som för de folkrika orterna i Skaraborgs län var därför den nya smalspåriga järnvägen av stor betydelse, då kortare och billigare förbindelse för såväl resande som gods med Göteborg vanns genom densamma.

Sedan Västergötland—Göteborgs järnväg med sig förenat järnvägarna mellan Skara och Mariestad, kom järnvägen i direkt beröring dels med Kinnekulleverkens stora industri, dels med den betydande industri, som bedrives av Katrinefors a.-b. och A.-b. Tidån, Mariestad. Som förmedlare av trafiken via Håkantorps söderut och via Forshem norrut till och från Lidköping, där industriföretag redan uppstått, tillfördes järnvägen även indirekta fördelar av Lidköpingsindustrien.

Jämte en betydande matvarutrafik (mjölk och andra mejeriprodukter) samt spannmåls-, gödnings- och fodertransporter på Göte-

borg erhöll järnvägen under första åren betydande frakter genom avverkning av de stora Grävsnässkogarna kring sjön Anten. Genom Gårdsjölinjen omlades samtrafiksvägarna för Skara, Lidköping och Mariestad norrut via Gårdsjö, varigenom järnvägen tillfördes ny samtrafik av betydande omfattning.

I syfte att förvärva och för framtiden behålla de nämnda industriernas betydande trafik, vilken omfattade dels deras produkter, såsom kalk, cement, papper, socker och tändstickor, dels de råvaror, som de behövde, bl. a. stenkol, gips, pappersved, råsocker och tändsticksvirke, träffades särskilda fraktavtal, vilka bundit fabriksledningarna vid järnvägstransporterna i stället för vid transporterna kanalvägen.

Under årens lopp har såväl trafikens utveckling som järnvägens utvidgade sträckning medfört ökning av tågens antal. I samband härmed torde böra nämnas, att linjen Tumbleberg—Håkantorps från järnvägens öppnande för trafik och allt fortfarande trafikeras av Lidköping—Håkantorps järnväg från Lidköping med genomgående materiell och tågpersonal. Tågen äro så anordnade, att de i Tumbleberg stå i direkt anslutning till de genomgående tågen å huvudlinjen Göteborg—Skara. I samband med motorvagnarnas insättande i trafik ökades tågantalet ytterligare.

Ekonomi. Såsom förut omtalats, voro vid konstituerande bolagsstämman 1896 2 100 000 kr. tecknade i bolaget. Bolagsordningen stadgade, att ytterligare aktier kunde utsläppas, dock varje gång endast i den mån förut tecknat belopp visat sig icke motsvara rörelsens växande behov. Detta behov gjorde sig snart gällande, emedan företaget dels genom inköp av äldre järnvägar, dels genom omläggningar och nybyggnader mer och mer utvidgades.

Göteborgs stad, städerna Skara och Lidköping, Vara köping samt kommunerna Bergum, Stora Mellby och Essunga voro företagens större kommunala aktietecknare. Bland enskilda aktietecknare, som med större belopp bidragit till företagens realiserande, må nämnas: grosshandlarna P. FÜRSTENBERG och G. HEYMAN, firman JOHANSSON & CARLANDER, grosshandlarna P. EM. LITHANDER och WILH. RÖHSS, greve C. G. SPARRE samt grosshandlarna O. WIJK, J. A. WALLER, I. WAERN m. fl.

Vid utgången av år 1904 utgjorde aktiekapitalet 2 574 000 kr. Då nyförvärven och utvidgningarna krävde avsevärt rörelsekapital, erhöll bolaget i okt. 1907 ändring i bolagsordningen sålunda, att aktiekapitalet skulle utgöra minst 2 500 000 och högst 7 500 000 kr. Vid 1917 års slut uppgick aktiekapitalet till 3 943 800 kr. och har sedermera oförändrat bibehållits vid detta belopp.

År 1898 upplades ett obligationslån å 2 500 000 kr. mot 4 % årlig ränta att slutbetalas inom 40 år.

För åstadkommandet av medel utöver influtna aktieteckningar till nybyggnaderna Mariestad—Gårdsjö och Torved—Gullspång samt likvidering av inköpta järnvägar gick styrelsen 1910 i författning om upptagande av ett andra obligationslån, vilket belöpte sig till 1 650 000 kr., löpande med 5 % ränta att amorteras under 35 år.

Vid förvärvet av Skara—Kinnekulle—Vänerns järnväg år 1904 och Mariestad—Kinnekulle järnväg år 1909 övertog bolaget den kapital-skuld jämte räntor, som vid tidpunkten för förvärvet återstod å de statslån, som beviljats nämnda järnvägar, eller resp. 298 422 kr. 46 öre och 295 134 kr. 75 öre.

Åren 1919 och 1920 erhöll järnvägsbolaget genom Statskontoret s. k. torvlån å tillsammans 455 000 kr. Detta lån användes för bedrivande av torvfabriksrörelse.

Från och med år 1904 har utdelning kunnat lämnas å det tecknade aktiekapitalet. Sålunda utdelades åren 1904—1910 resp. 2 %, år 1911 2 1/2 %, åren 1912—1922 resp. 3 %, 1923 och 1924 resp. 4 % samt år 1925 3 1/2 %.

Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg.

Signatur: L.S.S.J.

Ägare: Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag, Skara.

Sedan västra stambanan 1862 öppnats i sin helhet och betydelsen av järnvägskommunikationer mer och mer börjat uppskattas, uppstod i Västergötlands städer tanken på anläggning av järnvägar till lämplig anslutningspunkt å stambanan dels från Skara över Axvall, dels från Hjo och Tidaholm.

Till följd av detta önskemål höll länsstyrelsen ett möte i Skara den 10 jan. 1872. Därvid beslöts tillsättandet av en interimstyrelse för anläggningen av järnväg från Skara över Axvall till den punkt väster om Stenstorps station å stambanan, om vilken intressena för den påtänkta Hjobanan kunde ena sig. Vid mötet uttalades bl. a. förhoppningen, att Skaraförslagets utsträckning till Lidköping skulle åstadkomma förbindelse mellan Vänern och Vättern. Till interimstyrelse valdes följande personer: borgmästaren A. P. TRYBOM, handlanden C. J. BERGQUIST, överstelöjtnanten J. C. KUYLENSTIERNA, krono-

fogden C. G. CEDERLÖF, godsägaren N. J. BOSTRÖM, godsägaren O. ELLIOT, häradshövdingen H. T. PLANCK, löjtnanten S. FLACH och riksdagsmannen S. BROLIN. Till ordförande utsågs kronofogden C. G. CEDERLÖF, Skara.

Interimsstyrelsen vidtog omedelbart anordningar för aktieteckning. Intressena i Lidköping hade emellertid under tiden enat sig om en järnväg till Skara med fortsättning därifrån enligt Skaraprojektet. Efter förhandlingar blev man slutligen ense om en järnvägslinje Lidköping—Skara till stambanan. Sedan överenskommelse träffats med Hjobanan om gemensam anslutning i Stenstorp och aktieteckningen så fortskridit, att minimiantalet aktier tecknats, kallades aktietecknarna till konstituerande bolagsstämma i Skara den 30 april 1872. Här beslöts, att företaget skulle benämnas *Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag*. Vidare antogs bolagsordning, enligt vilken styrelsen skulle ha sitt säte i Skara. Bolagsordningen fastställdes den 17 maj 1872. Aktiekapitalet skulle utgöra minst 500 000 rdr. Till styrelse valdes: borgmästaren A. P. TRYBOM, borgmästaren C. WENNÉRUS, handlanden C. J. BERGQUIST, löjtnanten S. FLACH, kronofogden C. G. CEDERLÖF och översten greve M. W. HAMILTON. Ordförande i styrelsen blev greve HAMILTON och verkst. direktör borgmästaren TRYBOM.

Ritningar och kostnadsförslag uppgjordes av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren J. E. HAGDAHL, och koncession meddelades den 4 okt. 1872. För anskaffande av medel för järnvägsanläggningen upptogs ett obligationslån å 700 000 rdr.

Till entreprenör för banbyggnaden antogs löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren J. W. KULLBERG, och som bolagets kontrollanter tjänstgjorde överdirektören, kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren H. ELWORTH för banbyggnaden och ingenjören H. ASPLUND för den rörliga materiellen.

Koncessionen föreskrev en spårvidd av 2,7 fot. Förslag väcktes emellertid av ingenjören ASPLUND, att spårvidden skulle utökas till 3 fot, sedan överenskommelse träffats med Hjobanan om samma spårvidd. K. M:t biföll ändringen den 21 mars 1873.

Arbetet med järnvägsanläggningen, 4,7 mil, tog omedelbart sin början. Vid denna tid kunde ingen förutse det smalspåriga järnvägsnätets stora utveckling i Västergötland. Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg byggdes därför med tanke på att den skulle utgöra en lokal förbindelse mellan städerna, den omgivande landsbygden och statsbanan,

varför den lättare överbyggnad och materiell, som förvärvades för banan, ansågs fullt tillräcklig för att uppehålla trafiken åtskilliga år framåt.

Den 18 nov. 1874 var järnvägen färdig att öppnas för allmän trafik, och följande dag invigde konung OSCAR banan. Högsta hastigheten var 30 km/t.

I samband med bolagets tillkomst torde böra omnämnas, att fröken ANNA LISA LIDBÄCK i Lidköping år 1872 till Lidköpings stad donerade 100 000 rdr under villkor, att staden tecknade aktier i den tilltänkta järnvägen Lidköping—Håkantorp för motsvarande belopp, utöver stadens egen teckning. Sedermera ändrades donationen till att gälla Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg, och dessutom donerade fröken LIDBÄCK genom testamente 50 000 kr. till järnvägsbolaget att användas till underhåll av järnvägen och dennas rörliga materiell.

Förvärvandet och försäljningen av Lidköping—Håkantorps järnväg. I slutet av år 1877 hade Lidköping—Håkantorps järnväg öppnats för allmän trafik. År 1886 försattes den i konkurs.

Bolagsstämman år 1886 inom Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägs a.-b. uppdrog nu åt sin styrelse att söka förvärva Lidköping—Håkantorps järnväg, vilken därefter inköptes å exekutiv auktion. Förrättningen överklagades och K. M:t upphävde inropet, men banan inköptes ånyo å ny exekutiv auktion den 30 juni 1891. Även detta köp överklagades men fastställdes av K. M:t. Lidköping—Håkantorps järnväg förvaltades emellertid som särskild järnväg. År 1902 avträdde banan genom försäljning till Lidköpings stad.

Bana, materiell och byggnader. I medio av 1880-talet utbyttes den äldsta järnrälsen, som vägde omkr. 14 kg/m. å omkr. 19 km. bana, mot stålräls, vägande 14,3 kg., och på 1890-talet rälsen å den övriga delen mot stålräls vägande 15 kg/m. Med undantag av 6 km., som år 1914 försetts med räls av 20 kg. vikt, har den övriga delen av banan under åren 1921 och 1922 belagts med stålräls, vägande 17,4 kg/m.

