
KOSTA JÄRNVÄG

Signatur: Kosta J. — Spårvidd: 0,60 m.

Ägare: Kosta nya järnvägsaktiebolag, Kosta.

I slutet av 1870-talet konstruerade den franske teknikern P. DÉCAUVILLE ett system för smalspåriga, transportabla järnvägar med en spårvidd av 40—60 cm. Detta system utvecklade han från att omfatta endast transportabla banor till ett system för lokalbanor. Under världsutställningen i Paris 1889 drev DÉCAUVILLE med stor framgång en inom utställningsområdet anlagd »Décauville-bana», som för oss har det intresset, att materiellen såldes till Sverige och under många år användes mellan Hälsingborg, Rå och Ramlösa.

Redan 1888 hade emellertid detta system introducerats i Sverige genom disponenten för Kosta glasbruk, AXEL HUMMEL, vilken för Kosta aktiebolags räkning anlade en 16 km. lång järnväg med 0,60 m. spårvidd mellan Kosta och Lessebo station å Karlskrona—Växjö järnväg. Banan var avsedd för transporter av glasbrukets fabrikat och för fraktandet av skogsprodukter från då pågående stora avverkningar. Efter denna bana har systemet i Sverige kallats »Kostasystemet». Då banan var anlagd dels å Kosta bolags egen mark, dels å mark, som Lessebo bolag upplåtit för järnvägsanläggningen under en tid av 10 år, samt då dessutom banan trafikerades uteslutande för Kosta bolags enskilda räkning för forsling av detsammias förnödenheter och tillverkningar m. m., behövdes icke någon koncession för anläggningen. Enligt Décauilles system hade terrasseringen väsentligt förenklats, överbyggnaden hade reducerats till jämförelsevis små dimensioner och den rörliga materiel-len hade avpassats för framförande över vida skarpare kurvor och stigningar än vid vanliga järnvägsbyggnader. Sålunda förekommo krökningar med radie av 120 m. och långa lutningar av 25 ‰ , $28,5 \text{ ‰}$ och

33,3 ‰. Skenorna vägde 9 kg/m., och syllarna, som voro utlagda på ett avstånd från varandra av i medeltal 0,40 m., höllo i längd 1,30 m. och i tjocklek 12,5 cm.

Disponenten HUMMEL upprättade i Stockholm en järnvägsbyrå, som drev propaganda för Kostasystemet.

Emellertid visade det sig önskligt, att Kostabanan finge upplåtas även för allmän trafik, och i detta syfte ingick Kosta a.-b. den 19 mars 1889 till K. M:t med anhållan om fullständig koncession. Denna ansökan underställdes i vanlig ordning vederbörande myndigheter. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ställde sig ganska avvisande och framhöll, att den rullande materiellen på grund av banbyggnadens beskaffenhet måste bliva mindre stabil. Ehuru styrelsen icke underskattade värdet och nyttan av sådana banor som den ifrågavarande för enskilt bruk på kortare sträckor och för provisoriskt eller industriellt ändamål, kunde styrelsen icke tillstyrka ansökningsen. K. järnvägsstyrelsen hade däremot en annan uppfattning. Den framhöll, att järnvägens här i landet ovanliga byggnadssätt visserligen givit anledning till betänkligheter, men styrelsen hade underkastat banan särskild besiktning och tillstyrkte ansökningsen under förutsättning att vissa förbättringar verkställdes.

Den 9 maj 1890 beviljade K. M:t den begärda koncessionen på vissa villkor, bland vilka märktes, att lokomotivet skulle uppbäras av 6 eller 8 hjul, av vilka åtminstone ett par måste ha rörliga lager, att banans vagnar anordnades med rörligt underställ samt att godsvagnarna, därest de icke vilade på sådana, icke finge ha större längd än 4 m. i korgen och 2 m. i hjulbasen. Vidare skulle ballasten ökas, den största lutningen minskas, broarnas träkonstruktion utbytas mot balkar av järn, stängsel anordnas m. m.

