

delftrup, Laurberg og Støvring Stationer ere betingede af Erhvervelsen af den her- til fornødne Grund, og at derfor disse Arbejder, saafremt Grund ikke erhverves ved frivillig Overtagelse, maa udsættes indtil særlig Bevilling paa et følgende Aars Finantsloof erhverves, idet man er gaaet ud fra, at der uden en saadan savnes Hjemmel til at bringe Loven af 12te April 1889 om Grundaffaaelse ved Udvikler af Statsbanerne m. v. til Anvendelse.

Singerslev.

Et Folkethingets Finantsudvalg.

Jacob.

232) II. o. Ny Post. Skrivelse fra Indenrigsministeren:

Indenrigsministeriet. Kjøbenhavn, den 4de December 1889.

Af Regjeringen er der gjentagne Gange, senest paa Finantslooforslaget for 1887—88, jfr. Rigsdagstidende for 1886—87, Tillæg A., Sp. 1353—54 ff., løgt Bevilling til Anlæg af nye og større Dampfærgehavne ved Lillebeltsøversfarten, uden at de i saa Henseende stillede Forslag have vundet Tilslutning fra Rigsdagens Side. Forholdene ere imidlertid af en saadan Art, at en Forbedring af Overtagelsesforholdene dersteds maa anses meget ønskelig, idet ikke alene Persontrafikken mellem Sjælland og Hyl- land er i stadig Stigen, men navnlig Gods-trafikken paa nævnte Route i Aarens Løb er voxet saaledes, at den siden 1884, da Forslaget om større Dampfærgehavne og Færger først fremkom, næsten er fordoblet. Følgen af denne Trafik er, at Færgerne ved Lillebelt daglig udføre flere Extraturer end ordinære Farter, og at der maa foretages gennemsnitlig 13 Turer i Døgnet. Det er en Selvfølge, at Tilstedeværelsen af Færger af den større Type betydelig vilde lette denne Trafik; men da Anskaffelse og Driften af de store Færger er langt kostbarere, og da den dermed følgende Ombygning af de nuværende Færgehavne derhos vilde medføre en meget betydelig Udgift, har man henvendt sin Opmærksomhed paa, om der ikke kunde raades Bod paa de nuværende Forhold ved økonomiske Offre af mindre Omfang.

Overtagelsen raader over 3 Færger, nemlig 2 almindelige Hjulfærger og 1 is- brydende Skruerfærge, og der kan saaledes dagligen være 2 Færger i Fart, hvormed ikke alene den nuværende, men ogsaa en noget forøget Trafik vil kunne bestrides. Da der imidlertid kun findes eet Færgeleie paa hver Side af Beltet, nødvendiggjør den samtidige Anvendelse af 2 Færger, at disse maa krydse hinanden i Beltet, og disse Krydsninger ere ikke blot ofte vanskelige paa Grund af Strømforskelene i det smalle Farvand, men de medføre derhos den Ulempe, at den mindste Forsinkel- se og Uregelmæssighed i den ene Færges Fart fremvinger tilsvarende Forsinkel- se i den anden. Tilvejebringelsen af endnu et Færgeleie paa hver Side vilde derfor hjælpe til en betydelig intensivering og sikkrere Benyttelse af det forhaandenværende Materiel, men dernæst vilde der derved kunne afhjælpes et oftere følt Savn ved Overtagelsen.

Som bekjendt kunne Personvognene ikke føres over Beltet ved Gjen- nærmelsen af de egentlige Persontog, da den ene Færge kun kan optage Post- og Bagagevognene. Havdes der derimod 2 Færgeleier paa hver Side af Beltet, saaledes at man til Overtagelsen af et Persontog samtidig kunde benytte 2 Færger i hver Retning, vilde ogsaa uden nogen Forsinkel- se i alt Fald den væsentlige Del af Person- vognene kunne overføres og de Reisende forstaaes for den i Særdeleshed om Natten besværlige Ud- og Indstigning af Vognene.

Af de hermed følgende 2de Planer vil det ses, at der med forholdsvis ringe Arbejde og for en Beløstning af ca. 200,000 Kr. vil kunne tilvejebringes et 2det Færgeleie saa vel i Fredericia som i Ström nuværende Færgehavn, hvilke Anlæg maa ønskes bragte til Udførelse snarest mulig.