

Rejsende til Sydjylland ville utvivlsomt altid gaa over Fyn, og denne Linie kan derfor kun befries for nordjydske rejsende eller c. 122,000 om Aaret. Største Parten af disse rejsende foretrække for Tiden Routen over Fyen for at undgaa Søen og dens Besværligheder; men det er højst rimeligt, at omtrent hele Rejsestrømmen kunde trækkes over Kalundborg, hvis der paa denne Route sattes i Fart Skibe eller Færger, der ere indrettede efter Nutidens Fordringer: hurtige og rolige i Søen; der- ved vilde den fynske Hovedbane kunne lettes for c. 340 rejsende om Dagen, hvilket antagelig vilde være tilstrækkeligt til at undgaa at dublere Itogene paa Fyn og i høj Grad lette Trafikken over Lillebælt.

Godstrafikken paa den fynske Hovedbane udgør c. 300,000 Tons aarlig, hvoraf c. 60,000 Tons ere transiterende mellem Sjælland og Nordjylland, og c. 60,000 Tons mellem Sjælland og Tyskland samt c. 20,000 Tons mellem Fyn og Tyskland.

Den fynske Hovedbane og særlig Lillebælts-Overfarten vil altsaa kunne lettes for henimod Halvdelen af Godstrafikken ved ny Linier mellem Sjælland og henholdsvis Nord- og Sønderjylland, men det turde mulig være meget tvivlsomt, om det kan betale sig at sætte Dampfærger i Gang mellem Kalundborg og Jylland paa Grund af Afstanden; derimod er Afstanden mellem Assens og Aarøsund kun c. 2 Mil og Overfarten fuldt tjenlig til at trafikkeres med Færger.

En saadan Overfart vil, naar samtidig anlægges en Bane fra Ringe til Assens, lette Hovedbanen og særlig Lillebælts-Overfarten for c. 80,000 Tons om Aaret. Vel maa det antages, at Gædsersfærgeren tager en Del af den gennemgaaende Trafik; men dels have de Egne i Tykland, nemlig Industriegnene ved Rhinen, hvorfra Godstrafikken stammer, deres naturligste Forbindelse gennem Sønderjylland, og dels er Trafikken stigende, hvorfor Indtægten af den gennemgaaende Godstrafik snarere vil stige end falde, saa meget mere som den Del af Trafikken, der vil gaa over Gædser, bliver forholdsvis kostbar at føre over Vandet paa Grund af den store Transportafstand mellem Gædser og Warnemünde og ny Færgeoverførsel ved Masnedsund. Der vil under alle Omstændigheder være tilstrækkelig Godstrafik til, at den ny Færgefart vil kunne betale sig, samtidig med at Lillebælts-Overfarten, hvormed der for Tiden transporteres c. 275,000 Tons Gods aarlig, vil blive lettet for mellem $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{3}$ af den nuværende Trafik. Denne Lettelse vil under Hensyn til den stadig stigende Trafik være mindre betydende, hvis Lillebælts-Overfarten for Tiden er overbelastet med Gods; men man kan ikke rigtig faa Øjnene op herfor, da man maa formene, at de smaa Færger over Lillebælt Dagen igennem ere mere arbejdsdygtige end Storebælts-Færgerne, og Transportmængden dog omtrent er den samme paa begge Bælter, nemlig c. 300,000 Tons.

Den lille Færge rummer 6 Vogne og løber over i 20 Minutter, altsaa frem og tilbage i Løbet af c. 1 Time, hvorefter den i Døgnet skal kunne overføre ved uafbrudt Transport c. 144 Vogne. Storebæltsfærgeren bruger 1 Time 20 Minutter til Overfart og rummer vel 16 Vogne. Turen frem og tilbage maa anslaas til med Ophold og Landsætning c. 3 Timer, og pr. Døgn kan altsaa overføres 128 Vogne. Hvis Færgeren rummer 18 Vogne, vil det samlede Antal overførte Vogne blive højst 144 pr. Dag eller det samme som Lille Bælts-Overfarten.

Man kan jo regne paa forskellig Maade; men under alle Forhold tør man nok sige, at Overførselen af Godsvogne er lettere over Lille Bælt end over Store Bælt med de for Tiden værende Færger, og Trangen til Broforbindelsen over Lille Bælt af Hensyn til Godstrafikken næppe nødvendig; desuden er den ret bekostelig, da Udgiften for Tiden til denne Overfart kun er c. $\frac{1}{4}$ Million Kroner, medens