Järnvägen öppnades för allmän trafik den 20 aug. 1891. Största lutningen å banan var 28,5 ‰ och minsta krökningsradien å linjen 120 m., i ingångskurvan till Lessebo 90 m. och i växlar 60 m. Den rullande materiellen utgjordes av 2 tanklokomotiv, av vilka det ena levererats 1889 av firman Décauville Ainé och det andra tillverkats av Munktells verkstad. Båda voro utförda efter Mallets system. Det franska loket vägde 12 ton, det svenska 13,5 ton. Vidare fanns en personvagn av belgisk tillverkning, mätande 10 m. över gavlarna och vilande på två rörliga underställ. Godsvagnarna voro 14, levererade av firman Décauville, mätande 3 m. över buffertarna och lastande 4 000 kg.

Sedan järnvägen fullbordats, arbetade disponenten HUMMEL för en fortsättning av banan från Kosta till Oskarshamn. Han sökte kon-

cession å en dylik anläggning, men ansökningen avlogs. Under hand meddelades honom emellertid, att bifall till en ansökan rörande delsträckor kunde i varje särskilt fall förväntas. I enlighet härmed sökte och erhöll disponenten HUMMEL år 1895 koncession å en järnvägsanläggning från Kosta till Målerås station å Nybro—Sävsjöströms järnväg, 13,4 km. Ritningar och kostnadsförslag voro uppgjorda av civilingenjören S. ENGSTRÖM. Största lutningen beräknades till 25⁰/₁₀₀, minsta krökningsradien å linjen till 150 m. och skenorna skulle väga 9 kg/m. Kostnaden var beräknad till 124 561 kr. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen höjde i sitt utlåtande denna summa till 201 000 kr., bl. a. emedan den ansåg, att den rullande materiellen borde tillökas utöver Kosta—Lessebo-banans materiell, med vilken trafikering skulle ske. I övrigt var Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen även denna gång betänksam. Visserligen tillstyrkte den »undantagsvis» koncessionen men uttalade, att banans konstruktion måste ändras från den ursprungliga, för flyttbar bana avsedda, till större styrka och fasthet. Trafikförmågan bleve jämförelsevis ringa och tåghastigheten snart otillräcklig för personbefordran, under det att banans drift och underhållskostnader bleve höga samt säkerheten och bekvämligheten underlägsen andra smalspåriga banor av något större spårvidd, exempelvis av 0,891 m. Med sistnämnda spårvidd kunde en järnväg i vanliga fall byggas till samma eller nära nog samma kostnad som en järnväg av nu ifrågavarande slag. Om den nu föreliggande banan, ävensom en ifrågasatt järnväg från Målerås till Mönsterås, å vilken koncession jämväl sökts, bleve utförd med 0,891 m. i stället för 0,60 m. spårvidd, skulle den omgivande orten med densammas industriella rörelse och handel för ungefär samma anläggningskostnad bringas i direkt förbindelse med det järnvägsnät, som utgick från Pålsboda till Västervik och Hultsfred och inom en snar framtid komme att förenas med den redan koncessionerade banan Kalmar—Berga. Banan skulle då bidra till en kraftigare utveckling såväl av detta järnvägsnät som den omgivande orten i Östergötlands och Kalmar län. En bana med 0,60 m. spårvidd medförde däremot omlastning och stora omkostnader. Styrelsen hyste den övertygelsen, att beviljandet av koncession åt järnvägar med 0,60 m. spårvidd å längre sträckor i landets olika delar icke kunde undgå att i allmänhet hämmande inverka på den fördelaktiga utvecklingen av de järnvägsförbindelser, som under nuvarande förhållanden vore för de olika orterna behövliga och lämpliga. Detta vore särskilt fallet med den nu föreliggande järnvägen, vilken skulle lända orten och det allmänna

till ojämförligt större gagn, om den utfördes med en sådan spårvidd, att den kunde sätta denna landsända i direkt förbindelse med det nuvarande och blivande smalspåriga järnvägsnätet i grannlänerna, än om den anlades som en förlängning av Kosta—Lessebo-banan. Styrelsen tillstyrkte därför koncessionen endast under villkor, att spårvidden ökades till 0,891 m. Chefen för Generalstaben uttalade sig i enahanda riktning.

