

ad 4) I Maanederne November 1908 til Februar 1909 udgjorde Antallet af overførte Vognaksler 48,809, i de samme Maaneder 1909—10 45,998. Førstnævnte Tal bør dog for Sammenligningens Skyld formindskes med 572 paa Grund af Luksustogets Inddragelse, jfr. ovenfor under 3.

- 5) Oplysning ønskes om Driftsudbyttet (Forrentningen) af hver af Statsbanernes Jernbanerouter samt om, paa hvilken Maade man beregner Driftsudbyttet.
 - ad 5) En blot tilnærmelsesvis rigtig Beregning af Driftsudbyttet (Forrentningen) af hver af Statsbanernes Jernbanerouter kan ikke opstilles.
- 6) Hvor mange Fartøjer antages der at passere Storstrømmen i Maanederne September, Oktober og November, om muligt besvaret som i Lovforslagets Motiver for Maanederne Juni, Juli og August?
 - ad 6) Efter et løst Skøn maa det antages, at Storstrømmen i September Maaned befares af omtrent det samme Antal Fartøjer som i de egentlige Sommermaaneder. Først i Oktober Maaned bliver Færdselen mindre, den antages da at gaa ca. 25 pCt. ned, og i November Maaned vil den formentlig kun være halvt saa stor som i Sommermaanederne (se Oplysningen Side 13 i Bilag A. til Bemærkningerne til Lovforslaget).
- 7) Hvor længe vil det vare, inden Anlæg af Dobbelspor paa Sydbanen maa anses at blive nødvendigt?
 - ad 7. Anlægget af Dobbelspor paa Sydbanen vil efter al Sandsynlighed ikke blive nødvendigt i den første halve Snes Aar; noget bestemt om Tidspunktet tør man dog ikke udtale, da det ganske vil afhænge af Konjunkturerne og Trafikkens Udvikling.
- 8) Idet man gaar ud fra som en Selvfølge, at hele Underbygningen vil blive udført her i Landet, og at al Raajern bliver *indført*, ønsker man at vide, hvor stor en Del af Tilbudssummen der vil medgaa til de i Udlandet forfærdigede Dele af Overbygningen.
 - ad 8. Det paagældende Beløb maa anslaaes til ca. 700,000 Kr., jfr. de i Afskrift vedlagte Skrivelser fra Aktieselskabet Burmeister & Wain og Ingeniør Monberg (Bilag 1 og 2).
- 9) Det ønskes om muligt oplyst fra Firmaet Monberg, hvad Udgiften til Broen efter den vestlige Linie i Forbindelse med den derved nødvendiggjorte Dæmning ved Dyrefodsflakket vil koste, beregnet paa Grundlag af de samme Enhedspriser som af Firmaet benyttede til den østlige Linie.
 - ad 9. Som det fremgaar af vedlagte Afskrift af en fra Ingeniør Monberg modtagen Beregning (Bilag 3), vil Udgiften ved Anlægget af Broen efter den vestlige Linie i Forbindelse med en Dæmning ved Dyrefodsflakket blive ca. 500,000 Kr. større end den foreslaaede østlige Linie.
- 10) Har der foreligget Tilbud paa Anlæg af en Tunnel mellem Masnedø og Falster? og
- 11) Er et saadant Tilbud prøvet?
 - ad 10 og 11. Fra Firmaet Saabye & Lerche indkom der i sin Tid vedlagte Tilbud paa Udførelsen af et Tunnelanlæg, hvilket Tilbud gik ud paa en enkeltsporet Betontunnel til en Tilbudssum af 9,200,000 Kr. I den i Afskrift vedlagte Skrivelse af 31. Marts 1908 har Generaldirektionen for Statsbanerne udtalt sig om dette Tilbud og fremhævet, at den foreslaaede Konstruktion ikke var en saadan, at man turde tilraade Ministeriet at basere et Anlæg paa det omhandlede Projekt.

Senere er der fra Ingeniør Hoff i New York indsendt et Projekt med Tilbud paa en Tunnel af en lignende Konstruktion som den, der er foreslaaet i Statsbanernes Projekt. Tilbudet er ledsaget af de fornødne tekniske Oplysninger, og disse give ingen Anledning til Bemærkninger. Tilbudssummen er 16,500,000 Kr. eksklusive Spor, Tilslutningsstationer, elektrisk Installation og Administrationsudgifter, hvilke tilsammen maa antages at ville andrage henved 2 Mill. Kr.
- 12) Til hvilket Beløb kan man anslaa Udgifterne til Anlæg og Drift af den paa Tunnelbanen forudsatte elektriske Station? og