

Kapitalen af 38,000 Rbd., ved at fastholde Projektet af 1860 berimod kun ved en Opoffrelse af 213,000 Rbd.

Angaaende de Færgéhavne, som vilde være at anlægge paa de Punkter, hvor Jernbanelinierne indmunde ved Lillebælt, maae vi bemærke, at de derved foranledigede Udgifter ikke ere tagne i Betragtning, ligesom vi her heller ikke skulle udtale os om disse Havnes Konstruktion og nærmere Indretning, fordi Spørgsmaalet derom staaer i nær Forbindelse med Spørgsmaalet om, ved hvilke Midler Overfarten over Lillebælt hensigtsmæssigt kan iværksættes. Det er her tilstrækkeligt at anføre, at der Syd for Striksbodde, Vest for Citadelsphinten i Fredericia, ved Kongebroen og ved Snoghøi findes gode Lokalteter for Havneanlæg, om end i mindre Grad end ved Snoghøi.

Efter i det Foregaaende at have betragtet Anlægsomkostningerne for de forskjellige Jernbanesystemer ved Lillebælt, skulle vi i det Følgende nærmere betragte de Betingelser for Driften, som de frembyde. Det er indlysende, at den direkte Striklinie (fra Causlunde til Strik) vil være den simpleste og billigste at drive. Føres Banen fra Causlunde over Middelfart til Strik, vilde Driftsomkostningerne derimod forøges i en ikke ubetydelig Grad, idet Banen erhoder en større Længde (2500 Alen), idet den kommer til at omfatte to større Stationer (Middelfart og Strik) istedetfor een (Strik) og idet Forbindelsen med Middelfarts Havn ikke kan ske direkte, men kun ved Hjælp af en Hæstebane, som befinder sig under temmelig uheldige Betingelser for en større Trafik. Disse uheldige Forhold voxe, naar Banen lægges over Middelfart, Kongebroen, Snoghøi og Taarup. Der vil da ikke alene fremstaae en større Banelængde for Driften, men da Snoghøi—Taarup bliver en Sidebane, vil den fordrø et særskilt Driftsmateriel, og ligesom Driftsmaterialet af den Grund maatte forøges, faaledes maatte Jernbaneselskabet ogsaa holde et større Maskin- og Togpersonal. Istedetfor Strik Station i Middelfart—Strik Systemet, indtræder i Kongebro—Snoghøi Systemet Snoghøi og Taarup Stationer, faaledes at Kongebro—Snoghøi Systemet faaer to større Stationer mere end Causlunde—Strik Systemet, og een større Station end Middelfart—Strik Systemet at holde i Drift, uden at det kan antages, at Trafikken paa Banerne derved vil forøges i nogen kjendelig Grad. Vi kunne derfor ikke ansee Overdriftsbestyrer Louths Angivelse om, at Middelfart—Snoghøi—Taarup Banen vil foranledige 24,000 Rbd.s større aarlig Udgift til Drift og Vedligeholdelse end Causlunde—Strik Banen for overdrøve, navnlig naar den fyenfte Bane føres til Kongebroen, medens Endestationen med Lokomotiv- og Vognremiser forbliver ved Middelfart, eller i en Afstand af  $\frac{1}{2}$  Mil derfra. Føres Strikbanen over Middelfart, antage vi, at Drifts- og Vedligeholdelsesomkostningerne vilde forøges med c. 8,000 Rbd. om Aaret ligeoverfor den direkte Striklinie.

Ifølge det Foranførte er den direkte Striklinie faaledes den, der stiller sig gunstigt faabel med Hensyn til Anlægs- som til Driftsomkostninger.

Føres Strik Banen over Middelfart, vilde Anlægsomkostningerne forøges med 175,000 Rbd. og Driftsomkostningerne med 8,000 Rbd. om Aaret.

Føres den fyenfte Bane over Middelfart til Kongebroen og forbindes den med den ijdste Hovedbane ved en Sidebane fra Snoghøi til Taarup, vilde Anlægsomkostningerne berimod forøges med 317,000 Rbd. og Driftsomkostningerne med 24,000 Rbd. om Aaret.

Kjøbenhavn, den 8de December 1862.

Anton Hoffmann.

N. Holst.