

Færgeforbindelsen. Til Besørgelsen af denne havde i 1901 ifølge forhv. Skibsinspektør, Premierløjtnant Tegners Artikel "Om Færgesæenet i Danmark" i Tidsskrift for Søvesen for 1902 4 Dampfærger, 3 Skruedampskibe og 62 Isbaade.

Dette Materiel (med Undtagelse af Isbaadene) har ifølge T.s Angivelse kostet Staten 4,540,000 Kr., hvortil kommer en i Aar paabegyndt ny Færge til 1 Mill. Kr. I alt altsaa 5,540,000 Kr. foruden Isbaade og Færgelejer. Dette Materiels Istandsættelse og Vedligeholdelse koster, ligeledes efter T. (Side 307),  $6\frac{1}{3}$  pCt. aarligt. Renten sættes til  $3\frac{1}{2}$  pCt., Amortisation og Assurance til 10 pCt. I alt 20 pCt., eller 1,108,000 Kr. aarligt. Endvidere bevilger Staten aarligt 11,600 Kr. til Isbaadenes Vedligeholdelse.

Udgiften til Kul og Olie er, ifølge Statsbanernes Driftsberetning for Aaret 1906—07 341,000 Kr. Udgiften til Betjeningen har det været vanskelig at faa for denne Overfart alene, men efter de Oplysninger, som jeg har indhentet, er den lavt anslaaet ved at ansættes til 300,000 Kr. aarligt. Hertil maa lægges for Kul og Betjening til den sidste Færge ca. 140,000 Kr. I alt altsaa 1,900,600 Kr.

Tunnelforbindelsen. Da Staten let kan skaffe de anslaaede 25 Mill. Kr. til Tunnelen til  $3\frac{1}{2}$  pCt., altsaa til samme Rente som den, der er anslaaet for Færgerne, saa andrager den aarlige Renteudgift her 875,000 Kr. Vedligeholdelsen vil, naar Tunnelen er udført forsvarligt, ikke koste noget, der er værd at regne, men skal dog sættes til  $\frac{1}{2}$  pCt.; og dens Anlægssum skal ligesaa lidt amortiseres som de alt eksisterende Baners.

Den fornødne Elektricitet til Togenes Drift, til Belysning og til Pumpning vil højest koste 150,000 Kr. for en Trafik som den, der nu haves.

Til Opsyn med Tunnelen og til Ekstralønninger og Ekstrapersonale ville 200,000 Kr. være rigeligt anslaaet.

Forholdet stiller sig altsaa saaledes.

## I.

## Færgeforbindelsen.

a) Forrentning, Reparationer, Amortisation og Assurance .....	1,108,000 Kr.
d) Kul og Olie (D. B.) .....	341,000 —
c) Betjening .....	300,000 —
d) Kul og Betjening til den nye Færge .....	140,000 —
e) Isbaadene (I) .....	11,600 —

I alt... 1,900,600 Kr.

## II.

## Tunnelforbindelsen.

a) Forrentning og Vedligeholdelse .....	1,000,000 Kr.
b) Elektrisk Drivkraft .....	150,000 —
c) Betjening .....	200,000 —

I alt aarligt... 1,350,000 Kr.

Tunnelanlægget medføre altsaa en aarlig Besparelse for Staten af rundt 550,000 Kr. Dette er dog en Post, som man maa tage Hensyn til, da den repræsenterer Renten af ca. 16 Mill. Kr. til  $3\frac{1}{2}$  pCt. Der er altsaa et betydeligt Beløb at løbe paa, saafremt den raat kalkulerede Sum af 25 Mill. skulde blive overskreden.

Men Besparelsen er dog forsvindende mod den Gevinst, som det vil være for den sjællandske Landbostand og for de sjællandske handlende til enhver Tid at kunne faa Varerne førte over. Det Tab, som disse lede i Vinteren 1892—93, er af kyndige Folk — jeg indestaar ikke for Tallet — kalkuleret til næsten lige saa stort et Beløb som det, Tunnelen vil koste at anlægge. Og dette var dog kun et eneste Aar, og det et Aar, som kan gentage sig.

At Fynboerne sikkert kunne komme her over, vil ogsaa være en Behagelighed baade for dem og for os.

Tidsbesparelsen. Nu tager Overfarten med Færgerne normalt efter Rejseplanen fra 1 Time 10 Min. til 1 Time 20 Min., foruden de 12 à 24 Min., der medgaa fra Nyborg Færgehalle til Nyborg St. Og endvidere spares den Tid, de  $3\frac{1}{2}$  Min., som det koster at tilbagelægge de  $3\frac{1}{2}$  klm. fra Svendstrup til Korsør.