

LXXV.

Forslag til Lov

om

Foranstaltninger til Oprettelse af en Dampfærgeforsbindelse mellem Gedser og Warnemünde.

(Fremfat i Folketinget den 10de December 1898 af Indenrigsminister Vardenfleth.)

§ 1.

Indenrigsministeren bebyndiges til at lade foretage:

- a) Anlæg af 2 Dampfærgelejer i Gedser Havn,
- b) Anlæg af Telegrafstabel mellem Gedser og Warnemünde, samt
- c) Anskaffelse af 2 Dampfærger bestemte til Ruten Gedser—Warnemünde.

§ 2.

Til de i § 1 omhandlede Anlæg og Anskaffelser kan anvendes et Beløb af indtil 2,951,000 Kr., hvoraf 1,000,000 Kr. i Finansaaret 1899—1900.

§ 3.

De til Anlægene anvendte Grunde fritages, saalænge de benyttes til dette Djemed, for alle paa samme hvilende Afgifter og Byrder. Ligeledes ere de paa Grundene opførte, til Anlægene henhørende Bygninger indtil videre fritagne for alle ellers paa Bygninger hvilende kongelige Skatter og Afgifter. Brugen af stemplet Papir estergives i Henseende til alle Overenskomster og Obligationer, der udfærdiges i Anledning af Anlægene m. v. For Materialier, som anvendes ved Anlægene og til Færgerne, kan der tilstaaes Toldfrihed.

## Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Mellem Danmark og det sydlige Udland | trinlig Vej, der er den stærkest benyttede af  
banner Bamdrupruten, for Jhns og Sjæl- | alle vore sydgaaende Forbindelser. Saaledes  
lands Vedkommende i Forening med Damp- | befordredes i 1897—98 i gennemgaaende og  
færgerne over Lille- og Storebælt, en for- | transiterende Trafik:

	Af rejsende paa afmind. Billetter.	Af Godstons.
via Bamdrup .....	73,500.	114,900.
— Vedsted .....	23,500.	6,800.
— Gedser .....	21,200.	2,000.
— Korsør—Kiel .....	30,600.	6,160.

For Forbindelsen mellem Verne og Øst- | lig Omvej i Sammenligning med Beslængden  
tyskland er Bamdrupruten dog en betyde- | ad Gedserruten; Afstanden er f. Eks.:

mellem	via Bamdrup.	via Gedser— Warnemünde.	altsaa kortere over Gedser.
Kjøbenhavn og Berlin .....	807 Km.	442 Km.	365 Km.
Odense — — .....	642 —	455 —	187 —
Kjøbenhavn — Hamborg....	521 —	442 —	79 —
Korsør — — ....	411 —	400 —	11 —

Naar Gedserruten, skønt der ad den  
opnaas en ikke ringe Besparelse af Beslæng-  
den, desuagtet ikke endnu har kunnet arbejde  
sig op, peger dette hen paa, at en i For-  
bindelse med Tærnbanerne staaende Damp-  
færgeforbindelse maa have store og afgø-  
rende Fortrin for en tilsvarende Dampstibs-  
forbindelse; at det i Virkeligheden forholder  
sig saaledes, bekræftes ved andetsteds ind-  
vundne Erfaringer.

For Godstrafikkens Vedkommende  
ere Marsagerne hertil iøjnefaldende. Ved  
Hjælp af Dampfærger undgaar man den  
tidspildende, kostbare og for mange Gods-  
arter meget værdiforringende Omlæsning, og  
man skaber Muligheden for Oprettelse af  
virkelig billige, gennemgaaende Vognladnings-  
takster. I tidtænkte Henseende turde det  
være meget oplysende, at den laveste gennem-  
gaaende Godstakst mellem Kjøbenhavn og  
Berlin udgør via Gedser—Warnemünde ca.  
7 D. pr. Tonkilometer, og at den billigste  
direkte Sats via Korsør—Kiel ikke synker  
under 5,8 D. pr. Tonkilometer, medens  
Taksten mellem Kjøbenhavn og Berlin via  
Bamdrup naar ned til ca. 2 D. pr. Ton-  
kilometer. Særligt paa Godstærdselsens  
Omraade have da ogsaa vore inden- og uden-  
landske Dampfærgeforbindelser vist en over-  
ordentlig Udviklingssevne. Vore 5 inden-  
landske Dampfærger befordrede i 1897—98