Högsta tillåtna hastigheten ökades efter rälsutbyte och förstärkningar från 30 till 35 km/t.

Under årens lopp ha nya trafikplatser anlagts, bangårdarna utvidgats, förreglings- och signalsäkerhetsanläggningar utförts vid Skara samt vid de håll- och lastplatser, som äro försedda med sidospår m. m.

Inköp av nya lokomotiv och vagnar ha skett i den mån äldre materiell utrangerats och den växande trafiken påkallat ökning. De nya gods-

vagnarnas lastförmåga har i jämförelse med lastförmågan hos de allra första godsvagnarna mera än fördubblats.

Järnvägens första personvagnar saknade anordning för uppvärmning. Sådan ägde rum med kaminer till år 1890, då värmeledning för ånga infördes. En del personvagnar äro dessutom försedda med apparater för uppvärmning medelst varmvattencirkulation. Belysningen i personvagnarna skedde först med stearinljus, sedermera med fotogenlampor och förändrades 1906 till belysning medelst dissousgas.

Den rullande materiellens underhåll har huvudsakligen utförts å järnvägens reparationsverkstad, som intill 1914 var belägen i Lidköping men nämnda år flyttades till Skara, där nya och tidsenligare verkstadsbyggnader jämte lokstallar uppförts.

Trafik. Under Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägs första år, då godstrafiken ännu icke hunnit upparbetas, var persontrafiken övervägande. Därtill bidrogo i icke ringa mån ända till regementsförflyttningen 1914—1916 de i Axvall förlagda tre regementena, vilka sommartid lockade många resande till Axvall dels från städerna Lidköping och Skara, dels från stats- och Hjobanan, dels från landsbygden. Även den gamla lärdomsstaden Skara tillförde järnvägen ett stort antal resande genom den skolungdom, som där vistades.

De viktigaste trafikslagen utgöras av kalk, cement, spannmål, rotfrukter och andra lantmannaprodukter, socker och betor.

Ekonomi. Förut har omtalats, att aktiekapitalet utgjorde 500 000 rdr. År 1876 medgav K. M:t bolaget rätt att utfärda högst 2 000 st. preferensaktier à 100 kr. Vid 1877 års slut voro inalles 596 900 kr. tecknade. Preferensaktierna inlöstes 1895, vid vars slut aktiekapitalet uppgick till 555 200 kr.

Vid försäljning år 1902 av Lidköpings stationsområde till Lidköpings stad i samband med försäljningen av Lidköping—Håkantorps järnvägingingo i likviden 2 300 aktier i järnvägsbolaget. Härigenom minskades aktiekapitalet till 325 200 kr., och det har därefter bibehållits oförändrat. Samtidigt med aktiekapitalets minskning söktes och fastställdes den ändringen i bolagsordningen, att aktiekapitalet skulle utgöra minst 300 000 och högst 600 000 kr.

För järnvägsanläggningens utförande hade som nämnts år 1873 tagits ett obligationslån å 700 000 rdr, och 1874 togs ett tillfälligt lån å 200 000 kr. För konsolidering av det sistnämnda lånet beslöts utsläpandet av preferensaktier till ett antal av högst 2 000 st. à 100 kr.

För gäldandet av bolagets svävande skulder beslöto städerna Skara och Lidköping, kommuner och enskilda aktieägare jämte obligationsinnehavare år 1880 att lämna bolaget lån å tillsammans 265 425 kr. att betalas under 30 år med 6 % ränta.

År 1892 upptogs ett obligationslån å 350 000 kr. dels för inköp av Lidköping—Håkantorps järnväg, dels för sammanbindningen mellan Lidköping—Skara—Stenstorps och Lidköping—Håkantorps järnvägar genom brobyggnad över Lidaån. Av detta lån återstod vid Håkantorpsbanans försäljning till Lidköpings stad 318 000 kr. för vilket belopp Lidköpings stad åtog sig betalningsskyldigheten.

År 1898 upptogs ett nytt obligationslån å 100 000 kr. med 4 1/2 % ränta, 1910 ett obligationslån å 150 000 kr. med 4 % ränta, 1917 ett sparbankslån å 450 000 kr. Dessa lån ha amorterats enligt planerna.

Under de gångna åren har bolaget förbättrat sin ställning. Dessutom ha under årens lopp avsevärda avskrivningar gjorts å järnvägsanläggningen, den rörliga materiellen och inventarierna.

Genom aktieteckning har bolaget bidragit till tillkomsten av Skara—Timmersdala järnväg.

Från och med år 1897 har med undantag för några år utdelning kunnat lämnas å det tecknade aktiekapitalet. Utdelningen har sålunda utgjort: 1897 och 1898 3 %, 1899 2 %, 1904 och 1905 3 %, 1906 4 %, 1909—1914 resp. 5 %, 1918 och 1919 3 %, 1923 och 1924 3 % samt 1925 2 %.

Den som med uppmärksamhet följt järnvägsbolagets historia, start och verksamhet har sig väl bekant, att det — till följd av det ringa aktiekapitalet m. fl. samverkande orsaker — under flera perioder haft att kämpa med stundom synnerligen brydsamma ekonomiska förhållanden.

Betydelsen av Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg, tillkommen under en tid, då nyttan av järnvägskommunikationen knappast till fullo uppskattades, torde emellertid vara obestridlig, och den stora förkovran, som de två städerna och landsbygden vunnit genom järnvägen, kan lätt konstateras. Under många år förmedlade järnvägen ensam dessa bygders förbindelser dels med varandra, dels med statsbanenätet, dels med Lidköpings kommunikationer till sjöss.

Åren 1914 och 1915 förvärvade Västergötland—Göteborgs järnväg aktiemajoriteten i Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägsaktiebolag och övertog från och med 1916 förvaltningen och trafikskötseln av järnvägen.

Mariestad—Moholms järnväg.

Signatur: M.M.J.

Ägare: Mariestad—Moholms järnvägsaktiebolag, Göteborg.

Sedan västra stambanan år 1852 öppnats, planerade de ledande männen i Mariestad en järnvägsförbindelse med statsbanan i Moholm, och i april 1865 utfärdades inbjudning till bildandet av ett bolag för byggandet av en järnväg. Aktieteckningen var fullgjord inom några månader, och den 3 juli 1865 konstituerades *Mariestad—Moholms järnvägsaktiebolag*. Till styrelse valdes: rektorn I. U. SÖRENSSON, generalen frih. C. H. LEUHUSEN, ingenjören A. T. LUNDIN, fil. dr L. LÖFVENSKIÖLD, länsbokhållaren G. H. GASSLANDER och handlanden W. A. PETERZÉNS.

Något statslån kunde dock ej erhållas, och frågan fick vila. Först 1871 års riksdag anslog medel till enskilda järnvägsbyggnader.

På ansökan av bolagets styrelseledamöter beviljade K. M:t den 17 maj 1872 koncession, och järnvägens byggande påbörjades samma år.

Kostnadsförslaget var utarbetat av majoren CL. ADELSKÖLD och slutade på 353 000 kr. med rullande materiell. Till entreprenör antogs ingenjören A. T. WALLENUS. Järnvägen öppnades för allmän trafik i maj 1874.

År 1889 utbyttes den gamla 10 kg.-rälsen mot räls vägande 14,3 kg/m. och denna år 1914 och 1925 mot räls av 17,5 kg/m. vikt.

Utdelningar hava förekommit åren 1918, 1919, 1921, 1922 och 1923 med resp. 5, 6, 5, 5, 5 %.

Sedan Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag för 234 995 kr. 80 öre förvärvat aktiemajoriteten, övertogs banan den 1 febr. 1925.

Skara—Timmersdala järnväg.

Signatur: S.T.J.

Ägare: Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, Göteborg.

I början av 1900-talet planerades en järnväg från Skara över Timmersdala till Mariestad, och en sådan erhöll även koncession. Den kunde emellertid icke utföras, och då väcktes förslag att bygga en järnväg Skara—Timmersdala.

På ansökan av bankdirektören TOR BERGQVIST, direktören H. LARSSON, bankdirektören C. O. MUHR, järnhandlaren AX. ANDERSSON,

godsägaren H. RYDBERG, lantbrukaren N. E. HEDLUND, lantbrukaren LINUS LARSSON, riksdagsmannen E. LARSSON samt godsägarna C. O. JOHANSSON och GUST. LARSSON beviljade K. M:t den 29 nov. 1906 koncession på en järnväg av 0,891 m. spårvidd från Skara till Timmersdala i huvudsaklig överensstämmelse med plan- och profilritningar samt kostnadsförslag av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren JOHN NYSTRÖM. Kostnadsförslaget slutade på 600 000 kr. utan rullande materiell men höjdes av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till 705 000 kr.

Efter ytterligare en del förberedande arbeten kunde intresserade kallas till konstituerande bolagsstämma med *Skara—Timmersdala järnvägsaktiebolag* i Skara den 12 febr. 1907. Den vid mötet antagna bolagsordningen fastställdes den 14 juni 1907. Aktiekapitalet skulle utgöra minst 200 000 och högst 600 000 kr., och styrelsen skulle ha sitt säte i Skara. Till styrelse valdes: bankdirektören TOR BERGQVIST, kronolänsmannen V. HORNEIJ och järnhandlaren AX. ANDERSSON i Skara, disponenten SIXTEN GROTH, Mariestad, och godsägaren C. J. W. HULTSTRÖM, Stohlan. Som statens ombud inträdde häradshövdingen W. ZETHELIUS, Lidköping. Ordförande blev bankdirektören BERGQVIST.

En bland styrelsens första åtgärder var att verka för ökad aktieteckning samt att ingå till K. M:t med begäran om statslån, vilket även beviljades den 28 sept. 1907 med 352 500 kr. Aktier hade då tecknats av kommuner och enskilda för omkr. 330 000 kr., varjämte en del jordägare lovat taga aktier som likvid för jordlösen, varför den verkliga aktieteckningen uppgick till 353 800 kr.

Till entreprenör för järnvägsbyggnaden antogs trafikchefen M. MOBERG, Skara, och handlanden EDV. LARSSON, Lerdala.

Några svårare arbeten för järnvägens framdragande förekommo icke. Visserligen voro jordschaktningsarbetena ganska stora, men inga berg och inga större broar fördröjde arbetet, och den 24 okt. 1909 öppnades järnvägen för allmän trafik. Då bolaget icke ägde egen rullande materiell, hade avtal träffats med Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg om trafikeringen.

Trafikinkomsterna räckte emellertid icke till driftkostnaderna, ännu mindre till förräntning av bolagets skulder, varför ställningen så försämrades, att bolaget år 1920 måste träda i likvidation.

Vid offentlig auktion i Skara den 2 nov. 1920 inropades järnvägen för svenska statens räkning av Riksgäldskontoret såsom den störste fordringsägaren, varefter järnvägen förvaltades av Statens järnvägar, som införde förenklad drift. Sålunda borttogos semaforer och tele-

graf, växlarna låstes o. s. v. Vidare upphävdes samtrafiken (med undantag för kalk) med samtliga stationer. Detta system bibehålles fortfarande.

