

3. Et foreløbigt Projekt til et Færgehavnsanlæg Syd for Kalundborg.
4. Et til sidstnævnte Forslag hørende specificeret Overslag.
5. Et Generalstabskort med to Forslag (Linie I. og II.) til en Bane fra Kalundborg til Refsnæs.
6. Specificeret Overslag over Udgifterne til Anlæg af den ene af de sidstnævnte Banelinier (Linie I.).
7. Forslag til Udvidelse af Kalundborg Station i Forbindelse med Baneanlægget til Refsnæs (Linie I.).
8. Overslag over Udgifterne til sidstnævnte Udvidelse.
9. Forslag til Færgehavnsanlæg ved Refsnæs.
10. Overslag over Udgifterne til sidstnævnte Anlæg.

Som kortelig berørt i Bemærkningerne til Lovforslaget til § 1 c., jfr. § 2, har man ikke ment, at de Fordele, der i visse Retninger kan opnaas ved at lægge Færgelejerne paa Refsnæs i Stedet for ved Kalundborg, staar i et tilstrækkelig rimeligt Forhold til de herved forøgede Udgifter. Idet man forudsætter, at det vil have Interesse for det ærede Udvalg at blive nærmere bekendt med de Momenter, som ved Overvejelserne angaaende dette Forhold særlig har spillet en Rolle, skal man med Hensyn hertil meddele følgende:

Fordelene ved et Anlæg paa Refsnæs maa navnlig søges i,

- 1) at Sørejsen Refsnæs—Aarhus er kortere end Sørejsen Kalundborg—Aarhus,
- 2) at Rejsetiden København—Aarhus vil blive noget kortere over Refsnæs end over Kalundborg, og
- 3) at Isforholdene mulig er gunstigere ved Refsnæs end længere inde i Fjorden.

Hvad nu den kortere Sørejse angaar, siger det sig selv, at *Sejladsudgifterne* maa blive mindre paa den kortere end paa den længere Sejlur. Før Krigen opgjordes Sejladsudgifterne ved Dampfærgedrift (med 3 Ture i hver Retning i Døgnet) med to 15 Knobs Færger til ca. 484,000 Kr. aarlig for Turen Kalundborg—Aarhus, medens de tilsvarende Udgifter for Færgestrækningen Refsnæs—Aarhus var opgjorte til ca. 431,000 Kr., hvilket altsaa betyder en Difference i sidstnævnte Strækning Favør af ca. 53,000 Kr. aarlig. Nogen anden direkte økonomisk Fordel end denne vil den forkortede Sørejse imidlertid neppe give Anledning til, idet det Spørgsmaal, som her naturlig rejser sig: om den kortere Sørejse fra Refsnæs ikke tillader en mere intensiv og følgelig mere økonomisk Udnyttelse af Færgemateriellet end den længere fra Kalundborg, formentlig maa besvares benægtende. Man vil med 2 Færger paa Strækningen Kalundborg—Aarhus planmæssig kunne udføre i alt 4 Dobbeltture i Døgnet, og flere vil man heller ikke med Sikkerhed kunne paaregne at udføre, selv om Udgangspunktet paa Sjælland bliver Refsnæs. Med nævnte 2 Færger vil — foruden Overførsel af Sovevogne o. l. — kunne befordres aarlig indtil ca. 240,000 Tons Gods, og der vil antagelig ikke i en Aarrække blive Tale om Befordring af en større Godsmængde.

For de rejsendes Bekvemmelighed vil det neppe heller være nogen særlig Vinding, at Udgangspunktet bliver Refsnæs i Stedet for Kalundborg. Turen gennem Kalundborg Fjord er kortvarig og foregaar i Almindelighed i roligt Farvand, hvorfor den af de fleste føles som en Behagelighed, ligesom den hyppig af ikke særlig søstærke Passagerer benyttes til Indtagelse af Maaltid.

Til det andet Punkt: den kortere Rejsetid København—Aarhus over Refsnæs end over Kalundborg skal kun bemærkes, at det her drejer sig om en Forskel paa ca. 10 Minutter, og denne ringe Forskel er formentlig uden videre Betydning.

Til Belysning endelig af Spørgsmaalet om Isforholdene i Kalundborg Fjord har man gennem Marineministeriet søgt Underretning hos Meteorologisk Institut, der siden 1906 har anstillet Observationer angaaende disse Forhold. Instituttets Erklæring af 27. November 1916 med tilhørende Bilag fremsendes hermed. Af denne Erklæring fremgaar det, at Instituttet kun har haft et ret sparsomt Materiale til Raadighed, og da Observationerne tilmed kun strækker sig over en forholdsvis kort Aarrække, vil man neppe paa dette Grundlag kunne danne sig nogen egentlig Mening om, hvorvidt Refsnæs af Hensyn til Isforhold-