

## ad § 25.

ad 1. Samme Beløb, som for Finantsaaret 1869--70 ere bevilgede.

ad 2. Til Kjøbstædernes Matriculering er i det Hele medgaaet 79,706 Rd. 83 St.

Af det resterende Beløb af den hertil calculerede Sum antages der, foruden hvad der endvidere maatte blive udbetalt i Finantsaaret 1869--70, i det Høieste at ville blive Anvendelse for den nævnte Sum.

Med Hensyn til Kjøbstædernes Matriculering bemærkes:

Matriculeringen er tilendebragt i:

Kjøge, Hjørring, Storeheddinge, Stubbejøbing, Nykjøbing paa Falster, Næstved, Bordingborg, Slagelse, Aarhuus, Søkjøbing, Frederikshavn, Hjerteminde, Lemvig, Næstved, Bræsto, Thisted og Ringsted.

Opmaalingen er sluttet i:

Naturtehn, Årsens, Bogense, Ebeltoft, Faaborg, Fredericia, Frederiksværk, Grenaa, Helsingør, Holbæk, Kallundborg, Kolding, Korsør, Løgstør, Mariager, Maribo, Middelfart, Nexø, Ribe, Nykjøbing paa Sjælland, Nysted, Randers, Ribe, Ringkjøbing, Roeskilde, Rødby, Ronne, Skjelskør, Sorø, Stege, Svaneke, Svendborg, Søby, Viborg og Vræsøkjøbing.

Opmaalingen er begyndt i:

Aalborg, Allinge, Hasle, Hobro, Hølstebro, Horsens, Nyborg, Nykjøbing paa Mors, Nørre-sundby, Rudkjøbing, Sandvig, Silkeborg og Veile.

Forhandlinger ere indlede med:

Frederiksfund, Hillerød, Marstal, Odense, Skagen, Standerborg, Skive og Varde.

ad 3. Uagtet Helsingørs Havn ved de senest foretagne Udvidelser og de dertil knyttede Foranstaltninger er bleven betydelig forbedret, kan den dog ikke for Tiden siges at være i den Stand, hvori en Havn af saa stor Vigtighed for den almindelige Skibsart bør bestinde sig. Det har nemlig viist sig, at det under visse Strømforshold er forbundet med betydelig Vanskelighed at passere Indløbet til Havnen, en Ulempe, hvis Betydning i den senere Tid er bleven i høj Grad forøget derved, at det er blevet Brug at gjøre de større Skibe og navnlig Skruedampskibene meget længere, end tidligere var Tilfældet. Indløbet er nemlig for snevert til at saadanne større Skibe med tilstrækkelig Frihed kunne manøvrere i samme, og det er derfor oftere skeet, at Skibe trods al anvendt Forsigtighed, og uagtet de havde Lods ombord, af Strømmen ere blevne drevne ind mod Havnens sydlige Mole, hvorved der er bleven tilføiet saavel denne som Skibene betydelig Skade. Allerede tidligere er det blevet gjort til Gjenstand for Overveielse, hvad der kunde gjøres for at afhjælpe denne Mangel, og der er af den fungerende Vandbygningsdirecteur, Etatsraad Carlsen, i 1864 blevet udarbejdet et foreløbigt Forslag i saa Henseende. Herefter skulde den søndre Mole heelt optages og en ny opføres, som paa den største Deel af sin Længde vilde falde udenfor den gamle. Den nye Mole skulde derhos fortsættes 80 Fod længere ud end den nuværende. Indløbets Vidde vilde derved blive 180 Fod eller 58 Fod meer end nu, og der vilde herved opnaaes, dels at Skibene vilde komme i Bæ af Molen og frie af Strømmen betydelig længere ude end nu, dels at der vilde blive Plads for Skibene til efterat have passeret Mundingen at manøvrere til begge Sider, medens der nu kun er saadan Plads til den ene Side, dels endelig, at Havnens Areal vilde forøges mellem  $\frac{1}{4}$  og  $\frac{1}{2}$