tilsammen ca. 500,000 Tons Gods, 5 Mar-  
tidligere befordrede de kun 232,000 Tons;  
i alt befordre de nu 11 Gange saa meget  
Gods som de tidligere Dampstibe, den ældste  
af dem — Lillebæltsfærgeren — over 20  
Gange saa meget. Mellem Helsingør og  
Helsingborg befordrede Dampstibet 3,000  
Tons aarligt, nu efter 6 Mars Forløb be-  
fordrer Dampfærgeren 82,700 Tons; Malmø-  
færgeren befordrede i det første Halvaar 5,170  
Tons, i sidste Halvaar ca. 47,700 Tons.

Ogsaa for Persontrafikkens Ved-  
kommende har det vist sig, at denne stiger  
stærkt, hvor Dampfærger indføres. Vore  
indenlandske Dampfærger befordre nu 2½  
Gange saa mange rejsende som de tidligere  
Dampstibe; Dampfærgeren mellem Helsingør  
og Helsingborg befordrede i 1897—98 190,300  
rejsende, Dampstibene i 1891—92 kun 124,000.  
Hertil bidrager det naturligtvis noget, at  
Dampfærgerne ere gode Søstibe, der have en  
særlig rolig Gang; hvor Behov foreligger,  
kunne de ogsaa benyttes til Personvognes  
Oversførelse; deres væsentligste Fortrin frem-  
for Dampstibene turde dog ligge i den Om-  
stændighed, at Rejsegodset kan overføres uden  
Tidspilde, og at Færgerne, som tillige be-  
stemte for en stor Godstrafik, maa være og  
med Fordel kunne gøres forholdsvist større  
end Dampstibe paa samme Rute. Da de  
føre deres Godslast paa Dækket, kunne de

indrettes bekvemmere under Dæk end Dampstibene, hvor en stor Del af Rummet under Dæk optages af Godslasten; paa et ret uroligt Farvand som Østersjøen maa dette Fortrin ved Dampfærgerne særligt gøre sig gældende.

Af Hensyn til det ovenfor anførte maatte det anses for særdeles ønskeligt, om den nuværende Dampstibsforbindelse mellem Gedser og Warnemünde kunde afløses af en Dampfærgeforsbindelse, og da der i Begyndelsen af 1898 fremkom en Opfordring fra den storhertugelige Generaljærnbanedirektion i Schwerin til de danske Statsbaner om at træde i Forhandling angaaende Etablering af en fælles Dampfærgeforsbindelse mellem de to Punkter, meddelte Indenrigsministeriet Generaldirektoratet for Statsbanedriften Bemyndigelse til at deltage i denne Forhandling. Ved denne er det lykkedes paa alle Punkter at opnå Enighed om de for en rationel Ordning af den omhandlede Rute nødvendige Anlæg.

Det blev saaledes erkendt, at Forbindelsen mellem Gedser og Warnemünde maatte betragtes som et Led i en international Stogsrute, og at der derfor maatte gøres alt for at sikre sig, at Trafikken kunde betjenes paa den hurtigste og paalideligste Maade.

I Overensstemmelse hermed maatte Færgerne ikke alene bygges med Godsstraffiken for Dje men ogsaa i særlig Grad være indrettede paa at byde Persontrafikken en bekvem, hurtig og rolig Overfart eventuelt ved gjenmiggaaende Personvogne, ligesom man maatte have Færger, med hvilke man var i Stand til at opretholde Farten ogsaa under Isforhold.

Færgehavne maatte indrettes saaledes, at ikke alene Indsejlingen i Havnen men ogsaa Rangeringen af Færubanevognene til og fra Færgerne kunde ske saa hurtigt og bekvemt som muligt.

Paa Grundlag heraf er der mellem de tvende Jærnbanestyrelser afluttet en Overenskomst, der er stadfæstet af Indenrigsministeriet under Forbehold af, at Lovgivningsmagten bevilgede de Pengemidler, der

ere fornødne til Overenskomstens Opfyldelse fra dansk Side.

