

lyfeste Side paa dette Forhold. Det vilde vistnok have været heldigt om der var indhentet Oplysninger fra et andet privat Rederi, da der er Tale om Skibe af en ganske ny Konstruktion, Skibe, med Hensyn til hvis Driftsomkostninger det forenede Dampstibsselskab ikke just kan have mere Erfaring, end ethvert privat Rederi kan have. Det vilde vistnok have været ønskeligt, at man havde suppleret det forenede Dampstibsselskabs Opgivelser med Opgivelser fra andre. Saaledes som Oplysningerne foreligge, maa vi imidlertid til Dels slaa os til Taals med dem, men der er fra den paagældende Underdirektør ved Orlogsværftet og fra Statsbanernes Søfartsafdelings Chef udtalt, at den Beregning, som det forenede Dampstibsselskab har anstillet med Hensyn til Driftsomkostningerne, er sat meget højt. Der er brugt Udtryk i de paagældende Autoriteters Erklæringer, som under forfælske Former udtrykte dette. Det er en stiv Beregning, siger, saa vidt jeg erindrer, den ene, og det er en Beregning, som man vel ikke kan nægte, vil kunne være rigtig under mindre heldige Forhold — man vil ikke nægte, at det kan naa op dertil, men det er i hvert Tilfælde et Maksimum, saaledes udtrykker den anden sig. — Naar man sammenligner Tal, er der intet, man skal være mere angst for end at sammenligne uensartede Størrelser, thi det fører i i Reglen til et mindre korrekt Resultat. Derfor skal jeg vel vogte mig for at sammenligne de her opgivne Driftsudgifter for disse Skibe med de Driftsudgifter, som Skibe af lignende Størrelse have i anden Fart. Jeg har stiftet mig saadanne Oplysninger, men jeg erkender, at de for største Delen ikke ere meget brugelige, idet her jo nemlig er Tale om Skibe af en særlig Konstruktion. Det skal være Skibe med ringe Dybtgaaende, for at de kunne komme ind over Graadhybsharven, samtidig med at de skulle have betydelig Maskinkraft og betydelig Lasteevne i Forhold til deres ringe Dybtgaaende. Endvidere stilles der særlige Fordringer til disse Skibe, som her er Tale om, idet de f. Eks. skulle have Roldluftmaskiner. Om Befordringer ved disse Drift er det i det hele vanskeligt at danne sig nogen Forestilling, da jo i alt Fald andre Rederier ikke have nogen Erfaring i denne Retning. Derfor er jeg altsaa selv paa det rene med, at man maa være varsom med at sammenligne Tal, som andre Rederier opgive for Skibe af lignende Størrelse, med de her opgivne. Jeg kan dog ikke nægte mig at anføre et enkelt Tal, valgt med Vilje paa et Punkt, hvor jeg mener, den særlige Bestaffenhed spiller en mindre Rolle, nemlig Mandstabet Lønning og Kost-

om Bord. Paa dette Punkt fremgaar det af et herværende privat Rederis Regnskab, at for et Skib af samme Lasteevne som den Type, som Flertallet i Finansudvalget, hvortil jeg hører, har foreslaaet at anskaffe, altsaa 750 Tons død Vægt, beregnes Udgifterne til Mandstabet Lønning og Kost til 18,292 Kr., medens det forenede Dampstibsselskab for et Skib med samme Lasteevne hertil regner 32,879 Kr. Tager vi et Skib fra et andet privat Rederi paa 1,400 Tons død Vægt, altsaa paa det nærmeste et dobbelt saa stort Skib, saa er Udgiften til Mandstabet 20,487 Kr., medens den for det forenede Dampstibsselskab er, som jeg før nævnte, 32,879 Kr. Det vil formentlig gaa ærede Medlemmer som mig, at man ved at sammenligne disse Tal, faar i høj Grad bestyrket det, som ogsaa de sagthindige Autoriteter, der kritisk have gennemgaaet det forenede Dampstibsselskabs Opgivelser, have udtalt, at det er et absolut Maksimum, her er angivet, „at det er en ret stiv Beregning,“ her er anstillet. Det Resultat, man nu kommer til, naar man lægger det forenede Dampstibsselskabs Tal til Grund, er altsaa det, at man efter 5 Mars Gennemsnit af den hidtil mellem Esbjerg og Barsebøl befordrede Varemængde, kommer til en Underbalance ved Statsdrift af 573,289 Kr., vel at mærke, naar man deri iberegner 5 pCt. Afskrivning paa Materiellet paa Grund af Værdiforringelse, og 5 pCt. Rente af Anstafelseskapitalen og Hovedadministration. Jeg mener det er rigtigt, at man regner disse Udgifter med. Man kunde jo saa en meget gunstigere Balance ved at udelade dem, saaledes som vor Statsbaneadministration paa en vis Maade gør. Naar vi opgør Resultatet af vor Statsbaneadministration, tage vi ikke Spor af Hensyn til Forrentning af Anlægskapitalen, ikke Spor af Hensyn til Reparationer, til Afskrivning, til Fornyelse o. s. v., og derefter komme vi til den Forrentning, vi have der; men der er mange Gange gjort opmærksom paa, at det Billede, vort Statsbaneregnskab giver af det økonomiske Resultat, i og for sig er et urigtigt Billede. Det er altsaa i og for sig rigtigt at opgøre det, som det forenede Dampstibsselskab gør det, men jeg skal udtrykkelig henlede Opmærksomheden paa, at naar Regnskabet stilles op som her er der altsaa ikke Tale om en Anstafelsessum af 2,300,000 Kr. og en Underbalance af 573,000 Kr., her er Tale om en Underbalance af 573,000 Kr., i hvilken Anstafelsessummen gaar op. I Underbalancen er jo nemlig Afskrivningen og Forrentningen af Anlægskapitalen medregnet. Denne Sum, 573,000