

hed kunne gøres paa Grundlag af de Oplysninger, som indeholdes i Bilag a. 2., naar man vil forudsætte, at denne Fart kan beskrives af 2 Skibe, men denne Forudsætning er formentlig ikke rigtig. Med den Godsmængde, der nu fremkommer til Overførsel fra Esbjerg til Parkston, vil man, selv om Farten kun beregnes paa 2 ordinære Kesser ugentlig, behøve et tredje Skib som Reserve og til Brug ved Ekstrafarter. Varerne kunne nemlig ifølge deres Bestaafenhed ikke taale at overlige fra den ene ordinære Tur til den anden, hvorfor man maa være forberedt paa at kunne sætte Skib i Ekstrafart, naar Varerne fremkomme i større Mængde, end det ordinære Skib kan tage. En Ordning med kun 2 ugentlige Ture frem og tilbage vil derhos jævnlig lede til flette Bestuvningsforhold om Bord og Uanskeligheder i London paa Grund af de begrænsede Rumforhold paa Stationerne. En Kalkule over Driftsudgifterne ved en Fart med 2 ugentlige Ture, men med 3 Skibe, vil savne fornøden Bestemthed, da Udgifterne her væsentlig ville afhænge af Ekstrafarternes Antal. Som det vil ses, indeholder Bilag a. 2. en Kalkule over Driftsudgifterne med en Fart med 3 ugentlige Ture (den nugældende Fartplan) og med 3 Skibe; i den nævnte Beregning er imidlertid opført som Udgifter 5 pCt. Værdiforringelse og 5 pCt. Rente og Hovedadministration. Vil man bortse fra disse Poster, ville Driftsudgifterne stille sig saaledes:

For Byggepris 1,028,000 Kr. pr. Skib. ....	931,710 Kr.
— — — — —	920,000 —
— — — — —	785,000 —
	843,522 —
	715,452 —

Vil man medtage de ovennævnte Poster for Værdiforringelse, Rente og Hovedadministration, maa der til de anførte Beløb lægges henholdsvis 308,400 Kr., 276,000 Kr. og 235,500 Kr.

Det ærede Udvalg har dernæst forespurgt, hvor højt Fragtsatserne for Transportartiklerne maatte sættes for, under Forudsætning af en lignende Transportmængde som den nuværende, at tilvejebringe Balance mellem Indtægter og Udgifter ved Farten. I saa Henseende skal jeg henvise til Bilag a. 2., der oplyser den Fragtindtægt, som "Det forenede Dampskibsselskab" har haft af Gods og Passagerer paa Esbjerg—Parkston-Routen i Aarene 1889—94; Oplysningerne angive Søfragten, altsaa den oppebaarne Fragt for Transporten til London med Fradrag af, hvad Selskabet har afgivet som Bederlag for Transport over Land, navnlig Bederlaget til det engelske Jærnbane-selskab, der besørger Transporten fra Parkston til London. I de angivne Indtægtsbeløb er ikke indbefattet Selskabets Indtægt af Staten for Fragtnedsættelse, Subvention og Godtgørelse af Bropenge. Anvendes til det ovennævnte Spørgsmaals Besvarelse Fragtindtægten for 1894, 431,992 Kr., fremkommer som Understud (uden Hensyn til Værdiforringelse, Rente og Hovedadministration):

For Skibe med Byggepris 1,028,000 Kr.	499,718 Kr.
— — — — —	920,000 —
— — — — —	785,000 —
	411,530 —
	283,460 —

I 1894 har den erlagte Fragt for Transport fra Esbjerg til London for de i Overenskomsten med "Det forenede Dampskibsselskab" omhandlede Varer (levende Dyr, Smør, Flæsk og Kød, Væg, Gær og Fisk) udgjort i alt ca. 700,000 Kr., beregnet efter de ved Statsubventionen med 5 sh. pr. Ton nedsatte Fragtsatser (altsaa for Smør 25 sh. pr. Ton, for Flæsk 18 sh. pr. Ton o. s. v.); Fragten for andre Varer end de nævnte og for Passagerer kan formentlig anføres til 100,000 Kr. Fordeles de ovenfor angivne Understud paa de nævnte Fragtbeløb, vil det ses, at Fragtsatserne, for at opnaa Balance mellem Indtægter og Udgifter, vilde være at forhøje med henholdsvis 62 pCt., 51 pCt. og 35 pCt.

Herved tør jeg dog henlede Opmærksomheden paa, at ovenstaaende Beregning alene angaar den Forhøjelse af den nugældende Fragt for Esbjerg—London, som under den anførte Forudsætning vil være en Følge af de forøgede Driftsudgifter for Sørouden Esbjerg—England. Ved Siden heraf vil der i Tilfælde af Statsdrift kunne blive Spørgsmaal om forøget Udgift til Transport fra den Havn