

## A. Driftsindtægter.

Indtægter fra motorkøretøjer m. v., svarende til de i betænkningen af august 1955 angivne takster . . . . .	11 578 000 kr.
Overskydende indtægter fra jernbanerejsende.	
Der regnes med 694 000 rejssende . . . . .	2 937 000 -
Forpagtningsindtægter ved færgedriften = 10 × 495 × 310 . . . . .	1 535 000 -
	<u>16 050 000 kr.</u>

## B. Driftsudgifter.

Udgifter ved færgedriften, herunder forrentning, afskrivning og vedligeholdelse af materiellet (udgifterne regnet til midtvands) . . . . .	8 700 000 kr.
Vedligeholdelse af faste anlæg . . . . .	990 000 -
	<u>9 690 000 kr.</u>
Driftsoverskud (A ÷ B) . . . . .	6 360 000 kr.
Særgebyrer ved overførslen af motorkøretøjer m. v. . . . .	4 107 000 -
Driftsoverskud herefter . . . . .	<u>10 467 000 kr.</u>

## C. Faste anlæg.

Anlægsudgifter . . . . .	<u>ca. 70 mill. kr.</u>
Der regnes som anført på tysk side med en rentefod på 8 pct. og en amortisationsperiode på 20 år.	
Årlige udgifter til forrentning og afskrivning er da 10,185 pct. af anlægskapitalen . . . . .	ca. 7,13 mill. kr.
Renter i byggetiden regnes til det halve af dem, der er tale om på tysk side i over-	

ensstemmelse med, at anlægsudgifterne på dansk side er halvt så store som på tysk side, og at udbygningstidsrummet på begge sider stort set vil være det samme . . . . . ca. 0,63 mill. kr.

ca. 7,76 mill. kr.

*Spørgsmål 13:*

Er der foretaget forhandlinger med specielt Sverige og Norge om mulighederne for optagelse af lån, og hvilken rentabilitetsberegning ligger til grund?

*Svar:*

Der er af den danske arbejdsgruppe vedrørende etablering af en ny dansk-vesttysk Østersøforbindelse mellem Rødby Havn og Puttgarden, i hvilken finansministeriet har været repræsenteret, foretaget en almindelig gennemgang af de foreliggende internationale lånemuligheder, men der har ikke været optaget forhandlinger med andre lande, heller ikke Norge og Sverige, om optagelse af eventuelle lån, idet man efter de foreliggende oplysninger ikke skønnede, at der ville være nogen udsigt til, at sådanne forhandlinger ville føre til noget positivt resultat.

Såvel den danske som den tilsvarende tyske arbejdsgruppe har været anmeldt i den europæiske transportministerkonference (CEMT), idet andre lande samtidig blev opfordret til at tilslutte sig gruppen.

Denne opfordring er imidlertid ikke blevet fulgt af noget af de i konferencen deltagende lande, heller ikke Norge og Sverige.

For så vidt angår rentabilitetsberegningerne, henvises til det foran anførte ad spørgsmål 12.