

Statsbaueanlegene.

Øveringenøren.

København V, den 15de Januar 1892.

Bed Skrivelse af 27de November f. A. har det høje Ministerium begæret mine Øtringer med Hensyn til en fra Folketingets Jærnbaneudvalg fremkommet Forespørgjel angaaende Anvendeligheden af det saakaldte Kosta—Lesjebo System her i Landet.

Endstjønt dette System er fuldstændig identisk med det Decauville'ske og jeg derfor i alt væsentligt kunde henholde mig til de Bemærkninger, dette System vedrørende, som jeg har tilladt mig at fremsætte i min Skrivelse af 10de August f. A., har jeg dog, af Hensyn til den megen Omtale, som Kosta—Banen har været Genstand for i den senere Tid, anset det for rettest at lade Forholdene undersøge paa selve Stedet, og skal jeg, efter at Ingeniør Ernst har berejst Banen og gjort sig bekendt med dens Konstruktion og Driftsmaade, herved tillade mig at meddele følgende Oplysninger:

Banen, som udgaar fra Lesjebo Station paa Werø—Kalmar—Banen og har en Længde af 16 Kilometer = ca. 2 danske Mil, gaar hele Vejen gennem en stenet, skovbevokset Egn, der dog ikke frembyder større Terrænbansfeligheder, og passerer kun enkelte mindre Vandløb. Endepunktet Kosta bestaar udelukkende af et større Glasværk og af et Savværk med tilhørende 24,000 Tdr. Land Skov, hvilke Værker bægge ejes af samme Aktiefelskab. Noget Landsby eller anden Bebyggelse findes der ikke.

I Aaret 1887 anlagde nu dette Aktiefelskab Banen for ad den at transportere sine Forbrugsartikler og Tilvirkninger af Glas og Stovbrugsprodukter, som det ved den lettere Kommunikation blev muligt for Selskabet at bringe paa Markedet. Om nogen offentlig Trafik — og navnlig Persontrafik — var der foreløbig ikke Tale, og saa vel af denne Grund som for at gøre hele Anlægget saa simpelt som muligt, valgetes for Banen en meget lille Sporvidde, nemlig 6.000 m/m. (1',11" dansk) en Sporvidde, som ogsaa er fuldt tilstrækkelig til Transport af Selskabets Produkter (Kasser med Glasvarer og Tømmer af ringe Længde og Tykkelse), og som havde den Fordel, at Sporene kunne føres direkte ind i alle Selskabets Oplagsrum, Fabriksbygninger osv.

Først i Slutningen af Aaret 1889 ansøgte Selskabet om og erholdt Tilladelse til at benytte Banen til offentlig Trafik, en Trafik, som dog er forsvindende overfor Selskabets egne Transporter. Til Bestridelse af Persontrafikken er der saaledes kun anskaffet 1 Personvogn.

Da Fordelene ved Kosta-Systemet specielt angives at være: en ringe Anlægssum og en billig Drift, vil det have Interesse at undersøge, hvorledes disse Forhold stille sig i Sammenligning med de her til Lands byggede smalsporede Baner, Skagens- og Tørringbanen.

Kosta-Banen angives at have kostet 90,000 Kr. pr. Mil inklusive Ekspropriation og Driftsmateriel. Naar man imidlertid tager i Betragtning, at forfæltige Udgifter, som ved en Bane i Danmark løbe op til betydelige Beløb, paa Grund af de særlige Forhold have været temmelig forsvindende ved Kosta-Banen, synes den nævnte Sum ingenlunde særlig lav. Ekspropriationen var saaledes ubetydelig, idet Areallet for en stor Del erholdtes gratis; da de i Banelinien fældede Træer benyttedes til Sveller, kostede disse kun 25 Øre pr. Stykke imod 1 Kr. 50 Øre her til Lands. Banevogterhuse (af Træ) kostede 800 Kr. imod 3,000 Kr. her, og hvad Stationerne an-