

punktet for alle tre Hovedbaner. Hertil kommer, at Færgeretten i Middelfart og Snoghøi vel tilhører det Offentlige, men paa Livstid er overdraget til Private, hvem den ikke kan fratages uden fuld Erstatning. Ved Strib tilhører den Eieren af Færgegaarden som en reel Ret og i Fredericia er den ved Privilegierne af 11te Marts 1682 § 23 overdraget til Staden; men begge de nævnte Eiere have erklæret sig villige til at afstaae deres Ret til det Offentlige uden nogetsomhelst Bederlag. Paa Anlægsomkostningerne vil der saaledes kunne spares over 200,000 Rd.

Endnu betydeligere er derimod, hvad der vil kunne indvindes i Driftsomkostningerne. Da Veien fra Gauslunde til Middelfart er noget kortere, end fra Gauslunde til Strib, er Afgangen i Beilængden vel kun  $\frac{1}{3}$  Mil ( $1,46 \div 1,14 = 0,32$ ) men da Sidebaner altid ere dyrere at drive, og det i stigende Forhold, jo kortere de ere — vil det medføre en ikke ubetydelig Besparelse, at en saadan Sidelinie paa henved  $\frac{2}{3}$  Mil vil bortfalde. At der paa Strib kun vil behøves en mindre Banegaard, end ved Middelfart, er af underordnet Betydning. Derimod er det af stor Vigtighed, at Banegaarden i Fredericia med Tilbehør, paa engang vil kunne fyldestgjøre den locale Station, som i intet Tilfælde kan undværes, Overgangstationen over Beltet, (hvorved den ved Snoghøi aldeles vil kunne bortfalde) og Udveglingsstationen for alle Rigets Baner, (hvorved den ved Taarup vil kunne reduceres til en Holdeplads). Hvilken Besparelse for Driften en saadan Concentration, og det paa et saa fordeeltigt Sted, som ved Fredericia Havn, vil medføre, lader sig vel vanskeligt udtrykke i bestemte Tal; men det antages af den i saadanne Sager meget erfarne Driftsbestyrer for de jydsk-syenske Jernbaner, at det vil udgjøre mindst 24,000 Rd. aarlig, altsaa Renten af en Capital af 600,000 Rd. Det er saaledes en Sum af omtrent 800,000 Rd., der vil blive bortkastet, hvis Linien over Middelfart skulde fastholdes.

Det er i det Foregaaende anført, at

Banegaarden i Fredericia bør flyttes fra Glaciet til Havnens umiddelbare Nærhed, og det er antydet, hvilke Fordele dette vil medføre for Banens Drift, for det reisende Publikum og for Handelen, ikke mindre end for Fæstningen. Ogsaa her stiller det sig saa heldigt, at denne Forbedring ikke behøver at kjøbes ved Pengeoffre, men tværtimod vil medføre en Besparelse. Af de med Sagen følgende Overslag vil det sees, at — affset fra Expropriationen — den foreløbig vedtagne Linie, med Banegaard paa Fæstningens Glacis og Hestebane til Havnen, antages at koste 395,270 Rd. men den projecterede Linie gjen-

nem Fæstningen med Banegaard ved Havnen. . . . . 321,506 —

hvilket giver en Besparelse af. . . 73,764 Rd. Denne Mindreudgift vil vistnok for største Deelen sluges af den kostbarere Expropriation, hvortil der ved den førstnævnte Plan er anslaaet 28,130 Rd., hvormod der til den sidstnævnte er paaregnet en Udgift af omtrent 100,000 Rd.; men ligesuldt vil der blive et Overskud (af 1,900 Rd. — og ligeover for Contractenterne, der ikke skulle bære Erstatningen for bestandigt Tab, af 72,500 Rd.). Der vil altsaa ikke kunne være noget til Hinder for i Henhold til de Beregninger, der ligge til Grund for Contracten, at modificere denne ved Overenskomst med Entreprenøren.

I det Forestaaende ere Havnene holdte udenfor Sagen, ligesom overhovedet Spørgsmaalet om Beltpassagen ligger udenfor Loven af 10de Marts 1861 og den derefter affluttede Contract. Nøiagtige Overslag derover ville først kunne affattes, naar det er afgjort, hvad der fordres. Imidlertid vil det sees, at ogsaa denne Deel af Sagen har været Gjenstand for de anstillede Undersøgelser, og det skal derfor her anføres, at Udgifter ere anslaaede:

for en Færgehavn syd fra Citadelspynten ved Fredericia til omtrent. . . . . 39,400 Rd. (foruden en Forbindelsesbane med Stationsbygningen)

for en Do. syd for Stribsoedde. . . 30,300 —

altsaa for Strib-Fredericia Linien 69,700 Rd.