Då järnvägen emellertid låg avskild från Statens järnvägar och hade annan spårvidd, sålde riksdagen år 1925 densamma till Västergötland—Göteborgs järnväg för 125 000 kr. Tillträdet skedde den 1 juli 1925, från vilken dag alltså Skara—Timmersdala järnvägs ledning förlades under Västergötland—Göteborgs järnvägars förvaltning.

Den huvudsakligaste trafiken utgöres av kalk från Billingsberget i trakten av Timmersdala, men även trävaror och torvströ förekomma rätt mycket. Såväl resande- som godstrafiken har minskats avsevärt genom bilkonkurrensen, varför bolagets ekonomi, redan från början svag, ytterligare försämrats.

Trollhättan—Nossebro järnväg.

Signatur: T.N.J.

Ägare: Västergötland—Göteborgs järnvägsaktiebolag, Göteborg.

Då Trollhättans industri genom elektrifieringen tillväxte, gjorde sig behovet av förbättrade kommunikationer österut alltmera gällande. För industrien var det av vikt att få järnvägsförbindelse med och över Västergötland—Göteborgs järnväg och för stadens växande befolkning att få ytterligare tillförsel av matvaror. Redan i början av 1900-talet hade därför tanken på anläggning av järnväg mellan Trollhättan och Nossebro tagit fastare former, så att plan och profilritningar, upprättade av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren JOHN NYSTRÖM, den 5 juli 1906 förelågo. Kostnadsförslaget slutade på 880 000 kr. utan rullande materiell. På ansökan av vattenfallsdirektören F. W. HANSEN, disponenten A. KJELLD AHL, godsägaren, frih. PER HIERTA, slaktaren A. LARSSON, lantbrukaren O. G. JOHANSSON, ingenjören E. STRIDSBERG, ingenjören H. NYDQVIST, stationsinspektoren O. HANSSON, godsägaren O. SAMUELSSON och lantbrukaren A. G. ALMROTH beviljade K. M:t den 10 aug. 1907 koncession å järnväg av 0,891 m. spårvidd från Trollhättans station å Bergslagernas järnväg till Nossebro station å Västergötland—Göteborgs järnväg. Järnvägsanläggningen skulle påbörjas senast den 1 sept. 1908 och bedrivas så, att järnvägen kunde upplåtas för trafik den 1 sept. 1911.

Svårigheten att anskaffa behövt aktiekapital gjorde, att koncessionsinnehavarna vid upprepade tillfällen måste begära uppskov med

anläggningen, vilket även av K. M:t beviljades, senast den 17 aug. 1912. Arbetet skulle nu påbörjas den 1 sept. 1913 och järnvägen uppläts för trafik den 1 sept. 1916.

För järnvägsanläggningens utförande beviljade K. M:t den 31 jan. 1913 bolaget ett lån på 555 000 kr., samtidigt som en av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppgjord ny kostnadsberäkning å 1 100 000 kr. godkändes.

Den 13 juni 1913 konstituerades *Järnvägsaktiebolaget Trollhättan—Nossebro* med ett tecknat aktiekapital av 550 000 kr. Enligt bolagsordningen, som fastställdes den 18 juli 1913, skulle aktiekapitalet utgöra lägst 510 000 och högst 1 530 000 kr. Vid det konstituerande mötet valdes till styrelse: ingenjören H. NYDQVIST, disponenten AND. KJELLD AHL och slaktaren AX. LARSSON i Trollhättan, frih. PER HIERTA, Främmestad, och lantbrukaren J. A. SVENSSON, Åsaka.

Till entreprenör antogs firman SAABYE & LERCHE i Köpenhamn. Ett dyrbart och tidsödande arbete och det kanske besvärligaste under hela byggnaden blev den s. k. Åsakabanken, 7,5 km. från Trollhättan, som vid upprepade tillfällen sjönk i djupet och stabiliserades först sedan väldiga tryckbankar uppstätt på ömse sidor om banvallen. Detta arbete fördröjde även järnvägens fullbordande.

Den 15 febr. 1916 öppnades järnvägen för allmän trafik. Största hastigheten var bestämd till 35 km/t. med undantag för Åsakabanken, där den ej fick överskrida 10 km/t.

Då bolaget icke ägde egen rullande materiell, hade avtal ingåtts med Västergötland—Göteborgs järnväg om järnvägens trafikering och förvaltning, varigenom möjliggjordes, att järnvägen i fråga om godssamtrafiken kom att räknas som en del av Västergötland—Göteborgs järnväg. Emellertid kunde överenskommelse icke träffas med Bergslagerernas järnvägar om gemensam station i Trollhättan, varför K. M:t 1916 godkände bibehållandet tillsvidare av provisorisk station därstädes. Denna station är belägen mitt för Bergslagerernas järnvägars station men på andra sidan bangården.

Den för järnvägens räntabilitet behövlige trafiken understeg beräkningarna, och det var endast ett av högkonjunktursåren, som lämnade överskott på driftkostnaderna. Alla övriga år lämnade underskott och då depressionen inom industrirörelsen inträdde, blev bolagets affärsställning så försämrade, att det år 1923 måste träda i likvidation. Järnvägen övertogs av staten, som träffade avtal med Västergötland—Göteborgs järnväg att t. v. ombesörja trafikeringen. År 1925 sålde sta-

ten, i sammanhang med försäljningen av Skara—Timmersdala järnväg, Trollhättan—Nossebro järnväg till Västergötland—Göteborgs järnväg för 225 000 kr. med tillträde den 1 juli s. å.

Styrelser och chefer år 1926.

Västergötland—Göteborgs järnvägar.

Styrelse.

WALLER, J. A., disponent, *ordförande*,
CENTERWALL, E., landskamrerare, *statens ombud*,
MANNHEIMER, H., bankdirektör,
SILFVERSHIÖLD, O., frih., godsägare,
CHRISTENSON, A. H., överfätläkare,
CARLANDER, O., godsägare,
OLSSON, J. E., skeppsredare,
ÅGREN, A. H., grosshandlare,
BERGQVIST, T., bankdirektör,
NYSTRÖM, J., major, *verkst. direktör*, se nedan.

Verkställande direktör och trafikchef.

NYSTRÖM, J., major i V. V. K. ... v. d. 1897—, t.-c. 1900—

Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg.

Styrelse.

BERGQVIST, T., bankdirektör, *ordförande*,
CARLANDER, O., godsägare,
WALLER, J. A., disponent,
CHRISTENSON, A. H., överfätläkare,
NYSTRÖM, J., major, *verkst. direktör*, se nedan,
MANNHEIMER, H., bankdirektör.

Verkställande direktör och trafikchef.

NYSTRÖM, J., major i V. V. K. v. d. 1915—, t.-c. 1916—

Mariestad—Moholms järnväg.

Styrelse.

WALLER, J. A., disponent, *ordförande*,
NYSTRÖM, J., major, *verkst. direktör*, se nedan,
MANNHEIMER, H., bankdirektör,
SILFVERSHIÖLD, O., frih.,
OLSSON, J. E., skeppsredare,
CARLANDER, O., godsägare,
CHRISTENSON, A. H., överfätläkare.

Verkställande direktör och trafikchef.

NYSTRÖM, J., major i V. V. K. 1925—

Skara—Timmersdala och Trollhättan—Nossebro järnvägar.

Styrelse.

WALLER, J. A., disponent, *ordförande*,

NYSTRÖM, J., major i V. V. K., *verkst. direktör*, se nedan.

Verkställande direktör och trafikchef.

NYSTRÖM, J., major i V. V. K. 1926—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Västergötland—Göteborgs järnvägar.

Ordförande.

ÅQVIST, O. PH., major i V. V. K. 1897—1920

Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg.

Ordförande.

HAMILTON, M. W., greve, general. 1872—1886

TRYBOM, A. P., borgmästare. 1886—1911

FLACH, S., kapten. 1911—1915

Verkställande direktörer.

TRYBOM, A. P., borgmästare. 1872—1874

CEDERLÖF, C. G., kronofogde. 1874—1875

TRYBOM, A. P., borgmästare. 1875—1881

PÅHLMAN, W., civilingenjör. 1881—1884

TRYBOM, A. P., borgmästare. 1884—1885

PÅHLMAN, W., civilingenjör. 1885—1896

FLACH, S., kapten. 1896—1901

JUHLIN, J., rektor. 1901—1906

BERGQVIST, T., bankdirektör. 1906—1915

Trafikchefer.

KULLBERG, J. V., kapten. 1874—1875

VON HÄRLEMAN, C. P., löjtnant. 1875—1893

BÄCKSTRÖM, V., major. 1893—1895

SVARTLING, H., major. 1895—1896

SIVERSON, A., ingenjör. 1896—1900

MOBERG, M., ingenjör. 1900—1915

Mariestad—Moholms järnväg.

Ordförande.

SÖRENSEN, Iv. U., rektor	1874—1876
BLIX, W., löjtnant	1877—1880
BOLINDER, A. M., landssekreterare.....	1881—1901
TENGBOM, C. A., landskamrerare	1902—1912
PETERZÉNS, V., bankdirektör	1913—1924

Verkställande direktörer.

SUNDIN, A. T., ingenjör.....	1874—1900
LUNDSTEDT, V., bankdirektör.....	1901—1908
JOHANNESON, C. A., f. d. trafikchef.....	1909—1924

Trafikchefer.

BORGENSTIERNA, C.....	1874—1876
SANDBERG, A.....	1877—1889
WETTEL, J. A.....	1890—1898
JOHANNESON, C. A.	1899—1918
NORRLANDER, FR.....	1919—1924

Skara—Kinnekulle—Vänerns järnväg.

Ordförande.

HOFLING, G. W., lektor.....	1886—1904
-----------------------------	-----------

Verkställande direktör.

KYLBERG, W., godsägare	1886—1904
------------------------------	-----------

Trafikchefer.

THAM, C., kapten.....	1887—1902
MALKE, A., stationsinspektör, t. f.....	1902—1904

Mariestad—Kinnekulle järnväg.

Ordförande.

BOLINDER, A. M., landssekreterare.....	1888—1901
KLINGSPOR, C., frih.	1902—1909

Verkställande direktörer.

WALLENUS, A. TH., godsägare	1888—1891
LUNDSTEDT, V., disponent.....	1892—1905
WALLENUS, K. G., ingenjör.....	1905—1909

Trafikchefer.

WETTEL, J. A.	1889—1898
JOHANNESON, C. A.	1899—1908

Skara—Timmersdala järnväg.

Ordförande.

BERGQVIST, T., bankdirektör 1909—1920

Verkställande direktörer.

BERGQVIST, T., bankdirektör 1909—1915

NYSTRÖM, J., major i V. V. K. 1915—1920

Trollhättan—Nossebro järnväg.

