

saaledes at af den samlede Sum 7,876 Rd. ere beregnede til Honorarer for de ved Kontrolen ansatte Ingeniører m. Fl., 2,700 Rd. til Diæter og Befordringsgodtgjørelse og 1,424 Rd. til Kontor- og andre Udgifter. Forsaavidt disse Summer saaledes ere beregnede for et helt Aar, uanset at de paagjældende Anlæg efter de derom afsluttede Kontrakter skulle være fuldbendte inden Aarets Udgang, skal jeg gjenkalde i Erindringer, hvad der findes udtalt i min Skrivelse af 7de d. M., at, medens det er ikke lidet tvivlsomt, om det sydjydske og en Del af det vestjydske Baneanlæg vil kunne fuldendes til det fastsatte Tidspunkt, vil Strækningen mellem Ringkjøbing og Varde i ethvert Tilfælde ikke blive fuldført forinden Aarets Udgang. Men derhos maa det særlig fremhæves, at Kontrolens Hverv neppe vil kunne være til Ende til de nævnte Tidspunkter, om ogsaa Banestrækningerne kunne afleveres i en saadan Stand, at de kunne tages i Drift; thi det er at forudsæ efter det Standpunkt, hvorpaa Arbejderne nu befinde sig, at der selv efter dette Tidspunkt, i Lighed med hvad der har fundet Sted ved de tidligere Anlæg, vil være ikke ubetydelige Restarbejder, hvis Fuldførelse vil lægge Beslag paa Kilsynets Virksomhed i det Mindste til Finantsaarets Udløb“.

197) II. 1. og o. Skrivelse af 9de Februar 1874 fra Indenrigsministeren:

„I behagelig Skrivelse af 17de f. M. har det ærede Udvalg forespurgt:

1. om man ved Anskaffelse af Personvogne til Statsbanen har taget under Overveielse, hvorvidt de hidtil anvendte Coupevogne ere at foretrække for de paa Falsterbanen indførte Salonvogne, hvorhos Udvalget med Hensyn til den i Anmærkningerne til Finantslovsforslaget for 1874/75 § 26 II. o. omtalte Feil ved Dampfergen Lillebelts Kjedel har forespurgt:
2. paa hvilket Tidspunkt denne Feil har vist sig, og om der ikke da kunde være Ansvar at gjøre gjældende mod vedkommende Fabrikant eller den kontrolførende Myndighed.

Efter i denne Anledning at have brevet med Direktøren for de jydsk-sjydske Sernbaner skal jeg tillade mig at meddele Følgende:

ad 1. Spørgsmaalet om, hvilket Vognfæselsystem der fortjener Fortrinet: det engelske, der anvendes paa de sjællandske, fynske og jydsk Sernbaner, — det amerikanske, der anvendes almindelig i Amerika og har været forsøgt i Europa, — eller det modificerede amerikanske, der anvendes paa den væstlige Sernbane, har oftere været Gjenstand for Diskussion, men efter alle de her indsamlede Erfaringer maa jeg anse det for afgjort, at ligeoverfor de her i Landet tilstedeværende Forhold besidder det engelske System, i alt Fald for Hovedbanernes Vedkommende, afgjort Fortrinet saavel i teknisk og økonomisk Henseende som i Henseende til Bequemmelighed for de Rejsende.

ad 2. Først cirka $\frac{3}{4}$ Aar efterat Dampfergen var taget i Brug, altsaa $\frac{1}{4}$ Aar, efterat Fabrikanternes Garanti var udløben, opdagedes Utætheden i Bundten af Færgens Kjedler. Saavidt man har kunnet skjønne, hidrører Feilen fra en paa dette Sted mindre omhyggelig udført Ritning. Med Hensyn til Fabrikantens og den kontrolførende Ingeniørs Stilling til denne Sag maa bemærkes, at en langvarig Arbejdsnedlæggelse blandt Maskinarbejderne i Newcastle tvang Fabrikanten til at benytte fremmede, mindre øvede Arbejdere, hvorved det er muligt, at Feilen kan være opstaaet, — og at Feilen vilde have haft en overmaade ringe Betydning, hvis den ikke netop befandt sig paa et utilgængeligt Sted. Bortset fra Udgiften til de Forsøg, der ere gjorte paa at hæve den, vil den heller ikke fremkalde væsentlig anden Ulempe, end at Anskaffelsen og Indsættelsen af nye Kjedler i Færgen maa foretages et Par Aar tidligere, end det ellers vilde have været nødvendigt, idet det maa antages, at de nuværende Kjedler med en ikke betydelig Reparation ville kunne bringes i fuldkommen tjenstdygtig Stand og saaledes benyttes saalænge, som Skibskjedler i Almindelighed pleie at gjøre Tjeneste. For Øvrigt bemærkes, at Kjedlerne have været undersøgte og prøvede af den kontrolførende Ingeniør, uden at denne har bemærket nogen Feil, og at det maa anses for tvivlsomt, om Feilen overhovedet var til at opdage ved et almindeligt Eftersyn.

198) II. Ny Underkonto foran p. Skrivelse af 7de Januar 1874 fra Indenrigsministeren:

„Da der paa Fredericia Station foregaar Krydsning af Togene nord- og sydfra, er det af stor Betydning, at der sammesteds have sig rigeligt Vand til Forsyning saavel af To-