

Overfarten kun medtager ringe Tid, vil man ved at gaae flere Gange over kunne overføre betydelige Quantiteter af Gods.

Ihvorvel det for paakommende Tilfælde Skuld vilde være meget ønskeligt at have 2 Dampfærger, hvoraf den ene tjente som Reserve, har man dog af Hensyn til Udgifterne troet foreløbig at burde indstrænke sig til Anskaffelsen af een Dampfærge, saameget mere som den anden Færge rettest burde bygges saaledes, at den kunde tjene som Reserve baade for Store- og Lillebelt.

Ved disse Anlæg vil man saavidt som det overhovedet er gjørligt fjerne alle de Ulemper, som for Tiden hefte baade ved Person- og Godstrafiken. Man vil undgaae Omlæsning af Post- og Reisegods, ligesom af alt Fragtgods, man vil spare Havnepenge, ligesom ogsaa den kostbare Kjørsel af Gods mellem Havnene og Jernbanestationerne.

Ved Nyborg er det ligesom tidligere paa- tænkt at forlænge Stationens Spor ud i Fjorden paa en Mole, til hvilken Dampskibene kunne lægge an. Togene ville altsaa blive bragte til Siden af Fartøjerne, de Reisende ville fra Jernbanevognene kunne stige lige ombord i Dampskibet, Fragt-, Reise- og Postgods kan ligeledes bringes lige ombord, medens det nu maa transporteres pr. Axel, og Havnepengene ville falde bort. Skjøndt Omlæsningen af Gods ikke undgaaes, saa formindskes dog de dermed forbundne Ulemper, ligesom der vil vindes Tid baade for Person- og Godsbefordringen.

Det bemærkes, at der af Regjeringens Teknikere er foreslaaet at anlægge en Havn ved Skipshavn og at forbinde denne ved en Jernbane med Nyborg Station, hvorved vilde opnaaes en kortere Afstand over Beltet og i Vintervinter færre Afbrydelser af Forbindelsen mellem Sjælland og Fyen. Da et saadant Anlæg, der forøvrigt, inden man bestemte sig derfor, maatte være Gjenstand for nærmere Undersøgelse, vilde koste c. 107,000 Rd., har man anseet det rettere at indstrænke sig til det foreslaaede Anlæg, der er anslaaet til 30,000 Rd.

Skjøndt det efter de gjældende Bestemmelser antages, at Skibs- og Vareafgifter ikke

blive at erlægge ved de projecterede nye Anlæg, er det dog anseet rettest i Loven at optage en udtrykkelig Bestemmelse herom.

De foreslaaede Foranstaltninger ville altsaa for Persontrafikens Vedkommende fjerne alle de Ulemper, der nu hefte ved Routen gennem Fyen, og for Godstrafikens Vedkommende fjerne dem forsaavidt angaaer Lillebelt og tildeels forsaavidt angaaer Storebelt. De ville sætte Jernbanerne i Stand til at drage en større Persontrafik til sig og til at udvikle saavel Godstrafiken mellem de enkelte Landsdele navnlig Fyen og Jylland, som Godstrafiken mellem Kjøbenhavn paa den ene Side og Fyen og det sydlige Jylland paa den anden, og de ville gjøre det muligt at opgive Postdampskibsforbindelsen mellem Kiel og Korsør, hvorved deels vil opnaaes en Besparelse deels en større Trafik droges over paa Statsbanerne.

Udgifterne ved de projecterede Anlæg ere ifølge Overflagenes anslaaede saaledes:

til Anlæg af Havne m. v. ved Fredericia og Strib, med Spor etc. ....	160,000 Rd.
til en Dampfærge .....	90,000 —
til en Anlægsbro ved Nyborg med Spor .....	30,000 —
Salt ...	280,000 Rd.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt disse Udgifter ville forrente sig, skal man bemærke Følgende:

Den directe Besparelse af Udgifter til Transport af Personer, Reise- og Postgods i Nyborg vil alene omtrent dække Renten af den til den der projecterede Anlægsbro fornødne Capital. Paa almindeligt Fragtgods bespares i Kjørsels- og Omlæsningsomkostninger henholdsvis for Vognladnings- og Stykgods 2 à 3 f. og i Havnepenge 2 à 4 f. pr. Centner. Paa en Vognladung Gods (120 Centner) bespares altsaa henved 5 Rd., paa Stykgods 7 f. pr. Centner. Baade de directe og indirecte Fordele ved det omhandlede Anlæg tør saaledes paaregnes at blive betydelige.

Hvad Anlagene ved Lillebelt angaaer, da vil Driften af Dampfærger, dens Vedligehold-