

Bilag til F. t. L. ang. en Færgeforbindelse mellem Sundsøre og Hvalpsund.

Med en saadan Ordning anslaar vi de aarlige Drifts- og Vedligeholdelsesudgifter til 37 000 Kr., der fordeler sig saaledes:

Personale (tre faste Mænd og Ekstrahjælp).....	15 500 Kr.
Brændsels- og Smørelie.....	7 000 —
Vedligeholdelse af Færgen og Havnene .....	10 000 —
Andre og uforudsete Udgifter .....	4 500 —
	37 000 Kr.

En egentlig Beregning af Indtægterne er næppe mulig, idet Gennemførelsen af Forslaget vil betyde en saa betydelig Forbedring af Forholdene, at der ikke vil kunne drages nogen Slutning fra Omfanget af Trafikken ved Overfarten i dens nuværende Skikkelse. Ansættelsen kan derfor kun være rent skønsmæssig. Hvad angaar Landevejstrafikken, foreligger Oplysninger om dennes Omfang ved de af Postvæsenet drevne Færgerier ved Vildsund og Næssund og ved Overfarten ved Fæggesund, og det vil formentlig være berettiget at vente en Landevejstrafik over Hvalpsund af lignende Omfang som ved Næssund, hvorefter Indtægten af denne Trafik kan ansættes til 25 000 Kr. Disse Indtægter forudsættes helt at skulle tilfalde Færgen. For den Del af Trafikken, som foregaar i Forbindelse med Befordring paa Jernbanen, maatte der indføres gennemgaaende Takster og følgelig foretages en Fordeling af Indtægterne. For Persontrafikkens Vedkommende tænkes Billetpriisen dannet ved Sammenlægning af Banens og Færgens Billetpriiser og derefter delt ved en maanedlig Afregning. Ved Beregning af Godstaksterne forudsættes paa samme Maade som ved Statsbanernes Overfarter regnet med en større Afstand end den virkelige Afstand, og det vil i det foreliggende Tilfælde være rimeligt at beregne Førselsafgiften efter en Afstand af 10 km, saaledes at Færgeselskabet oppebærer en Førselsafgift for 10 km efter Banens Takster for Afstande indtil 60 km. Endvidere maatte det overvejes, om der skulde tillægges Færgeselskabet en Del af Konstanten, og hvor stor denne Andel eventuelt skulde være. Under Hensyn til den foran forudsatte Fordeling af Udgifterne vilde der næppe blive Tale om at tillægge Færgeselskabet Halvdelen af Konstanten, men efter det nedenfor anførte, anses det ikke fornødent at komme nærmere ind paa dette Spørgsmaal, hvis endelige Afgørelse i øvrigt maatte udskydes, indtil der var indvundet tilstrækkelig Erfaring med Hensyn til Trafikkens Omfang, Transportlængde m. v.

Efter foranstaaende vil Indtægterne kunne anslaaes til 35 000 Kr., hvoraf 25 000 Kr. — som nævnt — paaregnes at hidrøre fra Landevejstrafikken og 10 000 Kr. fra Jernbanetrafikken.

Da Driften af Færgen efter disse Ansættelser forudsættes at ville give et mindre Underskud, maatte der til det Selskab, som skulde overtage Driften, stilles Krav om tilstrækkelig økonomisk Modstandskraft til at magte Opgaven, indtil der er oparbejdet en saadan Trafik ved Overfarten, at Driften af Færgen kan bære sig. Dette Krav vilde kunne fyldestgøres blandt andet paa den Maade, at der til Overtagelse af Driften for Resten af Banens Koncessionstid dannedes et ansvarligt Selskab af Banen og interesserede Kommuner.

Imidlertid maa Anlægget og Driften af Færgeforbindelsen paaregnes at bevirke en saadan Forøgelse af Trafikken paa Banen, at den herfra hidrørende Merindtægt bliver væsentlig større end det foran antagne Underskud ved Driften af Færgen.

Af denne indirekte Fordel synes en passende Del at burde komme Færgedriften til gode, og dette vil lettest kunne opnaas derved, at Færgedriften overtages af det samme Selskab, som driver Jernbanen. Ved en saadan Ordning vil man tillige komme ganske bort fra den Fordeling mellem Jernbaneselskabet og et Færgeselskab, som det navnlig for Indtægternes Vedkommende ikke vilde være helt let at ordne, saaledes at Fordelingen bliver fuldt ud tilfredsstillende for begge Parter.

Vi er derfor enige om at indstille, at Driften af Færgeforbindelsen overtages af Jernbaneselskabet, saaledes at dets Koncession udvides til at omfatte Færgeforbindelsen mellem dets nuværende Endestation ved Hvalpsund og Sundsøre.