

gaar, dog findes der paa den 2 Mil lange Kofstabane kun 1 Stoppefted undervejs, medens der f. Eks. paa den $3\frac{1}{4}$ Mil lange Tørringbane findes ikke mindre end 6 Stationer og 1 Holdeplads foruden Endestationerne.

Paa Jord-, Bro- og Stenliftearbejdet vil der ikke opnaas nogen nævneværdig Befparelse ved Anvendelsen af Kofstatypen, idet Planumsbredde er den samme (10 Fod) fom ved de danffe smalfporede Baner og man i et Sletteland fom Danmark kun gaaffe undtagelsesvis vil kunne have nogen Fordel ved at anvende væsentlig flæilere Stigninger og flarpere Kurver end hidtil. Koftabanens Skinner ere vel noget lettere end de danffe Baners (19 tbs. pr. Yard imod 25 tbs.), men da Lokomotiver og Vogne have omtrent samme Hjulbelastning fom her, har man for at give Skinnerne fornøden Bæreevne maattet indlægge et betydelig flørre Antal Sveller, hvad der bevirker, at denne Overbhgning i Virkeligheden her til Lands vil blive den dyrflte.

Medens Kofstaflyflemet faaledes for Anlæggets Vedkommende ikke feer at kunne yde nogen Fordel i pekuniær Henseende, er det samme Tilfældet for Drifflsmateriellets Vedkommende.

Et Lokomotiv paa Koftabanen koftede faaledes 20,000 Kr. mod 19,500 Kr. ved Tørringbanen og ca. 10,000 Kr. ved Slagensbanen. En Perfonvogn med Plads til 20 Paffagerer og et Bagagerum koftede 8,600 Kr., medens 2 Perfonvogne paa Tørringbanen med Plads til 36 Paffagerer og et Bagagerum tilfammen koftede 8,700 Kr. Luffede Godsvozne findes ikke paa Koftabanen. De aabne med en Gulvflade af 4,2 □ Meter koftede 800 Kr., medens Tørringbanen med 8,2 □ Meter koftede 1,600 Kr. osv. Koftabanens flmaa Vogne ville desuden næppe vife fig henflgtsmæssige ved Transport af de Godsarter, hvorom der er Tale her til Lands, nemlig: Korn, Foderfloffer, Svin, Tørv, Kul, Smør og lignende, der alle uden at være flærlic vægtsflhdige fordrer et temmelig flort Gulvareal, hvis Vognenes Bæreevne flal kunne udnyttes

Hvad endelig Paafanden om den flærlic billige Drift angaar, da fløttes denne navnlic paa de flundom betydelige Drifloversflud, fom Decaullille-Baner beviflic have givet paa forffellige Steber. Denne Betragtning er dog alt andet end korrekt. Drifloversfluddets flørrelfe fluldes i flige Tilfælde ikke flærlic flmaa Driffludgifter, men flærlic fløre Drifflindtægter, og disse hidrøre da atter fra de anvendte Takfler, der paa Grund af Banens ved lokale Forhold jævnlic monopoliflerede flilling kunne gives en flørrelfe, der ikke tilnærmelsesvis kan naas ved danffe Baner. De trykte Tarifer for Koftabanen vife faaledes, at Takflen for en 120 Centner Vognladning flommer eller Kul og lignende er 12 Kr. 60 Kr. pr. 2 Mil, medens den tilflvarende Takfl paa de danffe Statsbaner kun er 4 Kr. 50 Ø.

Driffludgiften ved Koftabanen angives til 6,000 Kr. pr. Mil, hvad der ingenslunde er et flærlic lavt Tal, naar man tager i Betragtning, at Banen ikke har nogen Station undervejs og ikke betaler nogen Afgifl for Benyttelsen af og Betjeningen paa Tilflutningsstationen i Veffebo. Slagensbanen har kun en Driffludgifl af ca. 7,000 Kr. pr. Mil, til Trods for, at den ikke er faa gunflig flillet i de omtalte Retninger.

Til fllutning flal anføres, at den tilladte Njøvehafllighed paa Koftabanen kun er 2 Mil i Timen.

Det vil af det her anflørte formentlic fremgaa, at medens Koftabanen fliffert er meget henflgtsflvarende paa flit flted, fløtter Paafanden om de fløre flørdele, der ville opnaas ved Anvendelsen af dette flystem til Lokalbajer her i Landet, fig ikke til flærlic grundige Overvejfler. Koflaflyflemet vil fliffert ikke tilflærlic flille i flamme Grad her til Lands fom i dets Hjemflavn, og navnlic vil det ikke medfløre faadanne Befparelfler hverken i Anlægs- eller Drifflomkofltinger, at de ville kunne opbeje de flørdele for Trafikken, fom ydes af vore hjemlige Banerflyper, der ere flærlic affpaffede efter de herflvarende Egnes Krav.

De modtagne Bilag remitteres hoflagt.

Tegner.

Til Indenrigsministeriet.