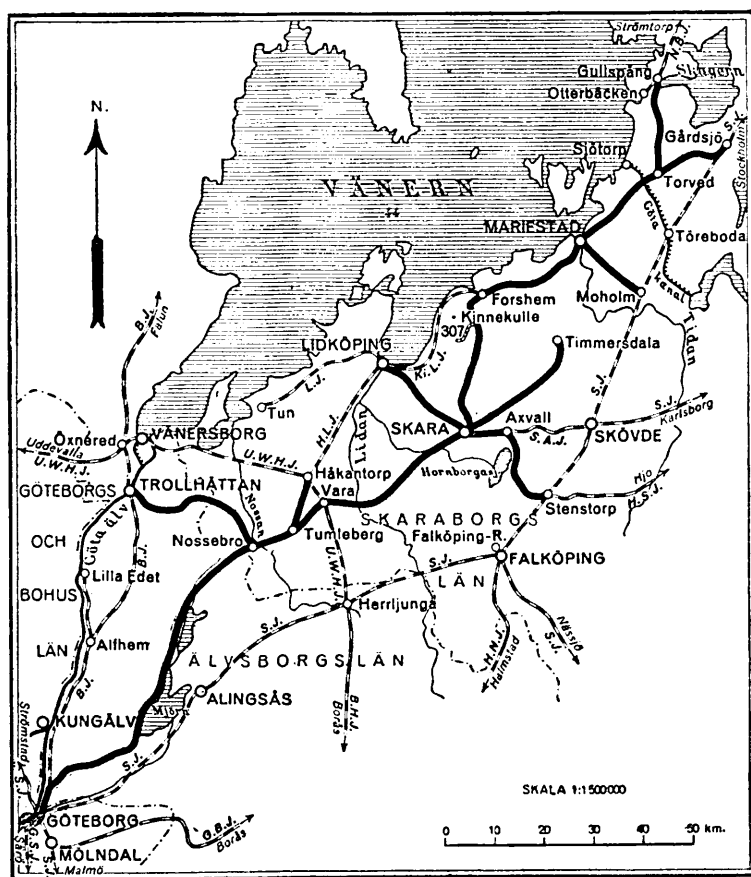
Ordförande.

NYDQVIST, H., ingenjör 1915—1921

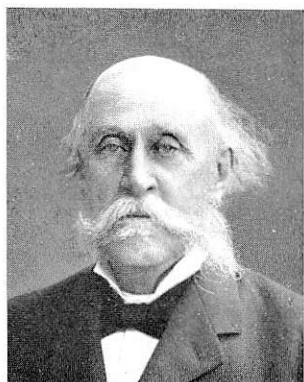
STRÖMBERG, A., kanaldirektör 1922—1925

Verkställande direktör och trafikchef.

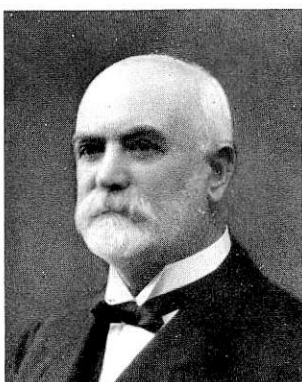
NYSTRÖM, J., major i V. V. K. 1916—1923



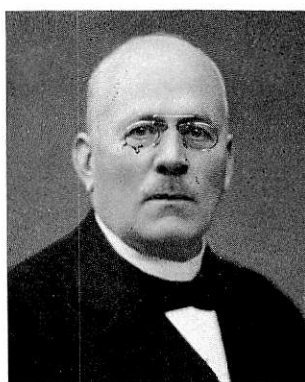
Översigtskarta av Västergötland—Göteborgs järnvägar.



O. P. ÅQVIST,
major.



J. A. WALLER,
disponent.



J. NYSTRÖM,
verkst. direktör.



Greve M. W. HAMILTON,
general.



A. P. TRYBOM,
borgmästare.



S. FLACH,
kapten.



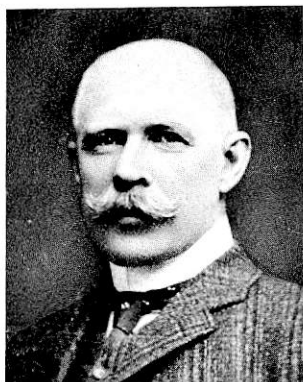
T. BERGQVIST,
bankdirektör.



H. NYDQVIST,
ingenjör.



V. LUNDSTEDT,
bankdirektör.



C. O. W. BÄCKSTRÖM,
trafikchef.



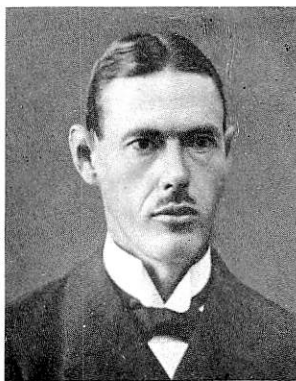
H. SWARTLING,
trafikchef.



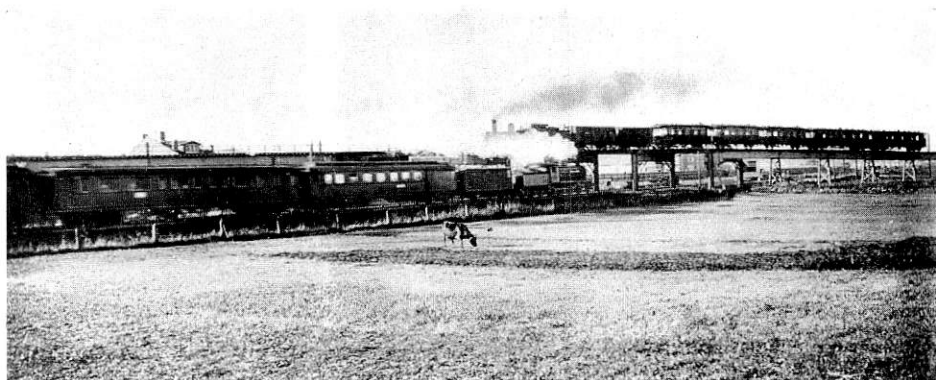
J. A. WETTEL,
trafikchef.



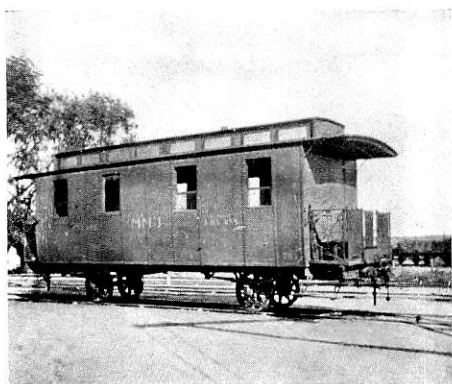
C. A. JOHANNESON,
trafikchef.



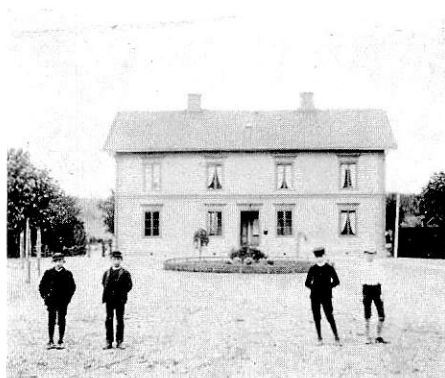
F. NORRLANDER,
trafikchef. -



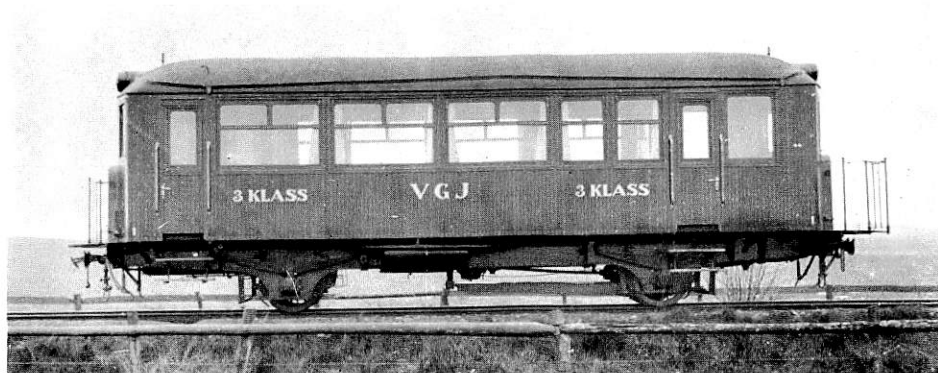
Viadukten över Bergslagernas järnvägar.



Äldre moderniserad 3:e kl. personvagn.



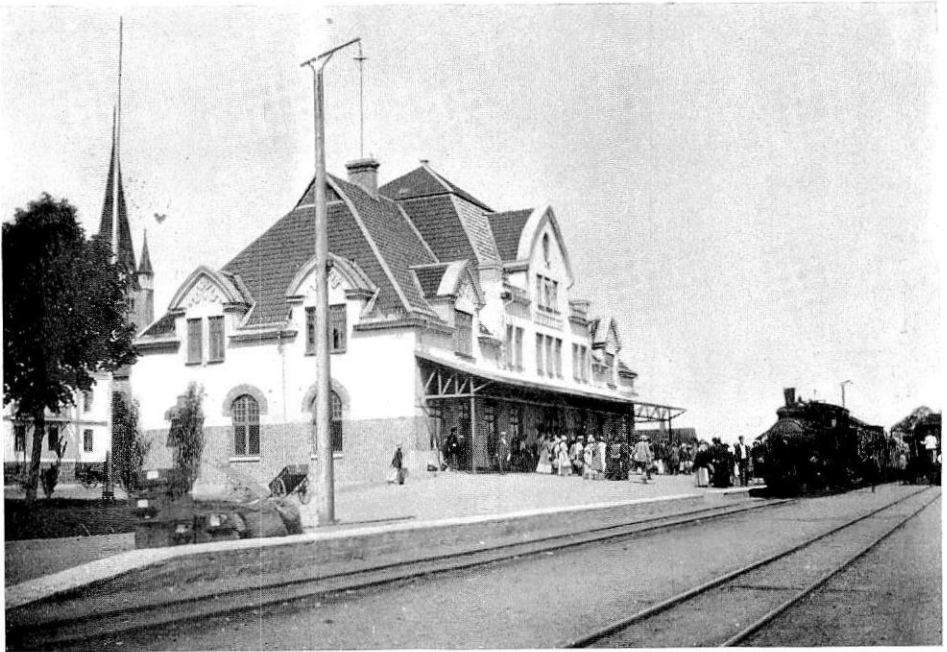
Gamla järnvägsstationen i Mariestad.



Bensinmotorvagn, 75 hkr.