K. järnvägsstyrelsen framhöll emellertid, att icke någon anledning funnes till antagande, att Kosta—Lessebo järnväg åtminstone under en närliggande framtid kunde komma att ombyggas till större spårvidd och att fastställandet av olika spårvidder för linjen Kosta—Lessebo och den föreslagna linjen mellan Kosta och Målerås skulle bliva till stor olägenhet för trafiken och sannolikt medföra förslaget uppgivande. Någon ändring av spårvidden borde därför icke fastställas, i synnerhet som väglängden mellan Lessebo och Målerås icke vore större, än att tågen med den för Kosta—Lessebo fastställda hastigheten kunde tillryggalägga densamma på omkr. 1 1/2 timma, vilket torde vara för ortens behov fullt tillfredsställande. Koncessionen beviljades den 31 dec. 1895 enligt ansökningsen, dock på villkor, att ytterligare ett lokomotiv och en personvagn anskaffades. Under år 1898 påbörjades järnvägsarbetet och den 1 april 1899 blev linjen Kosta—Målerås öppnad för allmän trafik.

Koncessionerna för Kosta—Lessebo och Kosta—Målerås järnvägar överlätos den 2 april och 13 maj 1898 på *Kosta järnvägsaktiebolag*, som den 30 april 1897 konstituerats med ett aktiekapital av lägst 250 000 kr. och högst 500 000 kr. Bolagets första styrelse utgjordes av direktören AXEL F. HUMMEL, bruksägaren B. BRAUER, kronolänsmannen J. G. GUSTAFSSON, förvaltaren G. ENGDahl och kommunalordföranden J. PETERSSON. Bolagsordningen stadfästes den 30 juli s. å.

Hela trafikleden Lessebo—Kosta—Målerås trafikerades alltifrån sin fullbordan som en enda järnväg, benämnd *Kosta järnväg*.

Senare begärde direktören HUMMEL koncession å fortsättning av järnvägen i riktning mot Oskarshamn, men denna ansökan avslogs. Det Hummelska projektet kunde icke nu fullföljas, och järnvägsanläggningen från Kosta till Målerås blev meningslös, enär nämnda bansträcka hade berättigande endast som del i en järnväg, vars ändamål vore att för Kosta glasbruk och Lessebo bruk samt för andra då befintliga och senare tillkommande industrier skaffa en bekväm utskeppningshamn i Oskarshamn. Kosta har eljest sin utfart över Lessebo,

medan sträckan Kosta—Målerås är ytterst illa försedd med frakter. Även persontrafiken är å denna sträcka mycket obetydlig.

År 1905 ombildades järnvägsbolaget till det ännu bestående *Kosta Nya järnvägsaktiebolag* med ett aktiekapital av 125 000 kr. Konstituerandet ägde rum den 1 nov. nämnda år, därvid till styrelse valdes: häradshövdingen G. BENNICH, direktören C. GOTTW. FOGELBERG och disponenten STEN KJELLGREN. Bolagsordningen stadfästes den 26 jan. 1906.

Bolagets aktiekapital har sedermera icke undergått någon förändring. Utdelning har lämnats år 1906 med 5 % och 1918 med 6 %.

De förnämsta transporterade godsslagen äro glas och glasbruksförnödenheter, trävaror och skogsprodukter.

Räkenskaperna visa, att sträckan Kosta—Lessebo lämnar vinst, medan sträckan Kosta—Målerås lämnar en årlig förlust, vilken överstiger den vinst, som den förstnämnda sträckan inbringar. Resultatet har därför blivit, att bolagets verksamhet under de senaste åren visat förlust. Det synes därför vara endast en tidsfråga, när bolaget måste avträda sina tillgångar till konkurs. På grund härav ingick järnvägsbolaget i maj 1925 till K. M:t med anhållan att få nedlägga trafiken samt uppriva banan å sträckan Kosta—Målerås eller alternativt att endast få nedlägga driften.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

FOGELBERG, C. G., direktör, *ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
WADSTEIN, G., direktör,
BERGSTEDT, R., direktör.

