

fagerer og Post end en Dampfærge, hvis Fortrin egentlig bestaa deri, at den ved at optage Materiellet sparer paa Dmpakningen af det medbragte Gods. Naar det erede Medlem dernæst mente, at Forholdene ved Overfarten over Lillebelt med Dampfærge nu vare overordentlig utilfredsstillende, idet nemlig Dampfærgerne ikke kunde medtage Passagerovogne, men at Passagererne vare nødsagede til at stige ud og staa en lang Tid paa Perronen og lade sig gjennemblæse for derfra at kunne passere til Dampfærgerne, da er dette Forhold asmalet noget værre, end det er, thi Forholdet er nemlig det, at Passagererne i Almindelighed blive opfordrede til at blive siddende i Waggonen, indtil det Dieblift kommer, hvor de lige kunne gaa ombord i Færgerne. Jeg indrømmer imidlertid, at det vilde være bedre, om Waggonerne kunne føres over paa Færgerne, men dersom Færgerne skulde være saa store, at den skulde kunne optage endog kun en almindelig Waggon i denne Fart, saa ser jeg ikke, hvorledes den skulde være indrettet. Det kunde jo muligvis lade sig gjøre; men at den i saa Fald maatte have enorme Dimensioner, forekommer mig at være klart. — Det erede Medlem ønskede dernæst at faae Oplysning om, hvorledes det egentlig stod for Diebliftet med denne Fart; og hvorledes vi vare komne paa det Standpunkt, hvorpaa vi nu befinde os. Jeg skal i den Henseende tillade mig at oplyse, at saaledes, som Forholdet med Hensyn til Overfarten mellem Korsør og Kiel hidtil har bestaaet, har det sluttet sig til Konventionen af April 1868, der gik ud paa, at denne Postforbindelse skulde drives af det tydske og det danske Postvæsen for fælles Regning og med fælles Materiel, idet man dengang fra tydske Side gik ind paa at gjøre den Indrømmelse overfor det danske Postvæsen, at Farten indtil videre skulde udføres ved kongelige danske Skibe paa Betingelser, som ganske vist ikke vare særdeles favorable for det danske Postvæsen, og i Tidens Løb have været det endnu mindre. Betingelserne vare i det Væsentlige følgende: at alle Udgifterne ved den egentlige Drift skulde deles mellem det tydske og det danske Postvæsen, hvorimod det danske Postvæsen som Bederlag for Anskaffelsen af Materiel, Maskiner og desl., Bodeligeholdelse af Materiel, samt som Bederlag for Renter, Amortisationsudgifter, mulig Spilade, som kunde indtræffe, og Assurance, skulde have en Godtgjørelse af 17,000 Thaler, som er lig med 44,928 Kr., altsaa herved 45,000 Kr. Dette var et Bederlag, som ikke svarede til den virkelige Udgift; men paa denne Maade er Postforbindelsen bleven holdt i Gang siden den Tid og indtil nu. Med Undtagelse af Finantsaaret 1878—79, hvor der var et Overskud, har denne Forbindelse foranlediget stadige Tab for det danske Postvæsen, og det Tab, som have været betydeligt større end de Tab, som det tydske Postvæsen har haft. Farten har saaledes fra Begyndelsen og

indtil Ugangen af Marts 1877 paadraget den danske Statskasse et Tab af 850,000 Kr., medens den samtidig kun har paaført den tydske Statskasse et Tab af 213,596 Kr. Resultatet er, at Driften i det Hele taget har stillet sig meget heldigere for Tydsland end for Danmark, men er blevet det endnu mere, efter som Trafikken tiltog, saaledes, at Tydsland i Aaret 1875—76 havde et Overskud af 16,000 Kr., og i Aaret 1876—77 et Overskud af 30,000 Kr., medens Danmark havde Underskud. Dette ugunstige Resultat for Danmark er begrundet i, at, medens den stadig vorende Indtægt aarlig deltes lige mellem Tydsland og Danmark, stige Udgifterne for os ved Anskaffelser af betydelig dyrere Materiel. Det er saaledes oplyst gennem Beregninger, hvis Nøgtighed er anerkjendt fra tydske Side, at de Udgifter for det danske Postvæsen, som godtgjordes dette med omtrent 45,000 Kr., for Aaret 1878—79 androg 138,270 Kr., saa der altsaa er en betydelig Forskjel mellem den virkelige Udgift og den Erstatning, der gives. Det er paa Grund deraf, at Statsrevisionen allerede i Aaret 1875—76 og 76—77 henlede Opmærksomheden paa, at disse Forhold vare overordentlig ugunstige for det danske Postvæsen, og i Samlingen 1877—78, da der blev bevilget Midler paa Finantsloven til Bygning af et nyt Postdampskib, blev det gjort til Betingelse for denne Bevilling, at det danske Postvæsen skulde søge at faae forbedret Vilkaarene, hvorunder det deltog i at udføre Farten Korsør—Kiel. Dette skete saa ogsaa i Medfør deraf; men man fik det Svar fra tydske Side, at man ikkun vilde inlade sig paa Forhandling herom under den Forudsætning, at denne sattes i Forbindelse med Spørgsmaalet om Etableringen af en Postforbindelse mellem Gjedser og Warnemünde. I 1878 førtes atter nogen Forhandling med Tydsland angaaende den nye Postroute, hvad der dog ikke ledede til noget Resultat; men allerede i December Maaned i. A. tilkjendegav det tydske Postvæsen Danmark, at man i Genhold til Traktaten af 1868 var tilbidskyt fra 1. April 1880 at deltage med egne Skibe i Farten Korsør—Kiel. Lidt efter dette Tidspunkt opsigte Danmark Traktaten, og det skete, dels fordi Konventionen i visse væsentlige Henseender favnede Bestemmelser for det Tilfælde, at Farten skulde føres dels ved danske og dels ved tydske Skibe, og dels fordi Verdenspostforeningen hvoraf baade Tydsland og Danmark ere Medlemmer, i Mellemtiden havde fastsat Regler for Postforsendelser, som gjorde, at der nødvendigvis maatte foretages nogen Forandring i den Konvention, som eksisterede, ligesom det i det Hele taget var ønskeligt, at Indholdet i visse Punkter blev forandret. Af den Grund opsigte altsaa Danmark Traktaten af Hensyn til, at dette Spørgsmaal efter Tydslands eget Ønske jo vilde komme til fornyet Overveelse under de Forhandlinger, som vi vilde komme til at føre med Tydsland