

Køres der nu gennem Tunnelen med den jevne Fart af 60 klm. i Timen — der køres ofte i Udlandet med op til 100 klm. i Timen — saa tage de 24 klm. fra Svendstrup til Nyborg Station altsaa 24 Min., over for hvilke staa Færgeforbindelsens 80 Min + 18 + 3 $\frac{1}{2}$ eller 101 $\frac{1}{2}$ Min. Besparselsen i Tid bliver altsaa 77 $\frac{1}{2}$ Min. eller rundt 1 $\frac{1}{4}$ Time.

At Tunnelen har en stor Fordel over for søsvage Naturer behøves kun nævnt.

Transportevnen. I 1905—06 sejledes der efter Rejseplanerne 8 Færgeture daglig i hver Retning i Forbindelse med Tog og uden Togforbindelse endvidere 3,6 Ture eller i alt med et Middeltal 11,6 Dobbeltture, hvilket Tal i 1906—07 er vokset til 12,8. Og mere kunne de forhaandenværende Færger vanskelig præstere. Men er dette ikke tilstrækkeligt, saa maa der anskaffes flere Færger og mere Færgelejlads; medens Tunnelens Kapacitet næsten er ubegrændset. Thi forsynes denne med et automatisk virkende, elektrisk Bloksignalsystem, der selv melder tilbage, om alt er i Orden, saa er der intet til Hinder for at ekspedere Tog i hver Retning hver 12 Minut, eller endog endnu hyppigere; ja saa hyppigt, som Endestationerne Svendstrup og Nyborg kunne modtage dem, og saa hyppigt, som det rullende Materiels Masse tillader det.

Men det vilde jo kun være glædeligt, om Hindringerne skulle ligge paa de sidstnævnte Punkter; thi disse ere jo let afhjulpne, og de ere et Tegn paa en stærkt udviklet Trafik.

Tunnelen kan kort og godt modtage og besørge det, som Jernbanerne, selv med intensiv Drift, kunne tilføre den.

Et Tog hvert 12te Minut giver, blot regnet i Døgnets 12 Dagtimer, 60 Dobbeltture om Dagen mod Færgernes nuværende 12,8 daglige Dobbeltture.

At Trafikken vil vokse enormt, er en Selvfølge, selv om det vil vare en Stund, inden den stiger til det 5- à 6-dobbelte af det, som den nu er.

Fra Svendstrup til Korsør er der 3 $\frac{1}{2}$ klm., Færgerouttens Længde er beregnet til 26 klm., og mellem Nyborg Færgehalle og Station er der $\frac{1}{2}$ klm.; ialt 30 klm., medens Tunnelrouten fra Svendstrup til Nyborg Station kun er 24 klm. Naar Jernbanerne dog vedblivende, efter at Tunnelen er aabnet, med Hensyn til Taksterne beregnede Længden til 30 klm., saa vilde her jo ligge en yderligere Gevinst.

At Tunnelen i Krigstilfælde vil være af overordentlig stor Nytte for Landet, er selvindlysende.

De nuværende Færger samt Isbaadmateriellet kunne sælges eller anvendes andetsteds. Vi have jo her i Landet 6 à 7 Dampfærgeforbindelser foruden denne over Store Bælt.

De to smaa Stumper Jernbane: Korsør—Halskov (efter DB 3,8 klm.) og Nyborg—Knudshoved (ligeledes efter DB 4,1 klm.) i alt 7,9 klm., eller godt een dansk Mil, kunne nedlægges.

Desværre kan man hverken sælge eller flytte Dampfærgelejerne, men man maa se at faa anden Anvendelse for dem.

Ifølge Opgivelser fra Statsbanernes Generaldirektion staa Store Bælts Færgelejerne nu Staten i 2,280,000 Kr.

Hvor stærkt Trafikken er vokset siden Færgefartens Aabning i 1883, fremgaar af Tegners ofte citere Artikel og af D. B. Den besørgede:

	1883 (T)	1901 (T)	1905—06 (DB)	1906—07 (DB)
Personer	132,500	496,000	570,000	608,000
Tons Gods.....	14,800	280,700	350,000	382,000

Altsaa en Stigning i det sidste Aar

for Personer af 6 $\frac{3}{4}$ pCt.
- Gods - 9 $\frac{1}{4}$ -

en Stigning, som har holdt sig konstant fra Aar til Aar, og som, blot ansat til 6 pCt. aarligt, giver en Fordobling af Trafikken hvert 12te Aar, altsaa en Firdobling efter 24 Aars Forløb.

Sættes nu Store Bælts Færgefartens aarlige Udgifter til 2 Millioner Kroner,