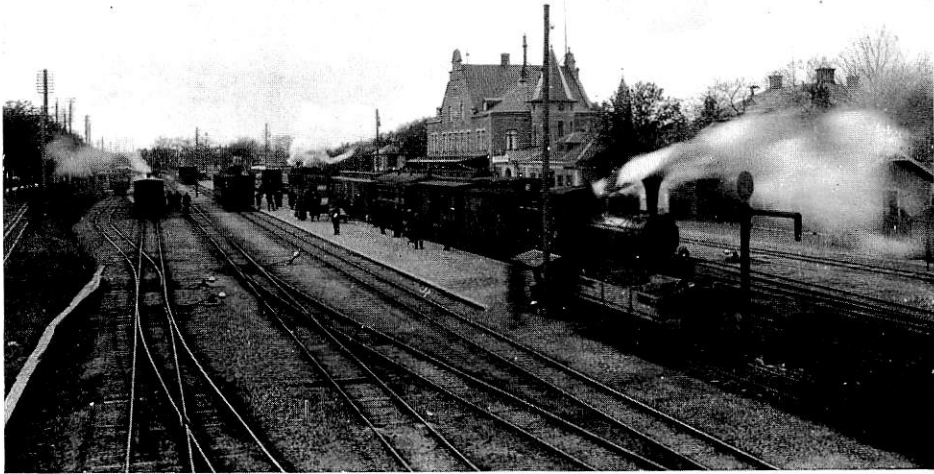
Motorvagn å banan vid Lerdala.



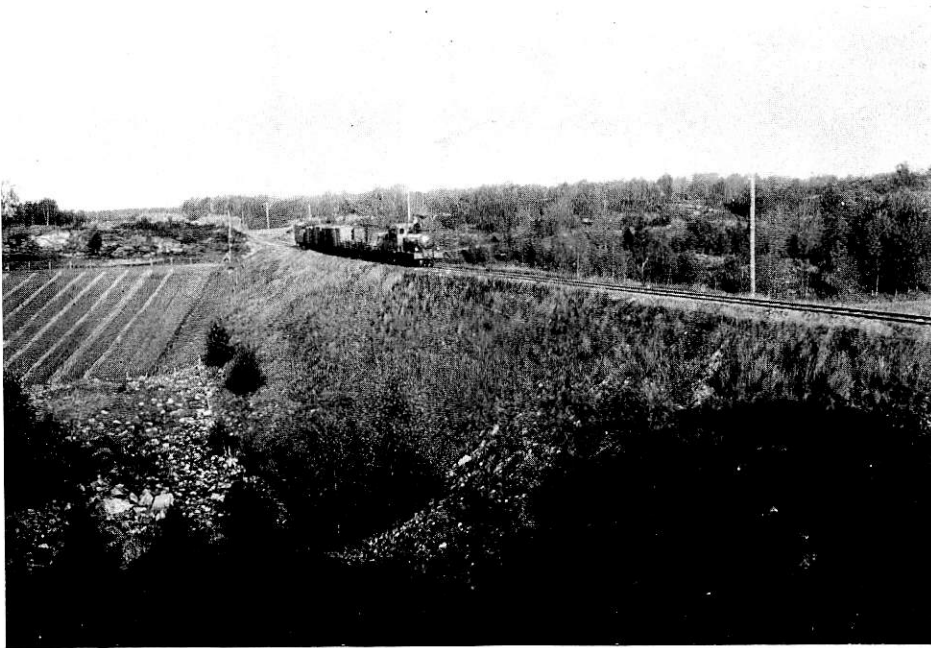
Mariestads nya järnvägsstation.



Järnvägsbron över Tidan.



Skara järnvägsstation.



Åsakabanken.



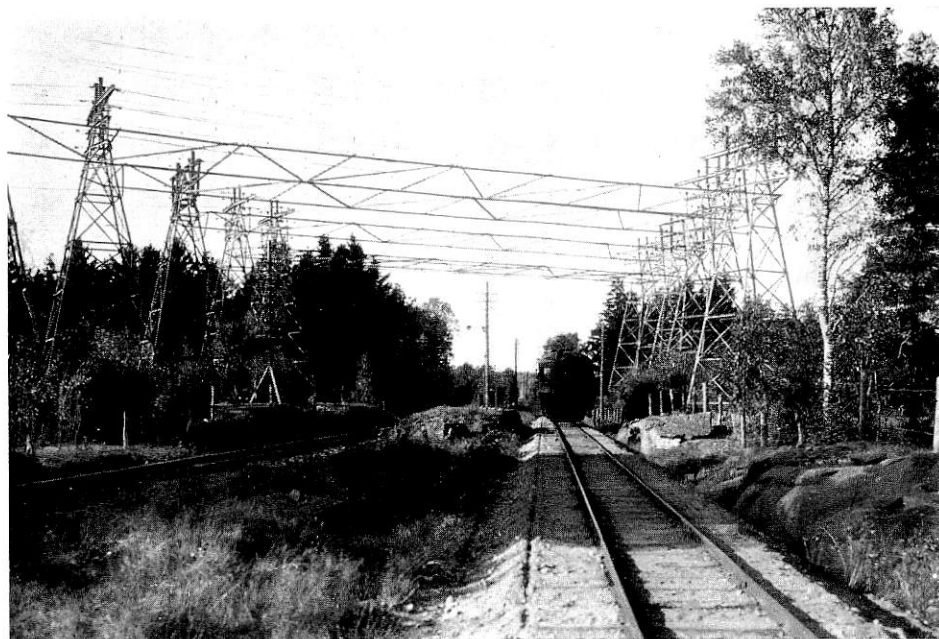
Strandkullen vid Björboholm.



Utsikt över sjön Mjörn från Källås.



Lidköpings station.



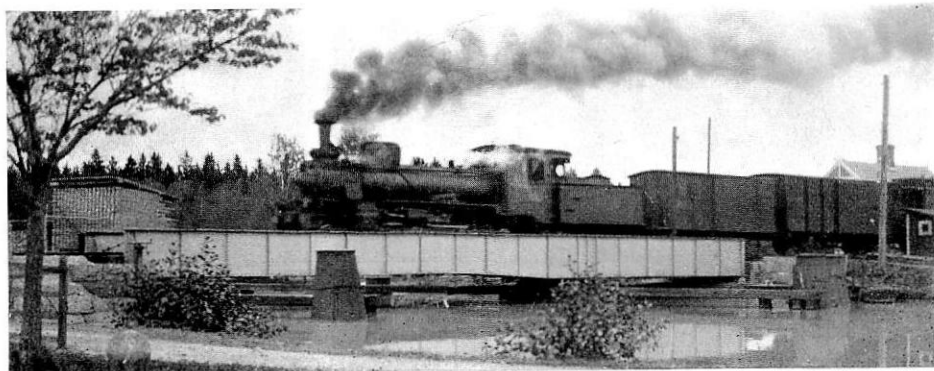
Från linjen i närheten av Trollhättan.



Nossebro station.



Järnvägsbron i Lidköping.

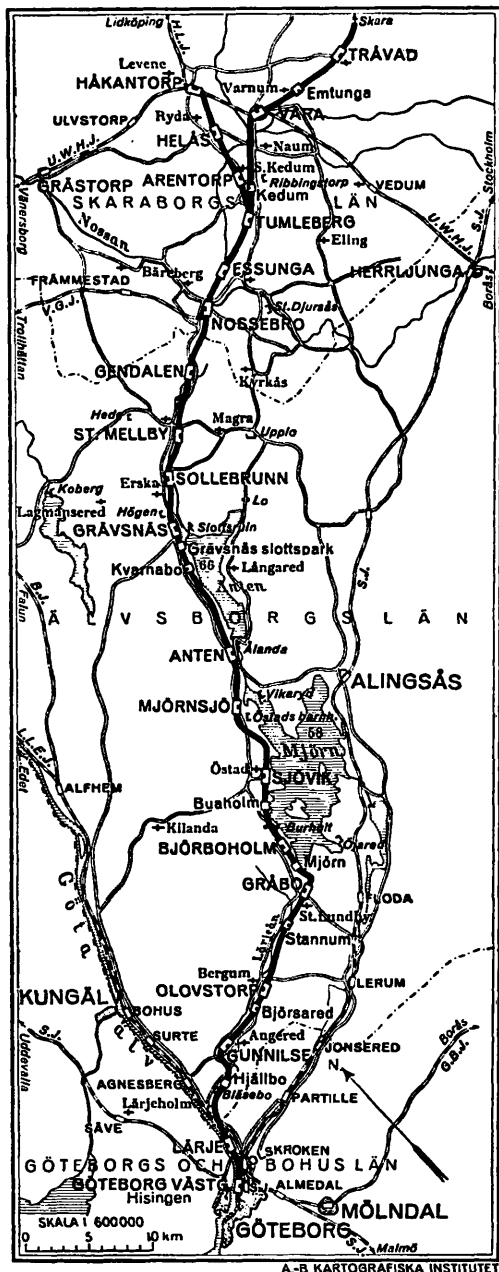


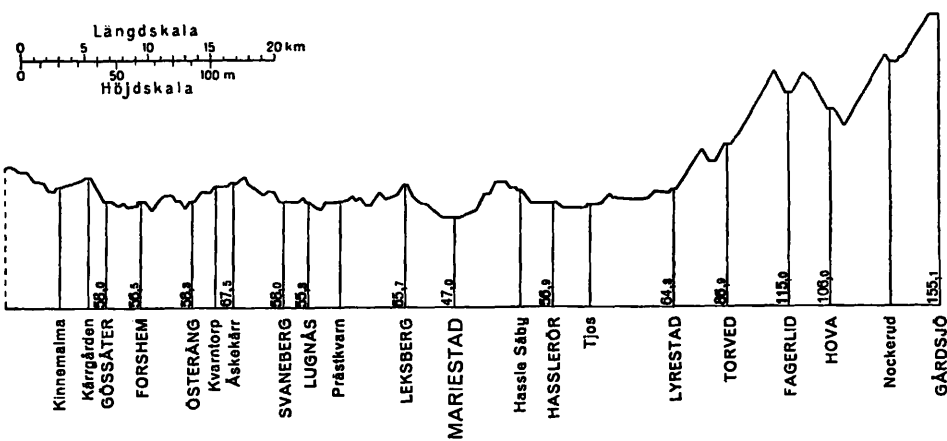
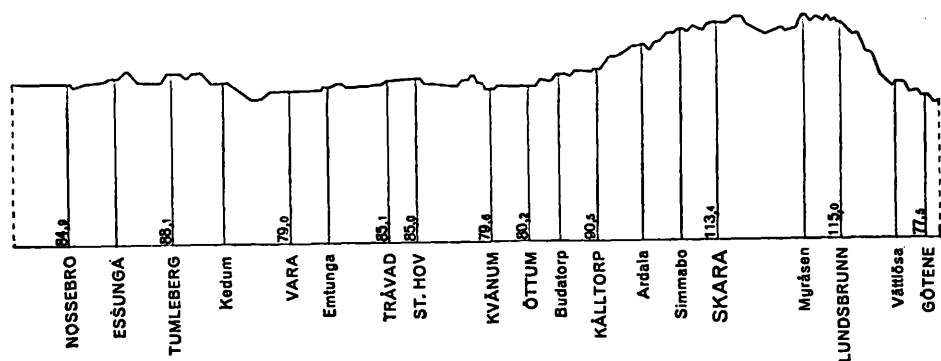
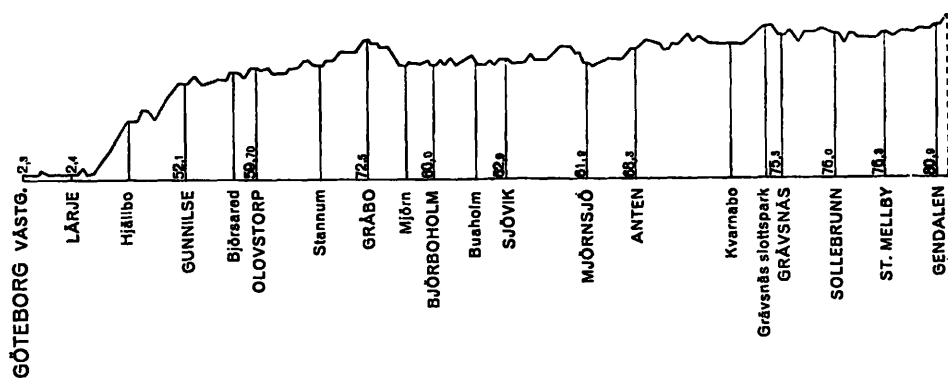
Bron över Göta kanal vid Lyrestad.

