

Driftsaar.	Antal rejsende.	Befordret Godsmængde.	Indtægt.	Udgift.	Underskud.
		Tons.	Kr.	Kr.	Kr.
1892—93 . . . . .	20,118	7,798	269,026	283,920	14,894
1893—94 . . . . .	19,761	6,152	237,620	316,298	78,678
1894—95 . . . . .	19,446	5,067	230,774	266,965	36,191
1895—96 . . . . .	22,847	5,547	262,125	323,637	61,512
1896—97 . . . . .	21,251	6,179	260,107	262,110	2,003
1897—98 . . . . .	21,762	6,162	252,479	309,551	57,072
1898—99 . . . . .	22,966	6,622	254,264	297,395	43,131
1899—1900 . . . . .	23,606	6,527	259,385	383,907	124,522
1900—1901 . . . . .	25,727	6,558	276,415	404,636	128,221
1901—1902 . . . . .	25,560	7,144	264,490	387,960	123,470

Som det vil ses, har Routen i alle disse Aar givet Underskud.

Sluttelig skal jeg tillade mig kortelig at gentage Betydningen af den omhandlede Overfart:

For Persontrafikken faar den væsentlig kun lokal og national Betydning, da Rejsestrømmen mellem Sverig—Norge og Kontinentet nærmest vil gaa over Gødser, for Norges Vedkommende muligvis over Frederikshavn, men for Fyns og Sjællands Forbindelse med Sønderjylland vil Overfarten derimod have stor Betydning.

For Godstrafikken vil den betyde, at den tyske Trafik til og fra Sverig—Norge—Fyn og Sjælland fjernes fra Strækningerne Lunderskov—Fredericia, Fredericia—Strib og helt eller delvis fra den fynske Hovedlinie.

Herved stilles den jydsk Banestrækning paa lige Fod med den østjydske Hovedbane, Lillebælts-Overfarten vil med de nuværende Anlæg yderligere kunne optage Trafik, samtidig med at det første Skridt er gjort til Deling af Trafikken over Lillebælt, hvorved undgaas de bekostelige Broanlæg ved Lillebælt.

Samtidig ville Transportafstandene blive formindskede, hvilket vil betyde billigere Fragter og dermed antagelig stigende Trafik.