

denne, i hvilket der kan lægges til Broflap, og Ind- og Udladning af Bogne saaledes finde Sted samtidig fra 2 Færger. Derved vil Overstibningen af 2 Bogne kunne foregaa betydelig hurtigere end nu og Planerne for forskjellige Togs Overførelse lægges uafhængig af hinanden; desuden vil det nye Leie kunne fungere som Reservereie, og indtrædende Eftersyn og Reparationer af det nu tilstedeværende Leie ville ikke udelukke Brugen af Dampfærger.

Omfostningerne ved Anlægget af det nye Leie i Korsør ville ifølge Overingeniørens Beregning foruden Udgifterne til Grunderhvervelsen, der paatænkes afholdte af Kontoen for Tab og Skade ved Jernbane- og Havneanlæg, andrage 200,000 Kr. og ved det i Nyborg 150,000 Kr., saafremt der til Leierne anvendes Tømmerkonstruktioner. Forjaavidt der, hvad man ubetinget finder tilraadeligt, gives dem en permanent Konstruktion af Sten, maa der hertil føies et Beløb af 25,000 Kr.

Den samlede Udgift til Anlæg af Færgeleierne vil altsaa udgjøre 375,000 Kr.

Udgiften til Færgeleiet i Korsør foreslaar man afholdt af de sjællandske Statsbaners Reservecfond med 200,000 Kr.

ad II. h. Under Hensyn til, at det har været et Hovedsiemed ved Anlægget af Skive-Glyngøre Banen at bringe Morsø i lettere Forbindelse med Omverdenen, og at det til Opnaaelsen af dette Siemed vilde være rigtigt, at Overfarten over Sallingssund lagdes i Statsbanernes Haand, blev der ved Finantsloven for Finantsaaret 1884-85 meddelt Ministeriet Bemyndigelse til at lade Statsbanerne overtage Færgeriet over nævnte Sund, hvilket hidtil havde været drevet af Nykjøbing Kommune, ligesom der blev meddelt Bevilling til Opsørelse af en Stationsbygning i Nykjøbing, dog kun under den Forudsætning, at Bygningen opførtes som permanent, og ikke, saaledes som Ministeriet navnlig af Hensyn til en eventuel Dampfærgeforbindelse over Sallingssund havde foreslaaet, kun blev af provisorisk Karakter. Under de Overveielser af Forholdene, der derefter fandt Sted, kom man imidlertid til det Resultat, at Spørgsmaalet om Oprettelsen af en Jernbane-Dampfærgeforbindelse mellem Glyngøre og Nykjøbing strax burde tages op. Navnlig kunde Hensynet til det Færgeapparat, som Staten overtog fra Nykjøbing Kommune, ikke afgive Grund til at udsætte en hensigtsmæssigere Ordning, idet det omhandlede Apparat i det Væsentlige kun bestod af en Dampbaad, der utvivlsomt snart vilde vise sig altfor lille til at bestride den daglige Fart. Det er uomtvisteligt, at Skive-Glyngøre Banen, saafremt den fik Nykjøbing til Endestation, vilde komme under langt gunstigere Trafikforhold end nu. Naar Gods til eller fra Nykjøbing paa sædvanlig Maade skal føres over Sallingssund, saaledes at altsaa Umladning finder Sted, vil nemlig en meget betydelig Del af dette Gods foretrække Søveien ad Vimsfjorden for Jernbanen. For at kunne konkurrere med Søveien om Morsø Trafiken maa Jernbanen saa vidt mulig fjerne den Hindring for Godstrafiken, som Sallingssund frembyder, og dette vil lettest ske ved at etablere en Jernbane-Dampfærge-Forbindelse over bemeldte Sund i Lighed med den, der er etableret over Oddefund, hvilket Færgeapparat tilmed ikke vil blive væsentlig kostbarere at drive end et ganske almindeligt Dampfærgeapparat. Det maa saaledes erkendes, at Statsbanernes Interesser kræve, at der tilveiebringes en Jernbane-Dampfærge-Forbindelse mellem Glyngøre og Nykjøbing, og at en saadan Forbindelse snarest tilveiebringes, idet det nuværende Dampfærgeapparat maa betragtes som utilfredsstillende.

I Henshold hertil har man ladet Overingeniøren for de nye Statsbaneanlæg til Tilveiebringelsen af en saadan Dampfærgeforbindelse udarbejde det medfølgende Projekt, som Ministeriet i det Hele maa finde formaalkstjenligt, og med Hensyn til hvilket man skal oplyse Følgende:

Paa Sallingssiden er det efter de foretagne Undersøgelser fundet rettest at henlægge Dampfærgehavnen til den nordlige Side af Odde, tæt Øst for den nuværende Havn ved Glyngøre, idet ikke alene den lette og bekvemme Sporforbindelse, som derved kan tilveiebringes mellem Havnen og Stationen, taler for denne Beliggenhed, men ogsaa Veseilings- og Isforholdene.

Paa Morsøssiden er Havnen lagt ind i Bugten ved Nykjøbing umiddelbart Syd for Byens Havn. Et Blis paa Korvet kunde lede til den Antagelse, at Havnen naturligt fandt sin Plads ved „Drodden“, hvor Isfriheden maa være størst, men overveitende Grunde tale formentlig for det førstnævnte Valg. I saa Henseende maa baade fremhæves de gunstigere Bundsforhold og den fuldkomment beskyttede Beliggenhed, men navnlig den bekvemme Tilslutning, som derved vil opnaas for Byen, medens et Havneanlæg ved „Drodden“ vilde nødvendiggjøre et selvstændigt Baneanlæg, der selvfølgelig vilde fordyre baade Anlæg og Drift betydelig.