

Bilag til Bet. o. Lovf. om Statsbanernes Takster.

sidste Aar kommer Malmø-Færgen med en Tilvækst af 80,000 Tons. Udgifterne overstige Aar efter Aar Indtægterne, i de første 4 Aar med gennemsnitlig ca. 206,000 Kr., i det sidste Aar med ca. 12,000 Kr. I den anden Periode, omfattende *Treaaret 1897—98 til 1899—1900*, kommer ingen ny Forbindelse til, men sikkert som Følge af de nye nedsatte Takster vokser Person-Færdselen med henved 200,000 rejsende om Aaret og Gods-Færdselen med ca. 110,000 Tons om Aaret, og Indtægten overstiger Udgiften med ca. 186,000 Kr. aarligt (ca. 1½ pCt. af Anlægskapitalen). Desværre afbrydes denne heldige Udvikling atter i *de to sidste Aar* af de samme Kalamiteter, som ramme Statsbanedriften i det hele. Trafikken stagnerer (dog vokser Personfærdselen endnu ret anseligt i det første Aar), medens Udgiften paa Grund af den uhyre Stigning i Materialpriserne vokser ganske abnormt. Driften af Dampfærgerne giver da atter Underskud, i det første Aar 42,000 Kr., i det sidste Aar 124,000 Kr., og Resultatet af de 10 Aars Drift — taget under eet og for *alle* Forbindelser — bliver et Underskud paa ca. 24,000 Kr. aarligt.

Inden for de enkelte Færge-Forbindelser er der imidlertid meget store Forskelligheder, hvad der fremgaar af nedenstaaende Oversigt over, hvilket aarligt Overskud eller Underskud Driften af hver enkelt Forbindelse har givet, dels gennemsnitligt i alle 10 Aar, dels særligt i de 3 Aar 1897—98 til 1899—1900, der kunne betragtes som normale gode Aar.

Gennemsnitligt Overskud pro anno.

	For Tiaaret 1892—93 til 1901—02.	For Trearet 1897—98 til 1899—1900.
Store Bælts Færgerne	+ 73,210	+ 210,900
Lille Bælts —	+ 8,260	+ 36,730
Oddesunds —	+ 28,950	+ 24,600
Sallingsunds —	+ 45,460	+ 43,000
Masnedsunds —	+ 32,980	+ 38,370
Helsingørs —	+ 21,040	+ 11,370
Malmø —	+ 38,500*)	+ 56,270

Store Bælts-, Lille Bælts- og Malmø-Farterne give herefter et Driftoverskud, der i gode Aar endog har været ret anseligt, medens *Sallingsunds-, Masnedsunds- og Oddesundsoverfarten* give et betydeligt Underskud, selv i de bedste Aar. Ogsaa *Helsingborgsfarten* giver Underskud, men her er der dog en Fremgang at spore.

Grunden til denne Forskel mellem de enkelte Færgeforbindelser ligger ikke saa meget i deres forskellige Udgifter, som i deres forskellige Indtægter. Hvad *Udgiftssiden* angaar, er der naturligvis en Del konstante, det vil sige af Trafikkens Størrelse uafhængige Udgifter ved enhver Dampfærgeforbindelse, saaledes slider Vejrliget paa Færgen, enten den ligger stille eller sejler, der skal holdes Fyr hele Dagen, og i Særdeleshed skal baade Fører og Mandskab have deres Lønning udbetalt, enten der sejles meget eller lidt. Udgiften pr. sejlet Kvartmil bliver derfor desto større, jo *svagere* Trafikken er. Saaledes viser nedenstaaende Oversigt, at Udgiften pr. Kvartmil er 7 Kr. 31 Ø. ved den stærkest benyttede Overfart (Lille Bælt), men 9 Kr. 65 Ø. ved den svagest benyttede (Sallingsund). Men *Indtægten* veksler efter Trafikkens forskellige Omfang med ganske anderledes store Beløb, nemlig fra 2 Kr. 94 Ø. til 8 Kr. 20 Ø. pr. Kvartmil.

*) Kun i Drift i 5 Aar.