

wilbe altsaa kunne beregnes til 49,000 Rd. om Aaret eller ontrent 30 pCt. af den Capital, hvorom der er Tale.

Der er her ikke beregnet Noget for den Forøgelse af Persontrafikken, som utvivlsomt vil blive en Følge af den større Bequemmelighed, der tilbydes de Reisende ved de nye Anlæg. Jeg har paa flere Steder haft Leilighed til at overbevise mig om, at Ubequemmelighederne i Fredericia og Nyborg bringe et stort Antal Reisende til at foretrække Damstfærene for Jernbanerne, og jeg nævner derfor ingen Tvivl om, at mange Reisende ville foretrække Jernbanerne fremfor Dampstfærene, naar de nye Anlæg komme istand. Jeg har derfor ikke nogen Betænkelighed ved at beregne den af de nye Anlæg flydende aarlige Meerindtægt til det anførte Beløb af 49,000 Rd. Netto, idet den ved den større Trafik foranledigede, men forholdsvis ringe Forøgelse af Driftsudgifterne kan antages rigeligt at blive opveiet af Indtægten af den forøgede Persontrafik.

Naar de foreslaaede Anlæg blive udførte, vilde Statsbanerne med langt mere Gfletryk end tidligere kunne føre Concurrencen med Dampstfærene imellem Korsør og Kiel, og denne Fart vilde saaledes have mindre Betydning for Jernbanerne, hvis det kunde forventes, at en betydelig Underbalance for Dampstfærene vilde tvinge disses Rhebere til enten at indskrænke Antallet af Skibenes Farter eller at indskrænke Skibenes Størrelse og Godhed eller at forhøje Tarxterne. Men saalænge som Statskassen bærer Underbalancen ved Korsør—Kiel—Farten, ere Jernbanerne uheldig stillede i Concurrencen, og det er kun ved at tilbyde de Reisende en større Bequemmelighed, at de kunne vente at drage dem til sig. At Jernbanerne ere berettigede til at gjøre sig Forhaabninger i saa Henseende, fremgaaer deraf, at ikke saa Reisende allerede nu foretrække Jernbanerne fremfor Dampstfærene tiltrods for de Besværligheder, som ere forbundne med Overfarten over Belterne.

Finansministeriet har som Betingelse for at opgive Korsør—Kiel—Postdampstfærsfarten forlangt, at Jernbanerne skulle indrette Nattog, som befordre Posterne imellem Kjøbenhavn og

Hamborg i samme Tid, som det skeer om Sommeren via Korsør og Kiel.

Disse Tog vilde koste de jydsk-fyenske Jernbaner henved 60,000 Rd. om Aaret. For at dække denne Udgift udfordres der ca. 25 Reisende med hvert Tog. Hvorvidt de nye Tog vilde drage et saa stort Antal Reisende til Jernbanen, er det selvfølgelig ikke muligt at paavise, men jeg kan ikke troe Andet end, at man maa kunne gjøre Regning derpaa, saameget mere, som de nye Tog imellem Nyborg og Neumünster komme til at berøre et stort Antal Stationer, der ikke have haft nogen Nytte af Korsør—Kiel—Farten, og som Sylland opnaaer nye Forbindelser, saavel med Hertugdømmerne og Hamborg som med Sjælland og Kjøbenhavn. Men selv om det ikke maatte lykkes Jernbanen at drage en eneste Reisende til sig, vilde det dog være fordeelagtigt for Staten at opgive Postdampstfærsfarten imellem Korsør og Kiel og erstatte den med Nattog gennem Fyen og det sydlige Sylland. Saavidt mig bekjendt, beløber Underbalancen ved bemeldte Dampstfærsfart sig til ca. 70,000 Rd. om Aaret, naar der tages tilbørligt Hensyn til Værdiforringelsen af de dertil anvendte Skibe og Forrentningen af den i dem anbragte Capital. For denne Udgift opnaaes kun en directe Postforbindelse imellem Kjøbenhavn og det vestlige Europa i 7—8 Maaneder af Aaret, og Staten vilde altsaa kunne bringe et Offer af 120,000 Rd. om Aaret for at faae denne directe Forbindelse vedligeholdt hele Aaret igjennem, hvilket opnaaes ved de nye Nattog. Forsaavidt som Underbalancen ved Korsør—Kiel—Farten er anslaaet for høit, — hvad jeg forøvrigt ikke antager, — skal jeg blot bemærke, at man ved at ansætte den til det Halve af det anførte Beløb, beregnet for et heelt Aar, ikke engang naaer ned under den totale Udgift til de nye Jernbanetog.

Opgivelsen af Korsør—Kiel—Farten vil altsaa under alle Omstændigheder være til Fordeel for Statskassen. Men ved Siden af denne Fordeel opnaaes der andre Goder navnlig for Syllands Bedkommende. Naar Nattogene indføres i Fyen og det sydlige Sylland,