

Transport . . . 170,000 Rbd.

for 1871—72:

til Anlægget ved Strib, Resten . . . . .	23,000 Rbd.
„ en Dampfærge . . . . .	90,000 —
„ Anlægsindretninger m. v. . . . .	17,200 —

130,200 Rbd.

eller afrundet . . . . . 130,000 —  
300,000 Rbd.

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

S. Henholdt til det Anførte skal Ministeriet tillade sig at henstille, hvorvidt Udvalget vil optage følgende Endringsforslag:

Til § 2.

S. 2den Linie efter „Rbd.“ tilføies:

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

Endstjøndt Lovudkastet selv ikke indeholder Noget om Etableringen af gennemgaaende Siltog imellem Kjøbenhavn og Altona via Fyen og Ophævelsen af Dampskibsrouuten 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 Overveelse. Efter de foreliggende Data, der vistnok ere saa noagtige, som de for Tiden kunne tilveiebringes, vil det ikke være muligt at gjøre nogen paa-lidelig Beregning om den finansielle Betydning af en saadan Forandring. Det anføres paa den ene Side, at Tabet for Statskassen ved Opretholdelsen af Dampskibsrouuten kan, naar Siktaget og Assurance medregnes, anslaaes til circa 33,000 Rbd. om Aaret, hvor-til endnu maa føies Renten af den i Skibene staaende Capital; men dette Understud har deels sin Grund i den Omstændighed, at Farten maa opretholdes hele Aaret rundt, medens Tabet er størst i Vintermaanederne, deels i, at Postvæsenets Dampskibe 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 Dampskibsrouuten 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 indenlandsk eller udenlandsk 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 Trafikken i 1869, da der, efter hvad der er opgivet Udvalget, befordredes imellem sjællandske og holsteenske Jernbanestationer via Fyen 1,440 Rejsende, og via Korsør—Kiel 16,665 Rejsende. Det er saaledes et stort Antal Passagerer, der foretrækker den circa 20 Mile kortere og bequemere Route over Korsør pr. Dampskib for Touren over Fyen pr. Jernbane, og det vil let kunne vise sig, at det Antal gennemgaaende Rejsende (over 9,000 om Aaret), hvorpaa Jernbanedirectøren gjør Regning for de jydsk-syenske Baners Bedkommende, og for at Siltogene skulle kunne betale sig, er anslaaet for høit. Naar det i Directørens Skrivelse hedder, at Siltogene ville medføre en Udgift af 60,000 Rbd. om Aaret, da sees det ikke, hvorledes denne Sum udkommer, og en Sammenligning med Udgifterne ved Dampskibsrouuten lader sig derfor ikke anstille