

## Bilag 12.

## Indberetning

fra

den svenske Jærnbanebestyrelse til Kongen angaaende Kosta-Lesjö Jærnbane.

(Oversat og fremsendt af Konsul Steenberg, København V.

Deres kongelige Majestæt har, efter at den kongelige Vej- og Vandbygningsstyrelse under 4de September d. A. har afgivet den befalede Udtalelse, angaaende en af Kosta Aktiefelskab underdantigt indgiven Ansøgning, som hermed følger, om Tilladelse til, saa vel for Gods som Persontrafik at aabne en af Selskabet anlagt Jærnbane af 16 Kilometers Længde og med 0,6 Meters Sporvidde mellem Kosta Glasværk og Lesjö Station ved Karlskrona-Wejö Banen, ved naadigt Skrivelse af 6te j. M. affordret Jærnbanebestyrelsen en Udtalelse om Sagen, i hvilken Anledning følgende underdantigt fremsendes.

Den nævnte Jærnbane blev bygget Aar 1887 af Kosta Aktiefelskab til Transport af Selskabets Forbrugsartikler og Tilvirkninger samt af Stovprodukter, hvilke det ved en lettere Kommunikation blev muligt for Selskabet at bringe i Markedet, og for at den ny Transportmaade skulde kunne udføres med de mindst mulige Omkostninger, valgtes for denne Bane de mindste Dimensioner, som efter den i Udlandet indvundne Erfaring trygt kunde anvendes, samt et derefter appasset Driftsmateriel.

Banen anlagdes saaledes med en Sporvidde, som kun udgør tre Fjerdedele af den mindste hidtil her i Landet koncessionerede Jærnbane og med skarpe Kurver, hvilke kunne anvendes som Følge af den indskrænkede Sporvidde, samt forsynet med Skinner, hvis Vægt pr. Længdeenhed kun gaar op til 63 pCt. af den mindste, paa almindelige Trafikjærnbaner her i Landet, benyttede Skinnævægt og udrustet med Driftsmateriel, konstrueret og prøvet i Udlandet for saadanne mindre Baner.

Sit oprindelige Formaal har Banen fuldstændig fyldestgjort, og Erfaringen har efter snart 2 Aars Drift desuden vist, at den vilde kunne udføre meget større Transporter end Selskabets Behov kræver, og derfor er Tanken opstaaet om, at den maatte kunne benyttes i en større Trafiks Tjeneste og blive til væsentlig Gavn for hele den Egn, som den gaar igennem, og som er fattig paa Kommunikationer.

Ubeskrideligt er det, at Banen, naar ogsaa Publikum faar Tilladelse til at benytte den til sine Transporter, vil kunne blive endnu nyttigere, end den allerede er, og fremme det økonomiske Liv i hele den omliggende Egn, for hvilken det vil blive muligt at drage Fordel af dens naturlige Hjælpekilder, hvilke nu for en stor Del maa ligge ubenyttede hen.

Smidlertid har Banens for os ualmindelige Bygningsmaade givet Anledning til Betæneligheder om, hvorvidt den egnede sig til almindelig Benyttelse og frembød tilstrækkelig Sikkerhed mod Ulykkestilfælde for de rejsende, som komme til at benytte den, hvilke Betæneligheder i og for sig vare ret forklarlige, og som synes at have bidraget til, at Vej- og Vandbygningsstyrelsens Udtalelse faldt fraraadende ud.

Disse have heller ikke været helt fremmede for Jærnbanebestyrelsen, og for at kunne danne sig en Mening om de rette Forhold, har den derfor anset det for nødvendigt, forinden den afgav sit Skøn, gennem sagkyndige Personer at indhente nærmere Kundskab om det anvendte Materiels Egenstaber og Anvendelighed i Forhold til Banens Bestaaen.