Verkställande direktör.

FOGELBERG, C. G., direktör. 1905—

Trafikchef.

ABRAHAMSSON, J. F. 1919—

Förtvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

GUSTAFSSON, J. G., kronolänsman..... 1897—1902
ANDRÉ, A. 1902—1905

Verkställande direktör.

HUMMEL, A. F., disponent 1897—1905

Trafikchefer.

RYDEBERG, G. 1897—1905

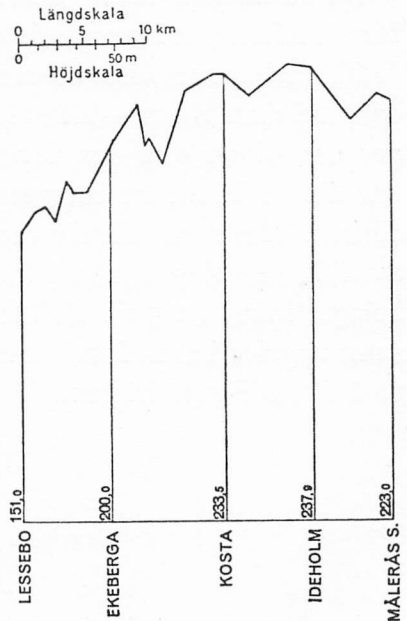
FOGELBERG, C. G. 1905—1919



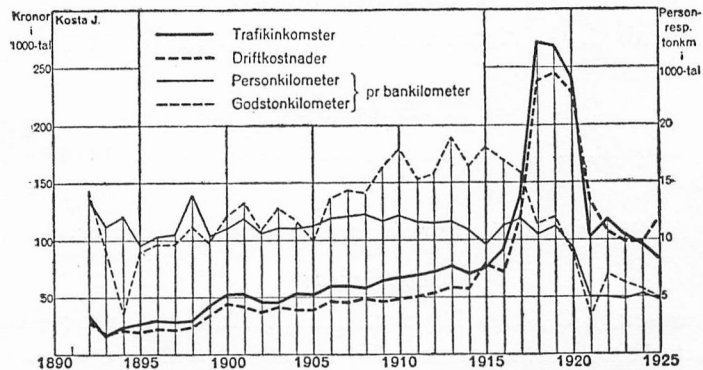
Kosta järnväg (Lessebo—Målerås), 30 km. Från Lessebo station, föreningsstation med Karlskrona—Växjö järnväg, vid Lessebo bekanta pappersbruk går linjen genom kärrig furuskog till Ekeberga station samt fortsätter genom likartad trakt, dock förbi några höga bergknallar, till Kosta station vid det bekanta glasbruket. Banan går därefter genom mossig skog förbi Ideholms station till Målerås, föreningsstation

med Kalmar järnvägar. Skogstrakten mellan Kosta och Målerås kallas Gråstensmon och är nästan obebodd.

I närheten av Målerås ligga flera glasbruk, en industri, som i dessa trakter är blomstrande.



Trafikdiagram.





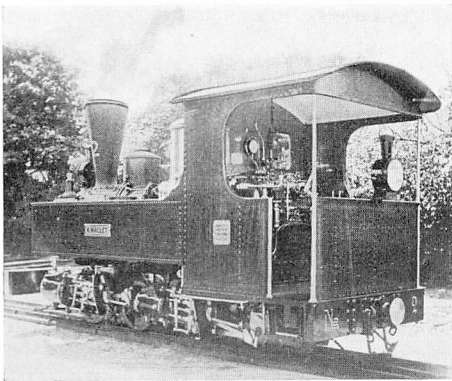
A. F. HUMMEL,
disponent.



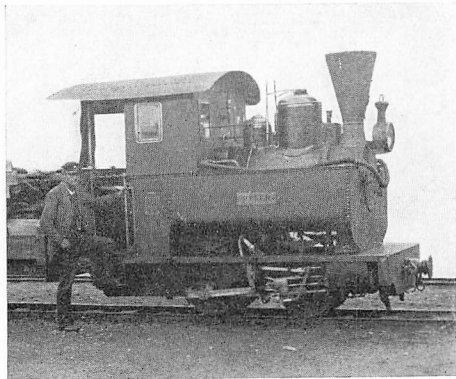
C. G. FOGELBERG,
direktör.



