

nisteriet dog anseet det for rettest foreløbigt at indskrænke Planen til Lillebelt, deels fordi Forbindelsen over samme er af største Vigtighed for selve Driften af de jydsk-sjyenske Jernbaner, deels fordi det maa ansees onskeligt, at der i denne Henseende indvindes større Erfaring, forinden der strides til det betydeligere Foretagende for Storebelts Vedkommende. Naar saadan Erfaring er indbundet, tør det tillige antages, at det sjællandske Jernbaneselskab i Betragtning af de Fordele, som de sjællandske Baner kunne vente af dette Foretagendes fuldstændige Gjennemførelse, vil deeltage i Udgifterne derved og i det Hele komme Sagen imøde.

Hvad Planen for Anlægget angaaer, henvises til de hermed følgende Planer og Overslag. Det er paatænkt at anlægge et Anlægssted uden Beskyttelse paa den sydlige Side af Stribsovde, hvor Kysten af Naturen er tilstrækkelig beskyttet, og ved Citadelspynten i Fredericia et Havnebasin, hvis Moler skulle dække Anlægsstedet for Dampfærgerne. Den nuværende Havn ved Fredericia vil ikke kunne benyttes, da den savner Rummelighed, saavel i Indløbet, som i Basinet. Anlægsstedet ved Fredericia sættes i Forbindelse med Stationen ved et Forbindelsesspor.

Ifølge Overslagene ville Omkostningerne ved disse Anlæg, herunder ikke medregnet Expropriationsudgifter og Told af de anvendte Materialier m. m., udgjøre

for Anlægget ved Strib:	
Anlægsstedet og Steenbeklædning	c. 42,000 Rb.
Færgespor	c. 11,000 —
	———— c. 53,000 Rb.

for Anlægget ved Fredericia:	
Havn med Anlægssted og Steen-	
beklædning	c. 97,000 Rb.
Forbindelses- og Færge-	
spor	c. 30,000 —
	———— c. 127,000 —
Talt	c. 180,000 Rb.

Naarlig af Hensyn til Søorm, der som bekendt i Lillebelt forarsage stor Udælgelse paa alt i Vandet anbragt Lommerværk, foreslaaes permanente Constructioner af Beton under og Granitmurværk over Vandet, men Anlægsomkostningerne ville kunne nedsættes med circa 40,000 Rdl., hvis Lommerbolværker anvendes istedetfor Steenbolværker.

Med Hensyn til de enkelte §§ bemærkes:

ad § 3.

Den hele Dampfærgeentreprise bør vistnok rettest udgjøre et Led af det hele Jernbanesystem, saaledes at Anskaffelsen af Materiellet saavel som Driften og Vedligeholdelsen skeer efter de samme Regler, som i Henhold til Lov af 10de Marts 1861 ere fastsatte med Hensyn til Jernbanerne. Da det imidlertid ikke er sikkert, om en Overeenskomst herom vil kunne opnaaes med Driftselskabet paa de i denne Henseende i nysmeldte Lov foreskrevne Betingelser, maa Ministeriet ansee det for onskeligt at have Bemyndigelse til i fornødent Fald at kunne afvige fra Lovens Bestemmelser.

Jøvrigt bemærkes, at man antager foreløbig at kunne nøies med een Dampfærge, hvorved der vil have Leilighed til at indvinde større Erfaring med Hensyn til den hensigtsmæssigste Construction af saadanne Færtoier, forinden en større Capital anbringes deri.

Naar Færgerne maatte trænge til Reparation, vil en almindelig Dampbaad midlertidig kunne benyttes. Ifølge indhentede Oplysninger antages Prisen paa en Dampfærge ikke at ville overstige 140,000 Rb.

ad § 6.

Saavel Forpagteren af Færgeriet ved Strib som Communalbestyrelsen i Fredericia have ved de i sin Tid stedfundne Forhandlinger frasalbet Krav paa Havneafgift af Dampfærgerne.