

Gennemsnit for 10 Aar.

Færgerne ved	Antal rejsende pro anno.	Tons Gods pro anno.	Udgift pr. sejlet [Kvartmil.]	Indtægt pr. sejlet Kvartmil.	Overskud pr. sejlet Kvartmil.
Lille Bælt	334,800	193,500	Kr. Ø. 7. 31	Kr. Ø. 7. 55	+ 24
Store Bælt	223,400	181,400	7. 32	8. 20*)	+ 88
Helsingborg	208,900	77,100	8. 02	6. 48	÷ 1. 54
Masnedsund	121,300	58,800	8. 66	5. 95	÷ 2. 71
Oddesund	38,700	30,900	9. 24	4. 38	÷ 4. 86
Sallingsund (**).	39,100	15,400	9. 65	2. 94	÷ 6. 71
Forhold mellem laveste og højeste Tal	1 : 8,65	1 : 12,5	1 : 1,32	1 : 2,79	

Den første Betingelse for, at en Færgedrift skal kunne betale sig, er herefter *en overmaade stærk Trafik* med den deraf følgende *høje Indtægt* og *forholdsvis lave Driftsudgift*. Ingen af vore Færgeforbindelser har endnu naaet dette Maal, men Store Bælts-, Lille Bælts- og Malmøfarten med deres efter vore Forhold ret storslaaede Trafik og rige Udviklingsevne ere dog paa Vejen imod Maalet. Færgefarterne ved Oddesund og Sallingsund ville derimod neppe nogen Sinde blive rentable, om de end naturligvis ligesom alle de andre eksisterende Færgeforbindelser have deres fulde Berettigelse gennem deres Uundværlighed.

Vore 7 Dampfærganlæg have kostet ca. 12 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. for en samlet Driftslængde af 72,7 Kilometer. Hver Kilometer har altsaa kostet 172,000 Kr., medens een Kilometer af vore Banestrækninger kun har kostet ca. 130,000 Kr. Hvad Driftsudgifterne angaar, koster Dampfærgedrift 7 à 9 $\frac{2}{3}$ Kr. pr. Kvartmil eller 4 à 5 Kr. pr. sejlet Kilometer, medens Baneliniernes samlede Driftsudgift kun er ca. 2 $\frac{1}{4}$ Kr. pr. Togkilometer. Dampfærgedrift er altsaa en saa kostbar Foranstaltning, at man sikkert bør undgaa enhver ny Dampfærgelinie, naar den ikke er *absolut* nødvendig, saa meget mere som neppe nogen ny Dampfærgelinie her i Landet vil kunne opnaa en Trafik — ikke at tale om en ny Trafik — der blot tilnærmelsesvis kan maale sig med Store Bælts- eller Lille Bæltsfærgernes. Og giver en Færgedrift Underskud, vokser dettes absolutte Størrelse med Anlæggets Kostbarhed og Driftsstrækningens Længde.

Ambt.

Andersen.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

*) Store Fænger.

**) Malmøfarten er ikke medtaget, fordi der her kun foreligger 5 Aars Erfaring, og fordi de sidste Aars Fællesdrift med de svenske Statsbaner gør Forholdet mere kompliceret.