De Anlæg og Anstæffelser, som herefter fra dansk Side ville udkræves, og hvortil Projekt med Overflag er udarbejdet, ville omfatte:

1. Færgelejer i Gedser Havn.

Færgelejerne ere forudsatte henlagte i den nuværende Havns nordvestlige Hjørne, hvormed man opnaar en let og direkte Besjelling af Lejerne saavel fra det nye Løb over Rådmand som ogsaa fra Løbet langs Falsters Sydside mellem Havnen og Gedser Fyr. Der er projekteret 2 Færgelejer med en mellemliggende Mole, saaledes at Togene kunne køre op ved Siden af Færgerne.

Molen er konstrueret som en jordsfyldt Dæmning, indfattet af Træbolværter med aabne Træbroer paa hver Side, for at Vand og Is kan vige ud til Siderne, naar Færgeren løber ind i Lejet og derved presser Vandet op foran sig.

Færgelejerne ere i øvrigt indrettede som de nyeste i Kjøbenhavn og som disse forsynede med elastiske Ledeværker og Friholderværker.

Paa begge Sider af Molen er der anbragt overdækkede Perroner samt Toldlokaler til Visitation af Rejsegods.

I Havnebassinet og Havnemundingen opmudres overalt til en Vanddybde af 16 Fod, hvilken Dybde er paatænkt i Havnen ved Warnemünde.

Ved Færgelejerne anbringes desuden en mindre Ekspeditionsbygning. Paa Pladsen udføres de nødvendige Spor anlæg for at sætte Færgelejerne i Forsbindelse med Hovedsporene og det øvrige Sporshystem paa Stationen. Dette medfører en Flytning af Varehuset samt Fjernelse af „Eksportskalden“, der formentlig kan nedlægges, da den hidtil ikke er blevet benyttet.

Følge det udarbejdede Overflag ville Anlægsudgifterne andrage:

Forarbejde:

Udgravning under Vand af 4,800 Kfb. à 14 Kr. ....	67,200	
000 381 do. .... Tørlægning og paa Land 3,600 Kfb. à 7 Kr. ....	25,200	
		92,400
Fangedæmning og Vandlænsning:		
Hertil anflaas .....		10,000
Stenarbejde:		
Glacis under Broflapperne .....	960	
Singel foran Kajmurene .....	400	
		1,360
Alt overføre .....		103,760

	Kr.	Kr.
	Overtørt...	103,760
<b>Bejarbejder og Brolægning:</b>		
Chaussering af Afgangsbvej m. v.....	12,000	
Brolægning ved Perronerne.....	450	
Træbrolægning paa do. ....	7,250	
		19,700
<b>Murararbejde:</b>		
Murværk af tilhuggen Granit 850 Kfd. à 3 Kr.....	2,550	
do. — Beton og fløvede Sten 132,000 Kfd. à 0,75 Kr. ....	99,000	
		101,550
<b>Tømmerarbejde:</b>		
Samtlige Tømmerkonstruktioner: 72,000 Kfd. à 2,25 Kr.....		162,000
<b>Jærnarbejde:</b>		
Beslag, Bolte m. v., galv. Jern.....	21,000	
Pladebeklædning til Bæle og Klædning.....	11,760	
Smedede Søm til Pladebeklædning.....	7,500	
Hætter til Bæle, Rødløbsrør m. v.....	800	
U-Vælder med Forbindinger i Ledeværkerne.....	14,500	
Støbejernsklodser til do. ....	3,300	
Belleville Sjedre til do. ....	7,400	
		66,260
<b>Broklapper:</b>		
2 dobbelte Broklapper med Løfteapparater.....		50,000
<b>Sporarbejder m. v.:</b>		
Nyt Spor at anbringe, 13,100 løbende Fod à 6 Kr.....	78,600	
Omlægning af Spor med delvis Fornyelse.....	13,500	
Nye Sporstifter.....	6,600	
Fjntning af en Drejefive.....	4,000	
8 Stoppebomme.....	1,200	
		103,900
<b>Bygninger m. v.:</b>		
1 Stk. 14 Meters Drejefive.....	15,000	
2 — dækkede Haller.....	30,000	
2 — Told ekspeditionsbygninger.....	16,000	
1 mindre Varehus.....	15,000	
1 Ekspeditionskontor.....	3,000	
Stafit, Hegn m. v. ....	1,000	
		80,000
<b>Fortsøjningsredskaber, Vgter m. v.</b>		
25 Stkr. Sten-Fortsøjningspæle.....	3,750	
Vgter m. v.....	5,000	
		8,750
<b>Administration og tilfældige Udgifter:</b>		
Hertil anslaaes ca. 10 pCt. af ovenangførte Beløb.....		70,080
	Sålt Kr....	766,000

## 2. Telegrafkabel mellem Gedser og Warnemünde.

Til Sikring af den regelmæssige Drift og for til enhver Tid hurtigt muligt at kunne disponere over Færgerne paa begge Sider af Farvandet maa det anses for nødvendigt, at der lægges et Telegrafkabel mel-

lem de to Havnestationer. Et saadant vil medføre en Udgift af ca. 210,000 Kr.; det tør dog forventes, at der vil kunne opnåes Enighed med de mellemborgste Autoriteter om, at disse udrede Halvdelen af denne Sum, saaledes at Udgiften fra dansk Side reduceres til ca. 105,000 Kr.

## 3. Anskaffelse af 2 Dampfærger.

Følge Overenskomsten maa der til Rus- tens forsvarlige Besørgelse paaregnes ialt 4 Dampfærger, nemlig 2 Hjulfærger, særlig beregnede paa Besørgelse af Persontrafikken, og 2 isbrydende Skruefærger til Besørgelse af Godstrafikken og som Reserve under Is- forhold; hvert Land anskaffer 1 Færge af hver Type.

Af de modtagne Planer over disse Fær- gers Form og Hovedindretning fremgaar, at Hjulfærgerne kun tænkes forsynede med 1 Spor paa Dækket, hvorved man dels op- naar en hurtigere Ombordsætning af Fær- banevognene og navnlig bedre Plads for Passagererne. Skruefærgerne, der som alt nævnt særlig ere beregnede paa Godstraf- ken, forsynes derimod med 2 Spor. Paa begge Færger har man ved Indretning af et stort Promenadedæk, rigelige Saloner og Rahytspladser søgt at hyde Publikum saa gode og bekvemme Forhold som muligt. Færgernes Hastighed er 13,5 Knob.

Anskaffelsesomkostningerne ville antagelig blive for 1 Hjulfærge 980,000 Kr. og for 1 Skruefærge 1,100,000 Kr., tilsammen 2,080,000 Kr.

Det maa antages, at en Færgeforsbindelse som den omhandlede vil kunne faa en stor Trafik og blive en Hovedrute, mellem Nord- og Mellemuropa. I Forsbindelse med de direkte

Færnelinier fra Gedser og Warnemünde danner den nemlig den nærmeste Vej mellem Hovedstæderne Berlin (1,700,000 Indbyggere) og Kjøbenhavn (400,000 Indbyggere), Vejen fører over Mecklenborgs største By Rostock (50,000 Indbyggere). Fra Kjøbenhavn fører en lige Linie mod Nord til Gøteborg (117,000 Indbyggere) over Byerne Helsingør, Hel- singborg, Halmstad og Varberg. Fra Gøt- borg gaar Færnelinien mod Nord til Kri- stiania (150,000 Indbyggere) og videre gen- nem Norge til Trondhjem. Dette er en direkte Linie af 1,200 Km. Længde.

Fra Berlin føre 2 store direkte Linier, en mod Sydvest over Leipzig og München, hvorfra Vejen gaar til Tyrol og Italien. Endelig staar Kjøbenhavn ved Dampfærgeren til Malmø i Forsindelse med den ibenfte Stambane over Stockholm, og fra Warnemünde fører en Linie mod Vest til Hamborg og derfra over Belgien til Frankrig.

I Henhold til det anførte fremsættes nærværende Lovforslag om, at der fra dansk Side maa blive truffet de nødvendige For- anstaltninger til Etableringen af en Damp- færgeforsbindelse mellem Gedser og Warne- münde. I Forslagets § 3 er der optaget Bestemmelse om de sædvanlige Begunstigelser, som indeholdes i de nyere Love om Stats- baneanlæg.