Västergötland—Göteborgs järnvägar, linjen Göteborg—Skara—Mariestad—Gårdsjö, 222 km., linjen Tumbleberg—Håkantorps, 12 km., linjen Torved—Gullspång, 20 km., linjen Lidköping—Skara—Stenstorp, 50 km., linjen Mariestad—Moholm, 18 km., linjen Skara—Timmersdala, 26 km., linjen Nossebro—Trollhättan, 32 km.

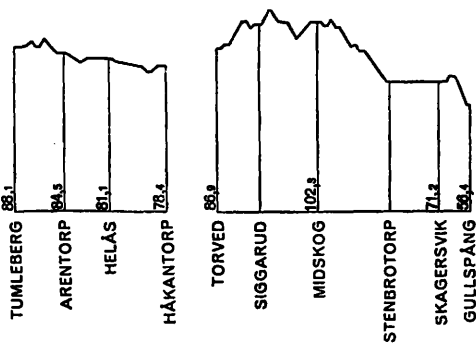
Göteborg—Gårdsjö, 222 km. Järnvägen utgår från *Göteborg Västgöta* station och genomlöper under sin sträckning närmast Göteborg förbi sjöarna Mjörn och Anten mycket natursköna trakter. Nära Göteborg går banan under

Bohusbanans viadukt och vid *Lärje* på en viadukt över Bergslagernas järnväg. Härifrån drager den sig genom en vacker, starkt kuperad trakt och framgår genom Lärjeåns dalgång, där den djupt nedskurna ån danat pittoreska raviner. Dalgången begränsas av tämligen höga, delvis kala mossiga och tjärnfyllda berg. Stationerna *Gunnilse*, *Olovstorp* och *Gråbo* passeras. Sedan den sistnämnda lämnats, uppnås sjön Mjörn, vars västra, ofta brant stupande strand den därefter följer. Vid *Björboholms* station invid Mjörn har under årens lopp uppstått ett mycket livligt villasamhälle. Här har järnvägen förvärvat ett naturskönt område, benämnt *Strandkullen*, där en utsikts- och restaurangpaviljong uppförts. Därefter passerar järnvägen en 139 m. lång tunnel genom en framskjutande bergås, men lämnar därefter sjön för att efter stationen *Sjövik* åter närma sig densamma. Mellan *Sjövik* och *Mjörnsjö*, omkr. 1 km. före sistnämnda station, passeras den bekanta herrgården och donationsegendomen *Östad barnhus*, stiftat 1774 av hr Nicklas Sahlgren. Från *Mjörnsjö* station vid en vik av sjön Mjörn fortsätter banan utmed det vattendrag, som förenar Mjörn med sjön Anten, i delvis vild natur genom en 196 m. lång tunnel vid ett av de trängsta passen i dalgången. Den fortsätter vidare å Antens västra





namnkunnigaste städer samt har sin största betydelse som säte för stiftstyrelsen och flera undervisningsanstalter. Bland stadens sevärdheter märkes i främsta rummet den åldriga men tyvärr »restaurerade» domkyrkan. Där finnes ock Västergötlands fornminnesförenings museum med värdefulla samlingar.

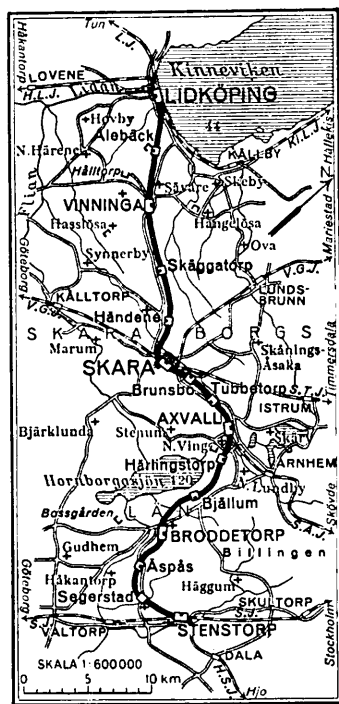


Från Skara tager järnvägen nordlig riktning och passerar *Lundsbrunn*, municipalsamhälle med hälsobrunn och badanstalt. Även nästa station, *Götene*, som är en betydande handelsplats, är belägen i ett välordnat municipalsamhälle. Nu nalkas man Kinnekulle, som dock på denna sida är tämligen kal. Utsikten är vidsträckt, och ett flertal kyrkor framträda i densamma. Från hållplatsen *Kinnemalma* utgår en 2,1 km. lång järnväg Malma—Haggården med 0,8 m. spårvidd till kalkbrottet vid Haggården. Vid *Gössäter* går närmaste vägen till Kinnekulle från denna sidan om kullen.

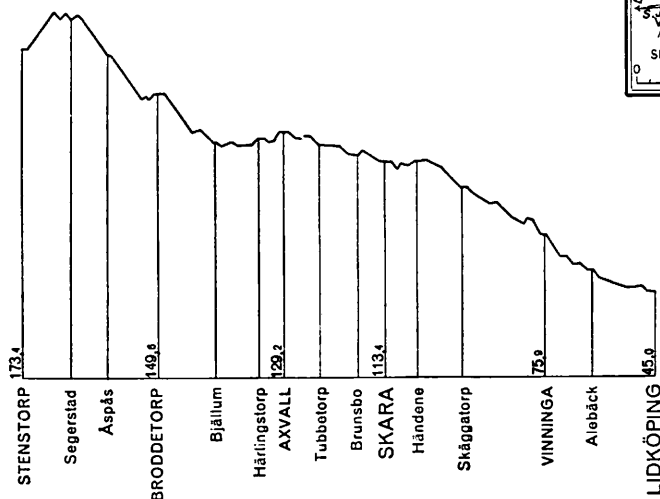
Från Gössäters station utgår ett godsspår 3 km. till *Hönsäters hamn* vid Vänern, Cementfabrikens i Hällekis utlastningsplats.

Följande station är *Forshem*, föreningsstation med Kinnekulle—Lidköping—Håkantorps järnväg, därifrån järnvägen fortsätter genom skogstrakter till *Österängs* station, i vars närhet Årnäs glasbruk med bl. a. buteljillverkning är beläget, förbi *Åskekärrens* och *Svanebergs* stationer samt genom öppnare trakter till *Lugnås* station, i vars närhet Lugnåsberget höjer sig med berömda men nu nedlagda kvarnstensbrott. Sedan stationen *Leksberg* passerats, går banan nära Tidan och övergår densamma å en ståtlig bro invid *Mariestad*, föreningsstation med järnvägen Mariestad—Moholm. Mariestad har ett mycket vackert läge på Tidans strand vid flodens utlopp i Vänern. Staden driver en icke obetydlig handel och av industrierna märkas Katrinefors pappersbruk samt på en holme i Tidan den stora unicastfabriken Tidan.

Från Mariestad fortsätter järnvägen på något avstånd från, men med utsikt över Vänern och densammars öar, passerar skogstrakter och når *Hasslerörs* station, belägen i den natursköna



A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET



Langdskala 0 5 10 km
Höjdskala 0 50 m

Hassle socken. Trakten blir därefter mindre intressant, men nära Lyrestad passerar järnvägen Göta kanal och når därefter *Lyrestads* station och samhälle. Därefter uppnås *Torved*, utgångspunkt för den 20 km. långa bilinjen *Torved—Gullspång*. Genom skogiga trakter och förbi stationerna *Fagerlid* och *Hova*, den sistnämnda belägen i ett betydande bysamhälle, samt över ödliga skogs-, ljung- och mossmarker uppnås banans ändpunkt vid *Gårdsjö*, föreningsstation med statsbanan Göteborg—Stockholm.

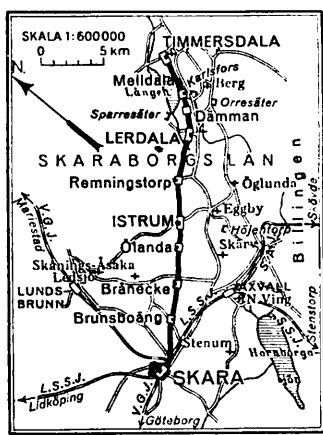
Tumleberg—Håkantorps, 12 km. Från *Tumlebergs* station går linjen förbi *Arentorps* station och det långsträckta skogiga *Kedumsberget* till *Helås* station på den plana Västgötaslätten, där blicken når över väldiga vidder begränsade av *Mösseberg* och *Billingen* och med ett flertal kyrkor synliga även på stort avstånd. *Håkantorps* är föreningsstation med *Uddevalle—Vänersborg—Herrljunga* järnväg, och härifrån fortsätter *Lidköping—Håkantorps* järnväg till *Lidköping*.

Torved—Gullspång, 20 km. Från *Torved* går banan förbi fyra hållplatser till *Gullspång*, som är belägen vid det förr berömda vattenfallet i *Gullspångsälven* och gemensam station med *Nora bergslags* järnväg. Platsen är naturskön i folkrik nejd. I *Gullspång* finnes en betydande elektrisk kraftstation, där fallet utnyttjas, monterad för 22 000 hkr med reservstation i *Lidköping* för 4 000 hkr i anslutning till *Trollhättenätet*. Vidare finnes här ett kiseljärnverk med elektriska smältugnar samt en laxodlingsanstalt.

