

Sejlrouten mellem Kalundborg og Aarhus er ca. 12 Mil, mellem Næsnaes og Aarhus ca. 10 Mil lang. Som Følge heraf vil en Færge paa denne Strækning højst kunne gøre et Par Time om Dagen, og hvis Forbindelsen skal faa nogen nærbærdig Trafikevne, vil det derfor blive nødvendigt at anvende Færger af Storebæltstypen, der kunne overføre et større Antal Vogne ad Gangen. Opretholdelsen af en Dampfærgeforbindelse paa en saa lang Strækning vil formentlig kræve mindst 4 Færger, hvis Anskaffelse vil koste ca. 4,200,000 Kr. Anlægget af de fornødne Dampfærgehavne vil antagelig koste 1,800,000 Kr., og saafremt der ogsaa paa Samsø skal bygges en Færgehavn med Tilbehør ved Koldbj Raas, ville de samlede Omkostninger ved Tilvejebringelsen af en Dampfærgeforbindelse Aarhus—Kalundborg næppe kunne sættes til mindre end 7 à 8 Mill. Kr.

For den under 2 ommeldte Routes Vedkommende maa hertil lægges Udgiften ved Anlægget af en Jærnbane Kalundborg—Næsnaes, eller ca. 1,000,000 Kr.

Den under 3 nævnte Route gaar ud paa 2 Dampfærgeforbindelser, hvis Længde hver for sig bliver betydelig mindre end de ovenfor omtalte. Ogsaa til denne Forbindelse maa det navnlig af Hensyn til Farvandet anses hensigtsmæssigt at anvende store Færger, men man vil i det mindste foreløbig formentlig kunne nøjes med 2 Færger paa hver Route. Under Forudsætning af, at Forbindelsen føres fra Næsnaes Pynten til det nuværende Udfisningssted Ballen paa Samsøs Østkyst og med Jærnbane derfra til et Punkt paa Dens Nordvestkyst noget Nord for Kolsøre Hage, kunne Bekostningerne ved Anlægget anslaaes til følgende Beløb:

Jærnbanen Kalundborg—Næsnaes.....	ca.	1,000,000 Kr.
Dampfærgehavn ved Næsnaes.....	-	1,000,000 —
Dampfærgehavn ved Ballen.....	-	1,000,000 —
Jærnbanen paa Samsø.....	-	1,500,000 —
Dampfærgehavn Nord for Kolsøre Hage.....	-	1,000,000 —
Dampfærgehavn ved Aarhus med Forbindelsesspor til Aarhus Banegaard.....	-	800,000 —
4 Dampfærger.....	-	4,200,000 —

I alt... ca. 10,500,000 Kr.

Det af Udvalget fremsatte Spørgsmaal, om der i Overfartens Udstrækning, Farvandets Bessaffenhed eller andre Forhold ligger nogen væsentlig Vanskelighed for Oprettelsen af nogen af de nævnte Dampfærgeforbindelser, kan vel til en vis Grad besvares benægtende; men man skal dog ikke undlade at fremhæve, at de omhandlede Forbindelser rimeligvis ville vise sig lidet hensigtsmæssige. Dampfærgeforbindelser af en saa stor Udstrækning ville, selv om store Færger anvendes, ikke have saa stor Trafikevne, at deres Betydning for Samfærdselen kommer til at staa i Forhold til de betydelige Anlægsomkostninger. Forbindelsernes Endepunkt Aarhus synes derhos at ligge vel nordligt til, at Routen skulde faa en saadan Betydning for hele Sjælland, at de store Bekostninger derved kunde motiveres. I saa Henseende kan det oplyses, at den Godsmængde til og fra Nordjylland — Nord for Skanderborg —, som for Tiden passerer Storebælt, for begge Retninger tilfammen andrager ca. 25,000 Tons aarlig, og det kan næppe ventes, at den samlede Godstrafik paa nogen af de her omhandlede Dampfærgerouter vil komme til at overstige dette Quantum. I Sammenligning med Godstransporten over Lillebælt, der sidste Aar androg 194,400 Tons, vil den Trafik, der kan paaregnes ad den ny Route, blive forholdsvis ringe.

L. Bramsen.

Fr. Mortensen.

Til Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Foranstaltninger til Oprettelse af en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde.