

dene er at foretrække for et Punkt i Nærheden af Kalundborg. Man skal i denne Henseende henpege paa, at det vel af Instituttets Observationer fremgaar, at der hyppigere er optraadt Is i den indre Del af Fjorden end ved Refsnæs; men hverken ved Refsnæs eller i den indre Del af Fjorden har Isen dog nogen Sinde været af den Beskaffenhed, at den har hindret Besejling med kraftige Dampere, hvortil den Færgetype, der her vil komme i Anvendelse, maa henregnes.

Under Hensyn til den noget mangelfulde Oplysning, som det fra Meteorologisk Institut indhentede Materiale frembyder, har Statsbanerne gennem Søfartschefen tilvejebragt Udtalelser om Isforholdene ogsaa fra nogle ældre Folk, der gennem deres Virksomhed i en lang Aarrække er kendte med Besejlingsforholdene paa Kalundborg Fjord. Disse Udtalelser, der er gengivne i Søfartschefens Rapport af 10. Januar d. A., hvoraf en Afskrift vedlægges, gaar ud paa, at selve den paa Fjorden dannede Is er uden Betydning, hvorimod der med ugunstige Vind- og Strømforhold kan føres „fremmed Is“ ind i Fjorden, og naar denne Is pakker sig sammen, kan den blive en Hindring for Sejladsen, dog kun under særlig vanskelige Forhold en Hindring for kraftige Dampere, *men* — tilføjes der — disse Vanskeligheder kan opstaa lige saavel i Bunden af Fjorden ved Gisseløre som ved Refsnæs, alt efter som Vind- og Strømforholdene stiller sig.

De af Statsbanerne selv i denne Isvinter gjorte Erfaringer bekræfter til en vis Grad foranstaaende, idet den paa Fjorden dannede Is („fremmed Is“ har ikke i Vinter været inde i Fjorden) ikke har kunnet hindre Statsbanernes Skibe i at gaa til og fra Kalundborg uden Vanskelighed.

Der foreligger saaledes i Virkeligheden intet positivt, der taler til Fordel for Refsnæs som bedre egnet under Isforhold som Færgehavn end et Punkt inde i Nærheden af Kalundborg. Man maa saavel det ene som det andet Sted regne med Ishindringer, maaske noget hyppigere ved Kalundborg end ved Refsnæs; men intet af Stederne vil Vanskelighederne i al Almindelighed kunne antages at være større, end at de kan overvindes af Færgerne, særlig naar der ved disses Konstruktion tages Hensyn til, at de til Tider skal kunne forcere Isen. Fordelene ved Valget af Refsnæs svinder herefter i det væsentlige ind til den foran omtalte aarlige Besparelse i Sejladsudgifter. For at opnaa denne og mulige andre mindre Fordele maa man imidlertid skride til Anlæg af en Forbindelsesbane Kalundborg — Refsnæs, en Bane, hvis Anlægsomkostninger, bortset fra Arealerhvervelsen, af Statsbanernes Baneafdeling er kalkuleret til 2,190,000 Kr., baseret paa de i Sommeren 1914 gældende Enhedspriser, og hvis Drift aarlig vil koste betydelig mere, end den forannævnte Besparelse i Sejladsudgifterne andrager. Nogen væsentlig Indtægt af Lokaltrafikken paa denne Bane kan ikke paaregnes; men selv om der regnes med, at denne Indtægt kan dække Differencen mellem Banens Driftsudgifter og Besparelsen i Sejladsudgifterne, bliver tilbage en manglende Dækning af de til Forrentning og Amortisation af Anlægskapitalen medgaaende Summer.

Man skal under Henvisning til den i Søfartschefens Rapport af 10. Januar d. A. indeholdte Bemærkning om Vandring af Sten og Sand ved Gisseløre endnu tilføje, at dette Forhold for Tiden er Genstand for en Undersøgelse af Vandbygningsvæsenet.

Hassing Jørgensen.

K. Jacobi,  
Fm.