

Med den Bessigtigelse, som med dette Formaals for Dje iværksættes, er det godtgjort, at Materiellet, som bestaar af 2 Lokomotiver, et 8- og et 4-hjulet, samt 30 Vogne, har en efter Banens Overbygning vel appasjet saa vel Vægt og Bæreevne, som Gulv- og Buffehøjde samt Brede af Hjulbærere — d. v. s. Afstanden mellem de yderste i faste Lejer hvilende Aksler, ligesom at det er appasjet efter Banens Krumninger, samt at Trafiksikkerheden, at domme efter Materiellets Funktion under de foretagne Prøveture, er fuldt tilfredsstillende paa denne Bane for Persontraffikkens Bedkommende.

Da imidlertid nogle af Befordringsmidlerne have en for stor Længde i Forhold til Akslerne, bør disse ikke benyttes i den almindelige Trafik, og det bør, som Betingelse for deres Afbenyttelse fastsættes, at Lokomotiverne skulle hvile paa 6 eller 8 Hjul, hvoraf i det mindste et Par i bevægelige Lejer, at Personvognene skulle forsynes med bevægelige Understel (Vogies), at Godsvoagnene, dersom de ikke hvile paa saadanne Understel, ikke maa have større Længde, end 4 og mellem Akslerne kun 2 Meter, ligesom at Hjulene skulle være smedede eller af Støbestaal.

Med de ovennævnte Prøveture viste det sig, at Banens Spor var i en god Stand, men af de hoslagte Tegninger over Banen synes det som om Sporets Underlag eller Ballast var vel knap, og ihvorvel det ikke tilkommer Styrelsen herom at opstille bestemte Betingelser, anser den sig dog forpligtet til at henlede Opmærksomheden paa, at det væsentlig vil betrygge Banens regelmæssige Drift under alle Aarstider, hvis Ballasten forøges til den Dybde, som findes nødvendig paa andre Baner for Sporets Dræning og for at frembringe tilstrækkelig Elastisitet, nemlig til omtrent 0,4 Meter.

At Tegningen fremgaar ogsaa, at Overbygningen i en Del af de paa Banen forekommende Broer (Stenkister) behøver af forstærkes, og vilde denne lettest og mest økonomisk frembringes ved en Ombygning af de nuværende Trækonstruktioner med lige saa mange Dele Jærnbjælker.

De sidstnævnte Forbedringer, hvilke, efter hvad der blev Styrelsen meddelt, Selstabet er villigt til at lade udføre, ere hverken kostbare eller tidsspildende, og efter at dette er blevet udført, kan der ikke længere være Tvivl om, at Banen er i Besiddelse af de Forbringer til Sikkerhed, som man opstiller for en almindelig Kommunikationslinie.

Styrelsen tror derfor underdanigst at burde anbefale, at Selstabets Ansøgning bevilges saaledes, at det maa aabne sin Bane for almindelig Trafik, efter at Banen er bleven udbedret som ovenfor nævnt, undersøgt og godkendt og Overenskomst er bleven truffet med Karlskrona-Wexjö Jærnbane om Banens Tilnytning ved Lesjöbo Station, samt at de Rettigheder og Forpligtelser, som i flige Tilfælde tilstaaes og paalægges andre Gjere af koncessionerede Jærnbaner, ligeledes maa komme til Anvendelse for dette Selstabs Bedkommende.

Angaaende det Ansøgningen vedlagte Forslag til Tariffen for Takster, samt Godsinddelingen, har Styrelsen ikke ved disses Undersøgelse fundet Anledning til nogen Bemærkning, men da Selstabet ønskede, at de almindelige Bestemmelser for Trafikken maatte blive i Overensstemmelse med dem, som gælde for Statens Jærnbaner, og da disse Bestemmelser antagelig i den nærmeste Tid og inden Selstabets Bane kan blive aabnet for den almindelige Trafik, for en Del ville blive forandrede, henstiller Styrelsen, at Bestemmelserne om Takster for Selstabets Bane maa henstaa, indtil Selstabet, efter at være gjort bekendt med de tilbids ny Takstbestemmelser, som komme til at gælde for Statsbanerne, underdanigst indgive et fornyet Forslag om Sagen.

Stockholm, den 11te November 1889.

Affriftens Rigtighed bevidnes

J. W. Almqvist.  
Arthur Carleen.

Underdanigst

Rudolf Cronstedt.

C. Lofman.