

ikke under alle forhold vil kunne besejle østlige fæргеleje i Gedser, selv om det ombygges, idet selve ind- og udsejlingsretnin-gen til dette leje ligger uhensigtsmæssigt for disse færger på grund af deres større længde og overbygning.

Men hertil kommer, at den for nyligt etablerede togforbindelse mellem Køben-havn og Berlin via Gedser-Warnemünde ikke kan forventes foreløbig at få så stor en trafik, at der vil være økonomisk basis for på dansk strækning at afvikle denne trafik med en særlig togforbindelse mellem Kø-benhavn og Gedser. Forbindelsen kombineres derfor på dansk strækning med „Skandi-navien-Paris-Express“-„Nordwest-Express“. Denne situation medfører imidlertid, at man på visse tider af døgnet, hvor Warne-mündefærgerne og Grossenbrodefærgerne om-trent samtidig skal ankomme (eller afgå), ikke derudover vil kunne give plads i Gedser havn til yderligere en af Gedser-Grossen-brodefærgerne, og dette vil højst sandsyn-ligt blive påkrævet med tilkomsten af 4. fæрге på Gedser-Grossenbrodeoverfarten.

Endelig henledes opmærksomheden på, at den ca. 2 km lange indsejlingsrenden til Gedser havn, Rødsand Rende, er for smal til, at 2 færger kan passere hinanden. Med den stigende trafik ville det imidlertid være nød-vendigt med en passagemulighed i renden, hvilket kræver omfattende og kostbare ud-dybningsarbejder.

For så vidt angår pjecens afsnit om „Em-bedsmandsudvalgets betænkning“ og „Ind-tjeningsmulighederne“, kan anføres, at bort-set fra sæргеbyerne vil de „normale“ over-førselsindtægter imidlertid som nu på Ged-ser-Grossenbroderuten blive delt i forholdet 1 : 1, hvilket også gælder for driftsudgif-terne for færgerne, idet hver part (Danske Statsbaner og Deutsche Bundesbahn) prin-cipielt skal sejle lige mange færgetur, og således at den part, der har underskud på turantallet, betaler halvdelen af udgifterne til den anden parts overskydende ture. Det forhold, at der — som anført i pjecen — skal sejle 2 tyske og 1 dansk fæрге på overfarten, vil således ikke få betydning for indtægterne, formentlig heller ikke for restaurationsind-tægterne. Disse kan ventes opretholdt dels ved en omlægning (fremskyndelse) af ser-veringsformen, dels derved, at flere fæрге-

ture giver mulighed for en spredning af tra-fikken med færre rejsende pr. fæрге, og endelig ved den trafikstigning, som ganske givet vil fremkomme.

Med hensyn til afsnittet om „Trafikstig-ningen“ skal bemærkes, at „Theodor Heuss“ ikke som anført på pjecens side 2 øverst kan rumme 250 motorkøretøjer, men kun ca. 160 motorkøretøjer.

De i pjecen anførte tal for overførte motorkøretøjer og rejsende m. v. kan til-syneladende give det indtryk, at trafikken på Gedser-Grossenbroderuten har nået et stadi i overensstemmelse med trafikbehovet; forholdet er imidlertid det, at de i de angivne tidsrum forhåndenværende færger, „Deutsch-land“, „Kong Frederik IX“ og „Danmark“, hvilken sidstnævnte samtidig skal betjene Gedser-Warnemünderuten, i realiteten har været fuldt udnyttet, således at man ikke — uanset det ønskelige heri — har kunnet hen-vise mere trafik til ruten.

Sluttelig skal man til det under afsnittet „Statsbanekonkurrence“ anførte om lokal befordring med visse af de internationale tog bemærke, at man i vinterhalvåret lader sådanne tog standse i et vist omfang ved bystationer for derved dels at spare lokale tog, dels at give indenlandske rejsende øgede befordringsmuligheder. De internationale tog har om vinteren langt færre rejsende end om sommeren, og foranstaltningen har ikke bevirket forlængelse af rejsetiden og dermed ej heller svækket konkurrenceevnen for rejsende mellem København og kontinentet.

#### *Spørgsmål 12:*

Hvilken forrentning er der regnet med i opstillingen over de danske udgifter ved gennemførelsen af de foreslåede anlægsud-gifter?

#### *Svar:*

Man har rent internt påregnet, at de om-handlede udgifter indgår på normal vis i statens regnskaber med en forrentningspro-cent på 4,5.

Noget andet er, at man ved forhandlin-gerne med de tyske myndigheder har fundet det naturligt at anvende samme rentesats — 8 pct. — som tyskerne ved udarbejdelsen af driftskalkulerne på dansk side.

I øvrigt har man opstillet nedenstående rentabilitetskalkule: