

baade for Jernbanen og Postvæsenet. Endelig maa det anses for givet, at om der end ved det oftnævnte Projekt vil kunne tilveiebringes et Anlæg, der i den første Tid vil være tilfredsstillende, vil Anlægget under en yderligere Udvikling af Trafikken over Store Belt snart vise sig ude af Stand til at fyldestgjøre de Forbringer, der ville blive stillede til samme.

I Henshold til Foranstaaende har man forment at burde slutte sig til Kommissionens Forslag om Anlægget af Dampfærgehavnen ved Korsør nordvest for den nuværende Havn.

Dampfærgeanlægget ved Nyborg var af Kommissionen foreslaaet indrettet Syd for den nuværende Banegaardsplads ved Opfyldning af en Del af Fjordarealet og Bygning af en Mole i sydvestlig Retning, saaledes at selve Anlægsstedet for Dampfærgerne blev paa den vestlige Side af denne Mole. Denne Beliggenhed er ved den stedjundne fornyede Undersøgelse af Sagen erkjendt for den heldigste under de tilstedeværende Forhold. Det er imidlertid anset for rettest at foretage enkelte Modifikationer i Projektet, dels fordi der maa paaregnes en noget større Længde for Færgerne end forudsat af Kommissionen, dels for at der kan opnaas en bedre Tilslutning til Sporarrangementet paa Stationen. Ifølge det reviderede Projekt vil der være at tilveiebringe en Opfyldning c. 300 Fod ud fra Land! Til denne Opfyldning slutter sig da en Mole af 360 Fods Længde. Molen bliver herefter 60 Fod længere end tidligere projekteret, medens Retningen forbliver den samme som efter Kommissionens Projekt, saa at Havnen altsaa vil kunne beseiles med samme Lethed som af Kommissionen forudsat. Jorddæmningen begrænses mod Fjorden med et sædvanligt Stenglaciis, men imod Havnen med et Bolværk, der lægges saaledes, at det kan afgive en bekvem Plads for Reserverfærger. Omkostningerne ved Gjennemførelsen af det af Kommissionen foreslaaede Projekt vare an-

slaaede til c. 230,000 Kr. Omendstjøndt det nu foreslaaede Anlæg vil erholde et noget større Omfang og en mere fremstødt Beliggenhed, vil det dog være muligt at bringe det til Udførelse for den nævnte Sum. Dette hidrører dels fra, at der formentes at kunne opnaas forskellige Besparelser i de tidligere beregnede Priser, dels fra, at der i den af Kommissionen anslaaede Sum var indbefattet Udgifter til Flytning af Varehuset paa Nyborg Station, som senere er bleven foretagen.

Med Hensyn til Indretningen af selve Dampfærgerne bør formentlig i det Bæsentlige de af Kommissionen givne Antydninger følges, dog at der gives Færgerne en noget større Længde, for at de i fornødent Fald kunne optage et større Antal Vogne. Efter de nuværende Priser formentes Omkostningerne at kunne holdes indenfor den af Kommissionen angivne Pris af 550,000 Kr. pr. Styk. Til Bestridelse af Trafikken vil det være nødvendigt at have mindst 2 Dampfærger til Disposition, og dette Antal foreslaas derfor srag anskaffet.

Ifølge det Foranstaaende ville Udgifterne ved Etableringen af Dampfærgeforsbindelsen stille sig saaledes:

Til Anlægget af Dampfærgehavnen	
i Korsør	c. 320,000 Kr.
Til Anlægget af Dampfærgehavnen	
i Nyborg	c. 230,000 —
Til Anskaffelse af 2 Dampfærger c.	1,100,000 —
	<hr/>
	ialt . . . 1,650,000 Kr.

Anlægget af Havnene og Anskaffelsen af de 2de Færger formentes at kunne være tilendebragte inden Udgangen af Finantsaaret 1882—83. Hvad Lovforslagets enkelte Bestemmelser iøvrigt angaar, da trænge disse formentlig ikke til nogen nærmere Begrundelse.