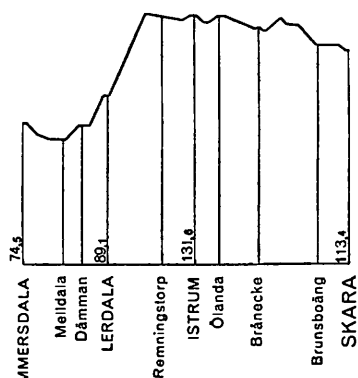
Lidköping—Skara—Stenstorp, 50 km. Från *Lidköping* går banan på *Vänerns strand* och därefter genom den staden tillhöriga välvärdade *Kartåskogen* ut på bördiga åkerfält till *Vinninga* station och *Skara* (se ovan) samt därifrån genom skogsdungar till *Axvalls* station, föreningsstation med *Skövde—Axvalls* järnväg, nära *Axvalla hed* och ruinerna av *Axevalle slott*, beläget på en vacker udde i *Husesjön*. Därefter går banan under *Billingen* och med *Varnhems kyrkas tornspira* inom synhåll. Sedan en stor massa odlade fält och *Bjällums* vid kalkbrotten belägna hållplats passerats, följer banan den stora *Hornborgasjön*, som man till stor del urtappat. Denna sjö var förr »ett fåglarnas och näckrosornas paradis» med ett ovanligt rikt och intressant fågelliv samt en egenartad yppig växtlighet. I en gammal intressant kulturbygd med väldiga fornminnen, med odlade slätter och lummiga träddungar samt *Mössebergs* karakteristiska linje vid horisonten ligger *Broddetorps* station. Sedan därefter ett par hållplatser passerats, slutar linjen i *Stenstorps* viktiga järnvägsknut, föreningsstation med statsbanan och järnvägen *Hjo—Stenstorp*.

Mariestad—Moholm, 18 km. Järnvägen går genom en trakt, som omväxlande har lövskog och hagar till *Jula* station, varefter banan följer sjön *Ymsens strand* och över ett slättland når *Moholm*, föreningsstation med statsbanan Göteborg—Stockholm.

Skara—Timmersdala, 26 km. Från *Skara* är järnvägen dragen åt nordost över slätt, genom skog och över moras till *Istrums* station, belägen i *Valle härad*, som är känt för sin omväxlande natursköna bygd, sina rika fornminnen m. m. Därefter följer *Lerdala* station nära *Billingen*, vars sluttning järnvägen alltmera närmar sig. Mellan berget och sjön *Lången* är *Melldala* hållplats vac-

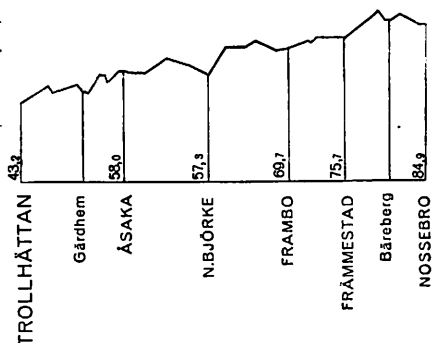
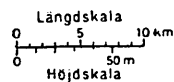
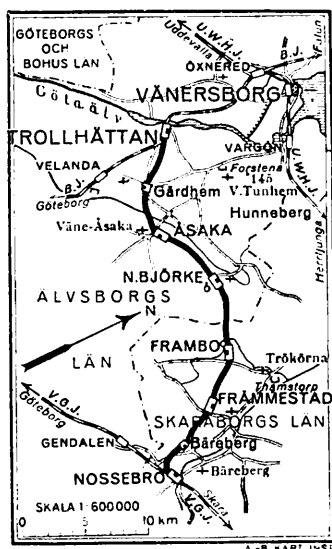


kert belägen. Härifrån går banan över delvis sank mark till Timmersdala, 2,5 km. öster och söder om stationen på Billingsens sluttning ligga flera kolm- och kalkstensbrott.



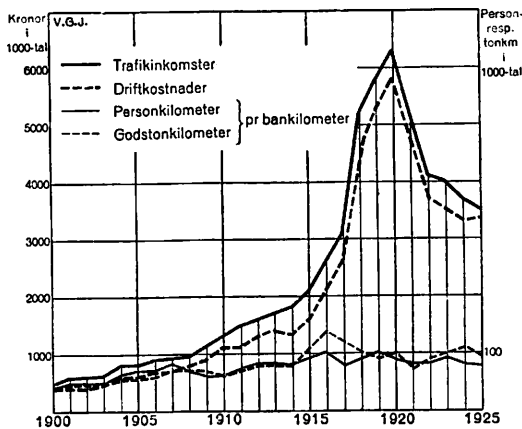
Nossebro—Trollhättan, 32 km. Från Nossebro

station å linjen Göteborg—Skara går järnvägen till Främmestads station och samhälle och därifrån mellan skogbeklädda låga kullar och sumpmarker till stationerna Frambo, Norra Björke nära Lerumsåns dalgång och Asaka samt vidare över Lerumsån till Trollhättan. Järnvägen har sin egen station i omedelbar närhet av Bergslagernas järnvägarsstation.

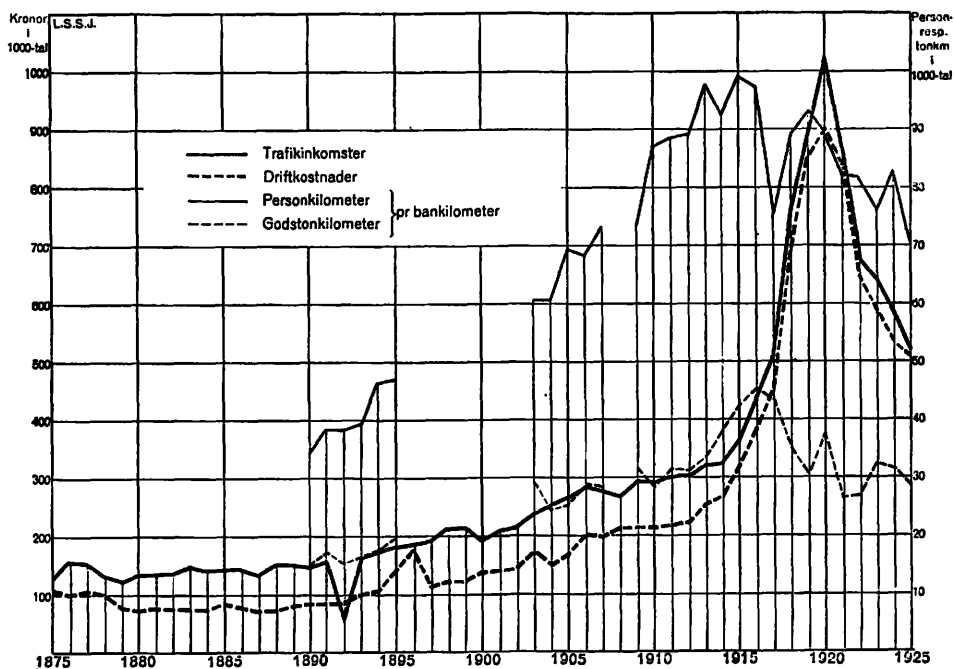


Trafikdiagram.

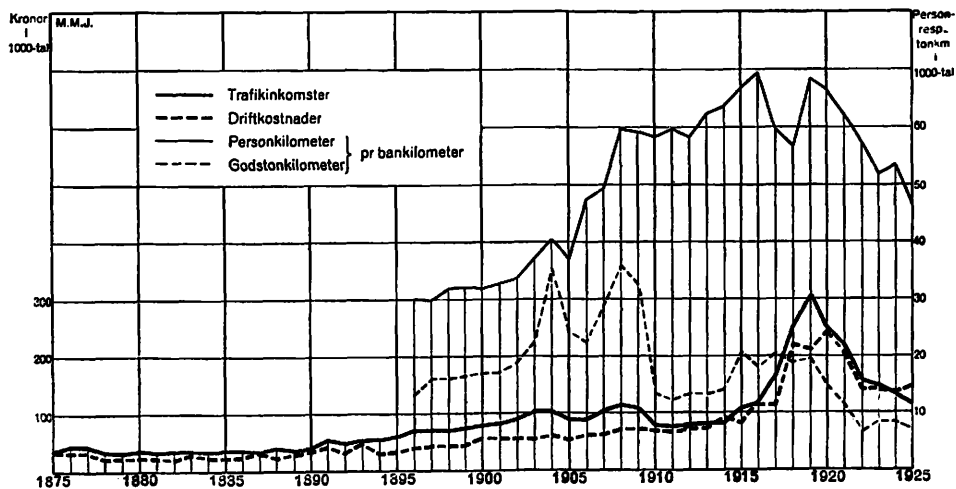
Västergötland—Göteborgs järnväg.



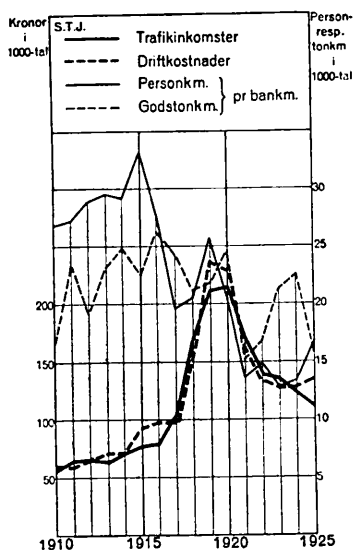
Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg.



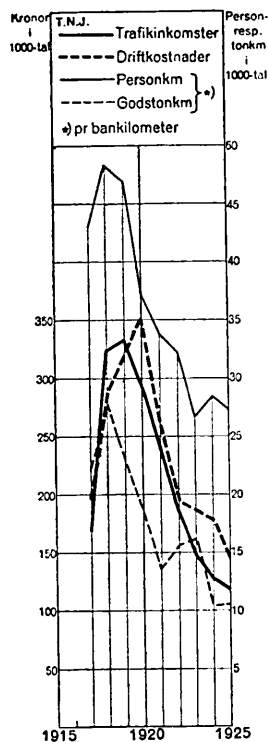
Mariestad—Moholms järnväg.



Skara—Timmersdala järnväg.



Trollhättan—Nossebro järnväg



Tekniska uppgifter.

Västergötland—Göteborgs järnväg.

Byggnads sätt.	År 1900	År 1925
Spårvidd	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	141,190	254,698
» i sidospår	10,800	41,303
Största lutning i huvudspår.....	16	16
Minsta krökningsradie i huvudspår	200	200
Rälsvikt	17,4	{ 174,442 km., 25 kg. 48,456 » 20 » 31,790 » 17,4 »
Största tillåtna hjultryck	3,60	4,25
» » tågshastighet för ångtåg km/t.	45	50
» » » » motorvagnståg	—	60
Rullande materiell.		
Ånglokomotiv, tanklok	4	10
» tenderlok	4	18
Motorvagnar för ång- eller annan drift	—	4
Personvagnar med 2 axlar	6	50
» » 4 »	6	20
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	183	846
» » » » 3 »	—	20
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	3	6

Personal, antal.	År 1900	År 1925
Ordinarie.....	167	319
Extra.....	—	125
Verkstadsarbetare.....	20	81
Banarbetare	—	83

Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg.

Byggnadssätt.	År 1874	År 1925
Spårvidd	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	50	50
» i sidospår	—	7,083
Största lutning i huvudspår.....	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	297	297
Rälsvikt	14	17,4
Största tillåtna hjultryck	—	4,25
» » tåghastighet.....	30	35
» » » för motorvagnståg	—	45

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	3	7
Personvagnar med 2 axlar	»	11	13
» » 4 »	»	—	2
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	83	149
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	1	1

Personal, antal.

