

	Transport . . .	170,000 Rb.
	for 1871—72:	
til	Anlægget ved Strib, Næsten	23,000 Rb.
"	en Dampfærge	90,000 —
"	Anlægsindretninger m. v.	17,200 —
		<u>130,200 Rb.</u>
	eller afrundet	130,000 —
		<u>300,000 Rb.</u>

Man skal derhos henstille, hvorvidt der maatte være Anledning til i det Beløb af 170,000 Rb., som saaledes maatte søges bevilget for 1870—71, at lade komme til Uddrag det Beløb, som af Driftens Overtækt for 1869—70 skal henlægges til Driftens Reservecfond, og som vil udgjøre c. 60,000 Rb., saaledes at der altsaa ved Finantsloven for 1870—71 kun blev at bevilge 110,000 Rb.

I Henhold til det Anførte skal Ministeriet tillade sig at henstille, hvorvidt Udvalget vil optage følgende Endringsforslag:

Til § 2.

I 2den Linie efter „Rb.“ tilføies:

„Af denne Sum kan anvendes i Finantsaaret 1870—71 170,000 Rb., hvoraf 60,000 Rb. af de jydsk-syenske Jernbaners Reservecfond, og i Finantsaaret 1871—72 130,000 Rb.“

Endsfiøndt Lovudkastet selv ikke indeholder Noget om Etableringen af gennemgaaende Siltog imellem Kjøbenhavn og Altona via Fyen og Dphøvelsen af Dampffibsrouten Korsør—Kiel, staaer dette Spørgsmaal dog i en saadan Forbindelse dermed, at Udvalget ikke har kunnet undgaae at gjøre det til Gjenstand for en omhyggelig Overveielse. Efter de foreliggende Data, der vistnok ere saa nøiagtige, som de for Tiden kunne tilveiebringes, vil det ikke være muligt at gjøre nogen paa-lidelig Beregning om den finantsielle Betydning af en saadan Forandring. Det ansøes paa den ene Side, at Tabet for Statskassen ved Opretholdelsen af Dampffibsrouten kan, naar Slitage og Assurance medregnes, anslaaes til circa 33,000 Rb. om Aaret, hvor-til endnu maa føies Renten af den i Skibene staaende Capital; men dette Underffud har deels sin Grund i den Omstændighed, at Farten maa opretholdes hele Aaret rundt, medens Tabet er størst i Vintermaanederne, deels i, at Postvæsenets Dampffibe nu kun holde Routerne Korsør—Kiel og Korsør—Nyborg. Jo større et Rhederi er, jo flere Router det har at besørge, desto mindre blive de Extraudgifter, der foruden Driftsomkostningerne falde paa hver Route, hvilket blandt Andet vil kunne sees af Finantsministeriets ovenfor optagne

Skrivelse. Det kan derfor vel være muligt, at Dampffibsrouten Korsør—Kiel vil kunne lønne sig for et større privat Rhederi, naar den kun opretholdes paa den gunstige Aarstid, og der kan neppe være Tvivl om, at den vil blive optagen af et indenlandff eller udenlandff Selskab, naar den opgives af den danske Regjering. At den i saa Fald vil kunne blive en farlig Concurrent for Jernbanerne, vil alene kunne sees af Traffiken i 1869, da der, efter hvad der er opgivet Udvalget, befordredes imellem sjøllandske og hølsteenske Jernbanestationer via Fyen 1,440 Reifende, og via Korsør—Kiel 16,665 Reifende. Det er saaledes et stort Antal Passagerer, der foretrækker den circa 20 Mile kortere og bequemere Route over Korsør pr. Dampffib for Touren over Fyen pr. Jernbane, og det vil let kunne vise sig, at det Antal gennemgaaende Reifende (over 9,000 om Aaret), hvorpaa Jernbanedirecteuren gjør Regning for de jydff syenske Baners Bedkommende, og for at Siltogene skulle kunne betale sig, er anslaaet for høit. Naar det i Directorens Skrivelse hedder, at Siltogene ville medføre en Udgift af 60,000 Rb. om Aaret, da sees det ikke, hvorledes denne Sum udkommer, og en Sammenligning med Udgifterne ved Dampffibsrouten lader sig derfor ikke anstille