

i Forening. Hver af de deltagende Selskaber skulde indsætte og bekoste Driften af 2 Fokker F III Maskiner. De tre Selskaber beholdt hver især sit Lands Statstilskud og Postafgifter, medens de samlede Indtægter af Passagerer og Gods indgik i en fælles „Pool“ og fordeltes mellem Selskaberne i Forhold til Antallet af de af hvert af Selskaberne udførte Rute-Kilometer.

DDL mødte straks under Forhandlingerne den Vanskelighed, at det ikke, som de andre Selskaber vidste, hvor stor en Statssubvention det kunde disponere over i 1924, eller om det overhovedet opnaaede nogen saadan. Selskabet kunde saaledes hverken binde sig til noget Samarbejde eller til at arbejde paa lige Fod med de andre ved at indsætte de nødvendige to Fokkermaskiner i den fælles Drift.

Det kostede uhyre Anstrengelser at opretholde den for DDL fordelagtige Aftale om Samarbejde, efterhaanden som det viste sig, at DDL ikke kunde faa Tilsgagn om den nødvendige Statssubvention før henimod 1. April 1924, altsaa knap en Maaned, før Driften skulde aabnes. Ligeledes gjorde samme Omstændighed Løsningen af Spørgsmaalet om Anskaffelse af Maskiner uhyre vanskelig. Da der paa det meste Materiel er en Leveringstid af 5 Maaneder eller derover, maatte DDL opgive Tanken paa Køb af Maskiner. I Stedet herfor indhentes i December et fordelagtigt Tilbud om Chartering af 2 F III Maskiner fra KLM. Dette Tilbud kunde KLM af Hensyn til sine egne Dispositioner dog kun staa ved i ca. 1½ Maaned. Da Subventionen blev bevilget i Slutningen af Marts 1924, var KLM's Tilbud tilbagekaldt, DDL maatte derfor indhente et andet Chartertilbud fra DAL, hvilket Tilbud var betydeligt højere og ufordelagtigere end KLM's.

Grundlaget for Subventionsbeløbets Størrelse var imidlertid stadig det Budget, som DDL havde udarbejdet i December 1923 paa Basis af KLM's billigere Tilbud.

Den Charterpris, som vi nu blev nødt til at betale, vilde derfor sprænge det nævnte Budget, dersom Pool-Kontrakten stadig tvang DDL til at udføre sin Trediedel af den samlede Drift. Vi maatte derfor i sidste Øjeblik søge denne Kontrakt ændret saaledes, at KLM og DAL overtog saa meget af den Trediedel af Driften, som DDL ikke kunde overkomme økonomisk. Med en Del Vanskeligheder lykkedes det at faa denne Ændring accepteret.

Ruterne aabnedes for Drift den 21. April 1924.

Poolsystemet voldte vel i Begyndelsen enkelte Organisationsvanskeligheder med Hensyn til Trafikken, ligesom visse Afregningsforhold i Sommerens Løb viste sig upraktiske — særlig Benzinafregningerne —, men disse Vanskeligheder blev ret hurtigt overvundet, ligesom en Del andre Erfaringer blev gjort, paa Grundlag af hvilke Poolsystemet kan forbedres. Det er godtgjort, at Poolsystemet medfører en betydelig Driftsøkonomi for det enkelte Selskab, idet man med den efter Forholdene mindst mulige Udgift opnaar den størst mulige Trafik paa sit Land. Driften i 1923 København—Hamburg, hvorved tilbagelagdes 574 km pr. Dag til og fra København, kostede Danmark 237 000 Kr. (heraf Staten 110 000 Kr. og DDL 127 000 Kr.), idet DDL i Fjor var alene om at drive hele Ruten. I 1924 androg Danmarks Andel i Driftsudgifterne ved København—Hamburg- og København—Rotterdam-Ruterne, hvorved af de tre Selskaber tilsammen tilbagelagdes 2 021 km pr. Dag til og fra København eller ca. 3½ Gange saa mange som i Fjor: 200 321 Kr. 65 Ø. Angaaende DDL's Udgifter for hver af de med de danske Maskiner udførte km se nedenfor.

Til Trods for at der i Aar er udført 3½ Gange saa meget Flyvning paa København som i Fjor, viser Statistikken en meget betydelig Fremgang i den befordrede Passager-, Post- og Godsmængde pr. Tur; medens den gennemsnitlige Udnyttelse af den pr. Tur disponible Lasteevne i Fjor udgjorde 49 pCt., er den i Aar steget til 57½ pCt.

Den gennemsnitlige Lasteevne for hver af de i Fjor og i Aar anvendte Maskiner er henholdsvis 270 og 420 kg. Medens den samlede Lasteevne har været 2,7 Gange større i Aar end i Fjor, er den befordrede kommercielle Last 3,16 Gange saa stor.

Den samlede Indtægt var i 1923: 30 000 Kr., i 1924: 200 000 Kr. eller næsten 7 Gange større.