

vel paa Nyborg Havn som paa den nye Dampfæb-Anlægsbro.

7.

Det forbeholdes Nyborg Commune at indskrænke Størrelsen af Havnebasinet B. C. D. E., saafremt den maatte ansee et mindre Basin for tilfredsstillende; men det imellem Basinets søndre Bolkærk og Jernbanens Territorium beliggende Terrain skal under alle Omstændigheder opfyldes.

Denne nye Plan synes at tilbyde flere Fordele, saasom at det hele Udskifningssted bliver rummeligere og slutter sig bedre til Stationen og Havnen end det forrige, at Broens Bæltggenhed bliver bedre, at Forholdet til Nyborg Commune — hvis Ret til at opkræve Skibs- og Vareafgifter for Benyttelsen af den nye Bro ifølge Ministeriets sidste Skrivelse kun er tvivlsom — bliver renere, og at det Billighedshensyn, som maatte tages til denne Commune paa Grund af de ikke ubetydelige Befolkningsforøgelser, den har offret paa sin Havn, alene af Hensyn til Jernbanen, fyldestgøres. Udvalget tiltræder derfor dette Forslag og skal k. n. henstille til Indenrigsministeren at tage den foreløbige Overenskomst under omhyggelig Overveielse, forinden den tiltrædes, og at det saaledes f. Ex. paalægges Nyborg Commune at tilveiebringe en noget større Dybde end 12 Fod ved Broen og i Tidens Løb at vedligeholde en saadan Dybde.

Hvad nu angaaer selve Anlæggenes Betydelighed, Hensigtsmæssigheden af at etablere et Siltoog — Rattog — mellem Kjøbenhavn og Hamborg over Fyen og Sylland og samtidig dermed have Dampfæbforbindelsen mellem Korsør og Kiel, samt endelig om de foreslaaede Foranstaltningers Nødvendighed for Sværffættelsen af Siltoget, da har Udvalget, for nogenlunde at komme til Klarhed herom, rettet forffjellige Spørgsmaal til Ministeriet. Heraf gaar de første ud paa at begjære Oplysning om: 1) hvormegent den aarlige Udgift ved Korsør—Kiel Dampfæbstrouten (heri indbefattet et sandsynligt Beløb for Skiftage og Assurance), siden Overenskomsten med Preus-

sen traadte i Kraft, har overstegtet den aarlige Indtægt; og 2) hvilken Indflydelse den paatænkte Postforbindelse med Hamborg antages at ville have paa Størrelsen af Driftsoverfludet af de jydsk-fyenske Jernbaner.

Paa det første Spørgsmaal har Finantsministeriet svaret:

„Postdampfæbarten mellem Korsør og Kiel blev gjenaaabnet den 1ste Januar 1867 i Genhold til Overenskomsten med Preussen af 27/24 December 1866. Følge denne og Postconventionen med det nordtydske Forbund af 9/7 April 1868 deler det danske og det paagjældende fremmede Postvæsen den opseilede Indtægt og den løbende Driftsudgift lige imellem sig, medens det danske Postvæsen udelukkende afholder saavel de ordinære Reparationsudgifter som Udgiften til Anskaffelsen af Nytt imod en fast Refusion af det fremmede Postvæsen af 17,000 Thaler Preussiskf.

Medens Indtægten og Driftsudgiften ligefrem fremgaaer af Regnskaberne, er det forbundet med større Vanskelighed at bestemme det Beløb, som falder paa Korsør—Kiel Routen saavel til ordinair Reparation som til Anskaffelse af Nytt, fordi disse Udgifter falde ind under de Udgifter i samme Diemed, som afholdes af Postvæsenet for samtlige fra Korsør udgaaende Postdampfæbstrouter. Herved maa erindres, at da Korsør—Kieler Farten aabnedes, blev for Postvæsenets Regning vedligeholdt en daglig Dampfæbfsart mellem Korsør og Aarhus samt en 3 Gange daglig Dampfæbfsforbindelse mellem Korsør og Nyborg, af hvilke Farter den paa Aarhus og den tredie daglige Fart over Beltet inddroges ved Aabningen af Jernbanestrækningen Aarhus—Fredericia den 4de October 1868.

Efter det opseilede Miletal falder i Januar Kvartal 1867 og i Finantsaaret 1867 —68 2/3 af de ordinære for samtlige Router fælles Udgifter og i Finantsaaret 1868 —69 Halvdelen paa Korsør—Kiel Routen, medens 2/3 af Udgifterne for indeværende Finantsaar maa anslaaes at falde paa denne Route.

Til disse ordinære for de respective Rou-