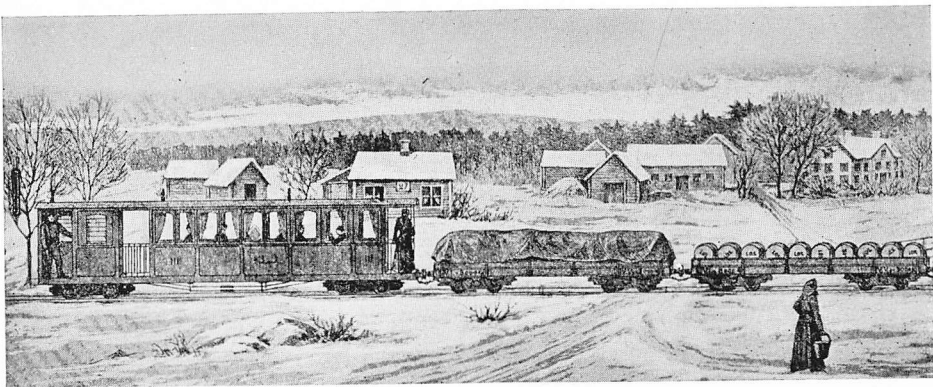
J. F. ABRAHAMSSON,
trafikchef.



Lokomotivet »A. Mallet».



Lokomotivet »Pysen».



Vagnar enligt Décauilles system.



Kosta station.

Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1891	År 1925
Spårvidd	m.	0,6	0,6
Spårlängd i huvudspår	km.	16	29,7
» i sidospår	»	0,465	2,54
Största lutning i huvudspår	‰	29	29
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	120	120
Rälsvikt	kg/m.	9,5	9,5—12
Största tillåtna hjultryck	ton	2,4	2,4
» » tåghastighet	km/t.	20	25

Rullande materiell.

Änglokomotiv, tanklok	st.	1	3
» tenderlok	»	1	1
Motorvagnar för ång- eller annan drift	»	—	1
Personvagnar med 4 axlar	»	1	3
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	14	63
» » » » 4 »	»	—	3

Personal, antal.

Ordinarie	—	16
Verkstadsarbetare	—	4

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1906.

Kassabehållning	2 726: 71
Bananläggningen	190 000: —
Rörlig materiell	70 000: —
Inventarier	6 807: 60
Förråd	5 344: 54
Verkstaden	30 087: 18
Div. debitorer	8 071: 68

S:a kr. 313 037: 71

Skulder den 31 dec. 1906.

Aktiekapitalet	125 000: —
Div. kreditorer	181 039: 87
Vinst	6 997: 84

S:a kr. 313 037: 71

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Kassakonto	1 750: 04
Växelkassor ..	160: —
Fastigheter	20 000: —
Bananläggningen	224 092: 40
Rörlig materiell	107 515: 40
Inventarier	41 309: 37
Förrådet	12 688: 97
	(forts.)

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet ..	125 000: —
Reservfonden ..	12 500: —
Förnyelsefonden	89 533: 05
Prisreglerings-	
fonden	18 561: —
Statens järnvägar	245 594: 05
Karlskrona—Växjö järnv...	13 134: 85
	1 877: 66
	(forts.)

(Tillgångar 1925, forts.)

Inköpt skog	9 525:—
Redovisningen	6 698: 31
Kristallglasbruken	14 813: 27
A.-b. Kosta glasbruk	63 050: 20
Ekeberga elektr. andelsfören.	40:—
Diverse personer	238: 12
Vinst- och förlustkonto:	
inbalanserad	
förlust	24 616: 09
årets förlust	<u>20 393: 55</u>

S:a kr. 546 890: 72

(Skulder 1925, forts.)

Kalmar järnvägar	998: 60
A.-b. Göteborgs bank	275 000:—
Diverse personer	10 285: 56

S:a kr. 546 890: 72

