

Den samlede Forøgelse af de aarlige Driftsudgifter ved de projekterede Udvidelser vil altsaa beløbe sig til:

33 pCt. af 750 000 Kr.....	250 000 Kr.
25 pCt. af Udgifterne 1 450 000 Kr. til selve Færgefarten ca.....	350 000 —
	<u>I alt Merudgift... 600 000 Kr.</u>

Til 7) Den nye Person- og Rangerstation i Fredericia anlægges saaledes, at Rangering og Sammensætning af en Togstamme vil blive billigere at udføre dér end paa den nuværende Station.

Imidlertid tænkes der henlagt en Del Rangerarbejde til den nye Station, som ikke nu udføres i Fredericia. Dette vil for det første gælde en Del af det Arbejde, der for Tiden udføres paa andre jyske Stationer, fordi Arbejdet paa Grund af de indskrænkede Forhold i Fredericia ikke kan udføres dér, hvor det naturligt hører hjemme. Denne Del af Udgiftsforøgelsen maa altsaa forventes kompenseret af en tilsvarende Nedgang i Udgifterne paa de Stationer, hvor Rangeringen nu udføres. Af helt nyt Arbejde tilkommer imidlertid Oprangering og Sammensætning af de Tog, som nu udgaar fra Strib.

Hertil er der dog taget Hensyn ved de under Punkt 5 opgjorte Driftsudgifter for Fredericia Stations Vedkommende. Besparelserne ved Færgernes Bortfald er nemlig under Hensyn til, at Fredericia fremtidig bliver Udgangsstation for fynske Tog, ansat til kun ca. 190 000 Kr. for Fredericia, medens de tilsvarende Udgifter i Strib er anslaaet til ca. 470 000 Kr.

Til 8) Som det fremgaar af Bemærkningerne til Lovforslaget, formener man at være naaet til Maksimum af Anlæggets Ydeevne, naar Trafikken skal foregaa paa tilfredsstillende Maade, og en stigende Trafik vil derfor sikkert kræve gennemgribende Forandringer saavel af Forbindelsen over Lille Bælt som af Fredericia og Strib Stationer. Den Trafik, man for Tiden har, vil derimod kunne bestrides ved Hjælp af det nuværende Anlæg, men det maa herved bemærkes, at Trafikken i Øjeblikket er betydelig mindre, end man med den gennem en lang Aarrække foregaaede jævne Udvikling for Øje maatte have paaregnet, hvis Forholdene havde været normale og ikke paavirkede af den Depression, der er fulgt efter Krigen. Der er som Følge heraf heller ikke for Tiden Tale om Vognophobninger paa den ene eller anden Side af Lille Bælt af nogen Betydning, men helt anderledes stillede Forholdet sig saavel under Krigen som i de nærmest derefter følgende Aar, idet der da fandt betydelige Vognophobninger Sted, uden at Statsbanerne dog er i Besiddelse af et statistisk Materiale, der paa fyldestgørende Maade belyser dette Spørgsmaal. Det turde imidlertid være almindelig bekendt, at Vanskelighederne ved Lille Bælt i disse Aar med Hensyn til en hurtig og præcis Overførsel af Vogne i høj Grad bidrog til at forsinke Trafikken og skabe andre Ulemper for denne, f. Eks. Forøgelse af Vognmangelen, og naar disse Ulemper ikke blev endnu større, end Tilfældet var, maa Grunden hertil søges i de Restriktioner, som Statsbanerne, tvungne af Forholdene, saa sig nødsagede til at indføre. I saa Henseende skal man særlig nævne Indskrænkningerne i Køreplanen for Persontrafikken (op til 40 pCt. i Forhold til normal Køreplan) samt de ved Transportnævnets Hjælp indførte Begrænsninger med Hensyn til Transporter paa længere Afstande og mellem Landsdelene. Disse Restriktioner bidrog i væsentlig Grad til at aflaste Overfarterne, men er som bekendt nu alle bortfaldet.

Til 9) Indenlandske Forsendelser mellem Fyn og Sjælland paa den ene Side og paa den anden Side Stationer paa de Strækninger i Jylland, der i denne Forbindelse kan blive Tale om, nemlig Linien Sønderborg—Tinglev—Tønder og Tønder—Højer, samt danske Stationer paa sydligere Linier er ret minimal (i 1922—23 ca. 20 000 t).

Den paatænkte Forbedring af Trafiklinien over Mommark-Sønderborg vil derfor ikke i nogen nævneværdig Grad kunne aflaste Godstrafikken over Lille Bælt.