Ordinarie.....	47	76
Extra.....	—	15
Verkstadsarbetare.....	—	32
Banarbetare	—	12

Mariestad—Moholms järnväg.

Byggnadssätt.	År 1874	År 1925
Spårvidd	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	17,805	17,805
» i sidospår	—	4,147
Största lutning i huvudspår.....	12,5	12,5
Minsta krökningsradie i huvudspår	200	200
Rälsvikt	10	17,4
Största tillåtna hjultryck	1,5	3,15
» » tåghastighet för ångtåg	30	30
» » » motorvagnståg	—	40

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	2	3
Motorvagnar för ång- eller annan drift	»	—	1
Personvagnar med 2 axlar	»	4	3
» » 4 »	»	—	1
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	12	36
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	—	1

Personal, antal.	År 1874	År 1925
Ordinarie.....	14	28
Extra.....	—	5
Verkstadsarbetare.....	2	2
Banarbetare	—	5

Skara—Timmersdala järnväg.

Byggnadssätt.	År 1909	År 1925
Spårvidd	m. 0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km. 25,765	25,765
» i sidospår	» —	2,328
Största lutning i huvudspår.....	‰ 16	16
Minsta krökningsradie i huvudspår	m. 300	300
Rälsvikt	kg/m. 22,2	22,2
Största tillåtna hjultryck	ton 3,6	4,25
» » tåghastighet.....	km/t. 35	40
» » » för motorvagnståg	» —	50

Rullande materiell, ingen, trafikeras av Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg.

Personal, antal.

Ordinarie.....	14	12
Extra.....	—	2

Trollhättan—Nossebro järnväg.

Byggnadssätt.	År 1916	År 1925
Spårvidd	m. 0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km. 32,400	32,400
» i sidospår	» —	3,014
Största lutning i huvudspår.....	‰ 14	14
Minsta krökningsradie i huvudspår	m. 300	300
Rälsvikt	kg/m. 17,4	17,4
Största tillåtna hjultryck.....	ton 3,60	4,25
» » tåghastighet	km/t. 35	35
» » » för motorvagnståg	» —	45

Rullande materiell, ingen, trafikeras av Västergötlands—Göteborgs järnväg.

Personal, antal.

Ordinarie.....	19	19
Extra.....	6	3

Balansräkningar.

Västergötland—Göteborgs järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1900.

Järnvägsanläggningen	3 931 663: 12
Rullande materiell	794 943: 71
Inventarier	51 855: 96
Materialier	46 506: 22
Innestående i bank	100 000: —
150 st. aktier i främmande bolag	11 250: —
Gårdar och fastigheter samt diverse debitorer	69 375: 25
Kassa	7 561: 37
	<hr/>
	S:a kr. 5 013 155: 63

Skulder den 31 dec. 1900.

Obligationslånet av 1898	2 500 000: —
Till bankinrättningar	658: 93
Diverse kreditorer	27 695: 85
Aktiekapitalet	2 394 300: —
Reserverade medel	5 211: 54
Vinst- och förlusträkning	85 289: 31
	<hr/>
	S:a kr. 5 013 155: 63

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen:	
Västergötland—Göteborgs järnväg	4 281 120: 52
Skara—Kinnekulle—Vänerns järnväg	415 642: 41
Mariestad—Kinnekulle järnväg	430 543: 57
Mariestad—Gårdsjö järnväg	1 626 617: 84
Torved—Gullspångs järnväg	894 688: 49
	<hr/>
	7 648 612: 83
Rullande materiell:	
V. G. J.	1 554 919: 75
S. K. V. J.	44 345: —
M. K. J.	20 235: —
	<hr/>
	1 619 499: 75
Inventarier:	
V. G. J.	52 314: 66
S. K. V. J.	500: —
M. K. J.	500: —
	<hr/>
	53 314: 66
Trollhättan—Nossebro järnväg	225 000: —
Skara—Timmersdala järnväg	127 033: 09
	<hr/>
	352 033: 09
Materialier	
	213 796: 87
Aktier i främmande bolag:	
150 st. i Mellersta Östergötl. järnv. (nom. 15 000: —)	3 000: —
2 386 » i Mariestad—Moholms » (» 238 600: —)	142 850: 60
3 220 » i Lidk.—Skara—Stenst. » (» 322 000: —)	273 700: —
2 » i Malma—Kinnekulle » (» 1 000: —)	500: —
50 » i Mariestad—Timmersd. » (» 5 000: —)	5 000: —
196 » i Kalmar verkstads a.-b. (» 19 600: —)	11 500: —
40 » i Kvänums bilaktiebolag (» 2 000: —)	2 020: —
	<hr/>
	438 570: 60
Gårdar och fastigheter samt div. debitorer	332 714: 31
Kassa	139: 87
	<hr/>
	S:a kr. 10 658 681: 98

Skulder den 31 dec. 1925.

Obligationslånet av 1898		1 338 000:—
Obligationslånet av 1910:		
kapitalskuld	1 421 000:—	
upplupen, ej förfallen ränta	17 762: 50	1 438 762: 50
Statslånet S. K. V. J.:		
kapitalskuld	191 975: 47	
upplupen, ej förfallen ränta	1 439: 82	
anståndsrenta	26 914: 44	220 329: 73
Statslånet M. K. J.:		
kapitalskuld	200 283: 90	
upplupen, ej förfallen ränta	4 481: 35	
anståndsrenta	28 136: 85	232 902: 10
Statskontoret:		
kapitalskuld	417 083: 33	
upplupen, ej förfallen ränta	13 856: 43	430 939: 76
Riksgäldskontoret:		
kapitalskuld	350 000:—	
upplupen, ej förfallen ränta	8 750:—	358 750:—
Till bankinrättningar		339 047: 41
Mariestads stad		191 000:—
Diverse kreditorer		543 469: 71
Aktiekapitalet	3 943 800:—	
Reservfonden	1 250 000:—	
Reserverade medel	227 710: 57	
Vinst- och förlusträkning	143 970: 20	5 565 480: 77
		<u>S:a kr. 10 658 681: 98</u>

Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1875.

Järnvägsanläggningen	1 196 448: 86
Rullande materiell	191 247:—
Inventarier	24 009: 52
Materialier	12 197: 14
Kommunernas ansvarighetsbelopp	347 572: 48
Återstod av landstingets ansvarighetsbelopp	12 000:—
Diverse debitorer	671: 81
Vinst- och förlustkonto	19 523: 94
	<u>S:a kr. 1 803 670: 75</u>

Skulder den 31 dec. 1875.

Aktiekapitalet	555 948: 87
Skuld till bankinrättningar	900 975:—
» » kommunerna	343 529: 26
Diverse kreditorer	3 217: 62
	<u>S:a kr. 1 803 670: 75</u>

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	1 076 679: 60
Rullande materiell	287 002: 60
Inventarier	26 535: 42
	<u>1 390 217: 62</u>

(forts.)

(Tillgångar 1925, forts.)

Aktier i främmande bolag:

84 st. aktier i Kalmar verkst. a.-b. (nom. 8 400:—)	4 200:—	
Diverse debitorer	80 938:06	
		S:a kr. 1 475 355:68

Skulder den 31 dec. 1925.

Obligationslånet av 1898:		
kapital	53 000:—	
upplupen, ej förfallen ränta	795:—	53 795:—
Obligationslånet av 1910		121 000:—
Amorteringslån:		
kapital	330 000:—	
upplupen, ej förfallen ränta	3 781:12	333 781:12
Diverse kreditorer		254:—
Aktiekapitalet	325 200:—	
Reservfonden	325 200:—	
Reserverade medel	309 510:11	
Vinst- och förlusträkning	6 615:45	966 525:56
		S:a kr. 1 475 355:68

Mariestad—Moholms järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1875.

Järnvägsbyggnaden med jord, hus m. m.	386 587:46	
Rörlig materiell	67 960:62	
Materialier och inventarier	9 367:73	463 915:81
Fordringar:		
av enskilda personer för aktier	872:24	
av kommuner för aktier	3 800:—	
av andra personer för diverse	275:—	4 947:24
Skulder utöver tillgångar		17 300:72
		S:a kr. 486 163:77

Skulder den 31 dec. 1875.

Aktieägare för 2 182 aktier	218 200:—	
Handels- och sjöfartsfonden	20 000:—	
Göteborgs handelskompani	203 333:33	
A. I. Wallenius	14 062:50	
Skaraborgs läns ensk. bank	1 500:—	
Enskilda personer	2 067:94	
Mariestads sparbank, preferensaktier	25 000:—	
Lagman N. Åkerman, preferensaktier	2 000:—	
		S:a kr. 486 163:77

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	441 961:03	
Rullande materiell	177 620:50	
Inventarier	2 482:72	622 064:25
Aktier i främmande bolag	6 350:—	
Diverse debitorer	1 562:80	
		S:a kr. 629 977:05

Skulder den 31 dec. 1925.

Diverse kreditorer	1 598:—
Aktiekapitalet (härav för 28 000:— kr. preferensaktier)....	249 400:—
Reservfonden	24 635:13
Reserverade medel	269 343:92
Förnyelsefonden	85 000:—
	<u>628 379:05</u>
	S:a kr. 629 977:05

*Skara—Timmersdala järnväg.**Tillgångar den 31 dec. 1910.*

Järnvägsanläggningen	710 427:93
Inventarietkonto	5 532:65
Skaraborgsbankens depositionsräkning	25 000:—
Materialier	22 306:44
Övriga konton	2 184:92
Entreprenörernas konto	3 737:18
Kassa	544:61
Vinst- och förlustkonto	17 305:62
	<u>787 039:35</u>
	S:a kr. 787 039:35

Skulder den 31 dec. 1910.

Skaraborgsbanken:	
kreditivräkning	118 173:14
lånekonto	55 000:—
Aktieägarnas konto	331 380:—
Statslånets konto:	
kapitalskuld	235 000:—
anståndsrenta	25 629:69
	<u>260 629:69</u>
Skara station	169:53
Lidköping—Skara—Stenstorps järnvägs a.-b.	21 686:99
	<u>787 039:35</u>
	S:a kr. 787 039:35

*Trollhättan—Nossebro järnväg.**Tillgångar den 31 dec. 1917.*

Järnvägsanläggningen	1 211 730:06
Innestående i bank	2 507:77
Kassa	18:95
Direktör A. Kjelldahl	16:—
Vinst- och förlustkonto	100 543:01
	<u>1 314 815:79</u>
	S:a kr. 1 314 815:79

Skulder den 31 dec. 1917.

Aktiekapitalet	580 000:—
Statslånet	555 000:—
anståndsrenta	58 502:50
ränta förf. till betalning	10 775:62
	<u>624 278:12</u>
Banklån	25 000:—
Västergötland—Göteborgs järnväg	85 537:67
	<u>1 314 815:79</u>
	S:a kr. 1 314 815:79

.....