

men jeg har anset det for rigtigst, at det, da det angaar Pensionsforhold, blev fremsat af mig. Jeg skal paa mine Kollegers og egne Vegne paa det bedste anbefale det til Tingets Velvilje.

Formanden (Sofus Høgsbro): Eksemplarer af de fremsatte Lovforslag ville blive omdelte.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af Forslag til Lov om Foranstaltninger til Oprettelse af en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde.

(Lovforslaget findes i Tillæg A., Sp. 2737—46.)

Sagen sattes under Forhandling.

C. Hage: Som den ærede Indenrigsminister mindede om ved Forslagets Fremsettelse, blev der i Fjor paa Finansloven bevilget et Beløb af 10,000 Kr. til Forundersøgelser og Projekteringsarbejder vedrørende en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde. Dette Forslag fremsattes i Henhold til Forhandlinger, som forud vare førte mellem den danske og den mecklenburgske Regering. Tanken var, at denne Forbindelse skulde indrettes for fælles Regning, saaledes at hver Part afholdt Udgifterne til Dampfærgeleje og anskaffede en eller to Dampfærger. I Henhold hertil ere Forhandlingerne blevne fortsatte, og det nu forelagte Forslag er Resultatet deraf. Uden at man tør sige, at den Bevilling, som blev given i Fjor paa Finansloven, indeholder et bindende Tilsagn fra den danske Lovgivningsmagts Side om at ville bevilge de Midler, som maatte være nødvendige for at realisere Tanken, maa det dog erkendes, at der ved den nævnte Bevilling ogsaa fra Rigsdagens Side blev udtrykt en Opfattelse af, at det vilde være ønskeligt at faa denne Foranstaltning gennemført. Jeg kan heller ikke se rettere, end at denne Opfattelse er rigtig. De Bemærkninger, som ledsage Lovforslaget, indeholde adskillige nyttige Oplysninger i saa Henseende. Der er saaledes vistnok ingen Tvivl om, at denne Dampfærgeforbindelse, saaledes som Tilfældet har været ved vore andre Dampfærgeforbindelser, vil komme

til at virke meget fremmende paa Gods-trafikken. Til direkte Forsendelse af Gods uden Omladning mellem Øerne og Kontinentet have vi hidtil kun haft Routen over Store Bælt, Lille Bælt og Vamdrup. Vejen over Warnemünde og Gedser vil være væsentlig kortere, og de billigere Takster, der ville følge heraf, ville bevirke, at Gods ad denne Vej sandsynligvis vil blive forsendt i meget større Mængde ikke blot mellem Danmark og Fastlandet, men ogsaa gennem Danmark som Mellemled mellem Kontinentet paa den ene Side og Sverige-Norge paa den anden Side. Det er derfor ingenlunde udelukket, at de Udgifter, som Indrettelsen af denne Dampfærgeforbindelse medfører, i Aarenes Løb ville kunne forrente sig. Imidlertid mener jeg ganske vist ogsaa, at denne Forbindelses væsentligste Fordele ere at søge i dens Betydning for Godstrafikkens Vedkommende. Hvad Persontrafikken angaar, stiller jeg mig mere tvivlende om, hvorvidt denne i og for sig kostbare Foranstaltning vil bringe en tilsvarende Nytte. Med Hensyn til Hurtigheden kan der opnaas det samme med et almindeligt Dampskib som med en Dampfærge; Behageligheden ved at sejle med Dampfærge kan være større, for saa vidt som det større Skib gaar roligere, og man altsaa er mindre udsat for Søsygens Kvaler. Men selve denne Route mellem vor Hovedstad paa den ene Side og Fastlandet paa den anden Side over Gedser—Warnemünde er, hvad jeg allerede tidligere her i Tinget gentagne Gange har fremhævet, paa ingen Maade den ideale Route. Vort Lands Mangel paa geografisk Sammenhæng, der gennem vor Historie har vist sine Virkninger i saa mange Henseender, medfører selvfølgelig ogsaa det, at vore Jærnbanelforbindelser ere overordentlig kostbare og vanskelige at iværksætte paa tilfredsstillende Maade. Men tre Hovedlinier for Persontrafikken er der at lægge særlig Vægt paa at fuldkommengøre, selv med betydelige Ofre. Den ene er Forbindelsen mellem Hovedstaden og Fastlandet, den anden mellem Hovedstaden og Halvøen, den tredje mellem Halvøen og det sydlige Fastland. Af disse tre Linier er der kun een, nemlig den første, som har Fordelen af at have en stor By ved hvert af Endepunkterne; men hvad der hidtil er indrettet, tilfredsstillende ikke Nutidens Krav til en sliq Linie. Man kan lade Tilknyningspunktet paa Fastlandet være enten Berlin eller Hamborg, hvilke ere de to nærmeste store Byer, som Kjøbenhavn kan bringes i Forbindelse med. Og der er da for

mig ingen Tvivl om, at Linien Kjøbenhavn — Hamborg er den vigtigste, den, ad hvilken man kan opnaa det mest rationelle Resultat. Den lige Linie mellem Kjøbenhavn og Hamborg er ikke mere end 40 danske Mil, og trækker man paa Kortet en Linealstreg mellem Hamborg og Kjøbenhavn, gaar denne Streg tværs over Lolland og Femern; dette er den korteste Linie, som det overhovedet er muligt at følge, og samtidig dermed ogsaa den, der giver den korteste Søvej. Mellem Lolland og Femern er der kun to Mil, mellem Gedser og Warnemünde seks Mil. Vi komme mellem Gedser og Warnemünde ud paa et temmelig bredt og undertiden ret uroligt Farvand, og vi lande saa langt mod Øst, at det bliver en ikke ringe Omvej for den væsentligste Del af Persontrafikken mellem Øerne og Kontinentet. Over Hamborg komme vi ad den korteste Linie til Vesteuropa: England, Holland, Belgien, Frankrig, den vestlige Del af Tyskland, kort hele den Del af Europa, hvorhen den overvejende Del af Persontrafikken gaar. Det er værd at lægge Mærke til, at, naar man forlænger den Linealstreg, der er trukken mellem Hamborg og Kjøbenhavn, saa kommer man paa den ene Side lige ret til Stockholm, og paa den anden Side lige ret til Køln. Denne Vej er ogsaa den korteste Forbindelse mellem den skandinaviske Halvø og det vestlige Kontinent. Nu er det bekendt, at det er en Række forskellige Omstændigheder, dels indre og dels ydre, som have bevirket, at af de to Forbindelser over de sydlige Øer, som kunne vælges, altsaa enten Lolland — Femern eller Falster — Warnemünde, er det denne sidste, som faktisk er bleven bragt til Udførelse, medens den anden hidtil bar mødt Hindringer. Jeg er da heller ikke i Tvivl om, at man bør gøre, hvad man kan for at udvikle og forbedre Gedserrouuten, da man nu en Gang har den. Og selv om vi fik den anden Route gennemført, vil Routen over Gedser ingenlunde tabe sin Betydning, den bliver den korteste Vej til Østeuropa. Men jeg vil ikke undlade at fremhæve, at vi ikke have naaet det bedste Maal, det Maal, som bør tilstræbes for Forbindelsen mellem Hovedstaden og Fastlandet, før vi have faaet den anden Linie realiseret, hvilket efterhaanden heller ikke vil koste saa overordentlig mange Millioner, i Særdeleshed naar vi faa bygget Bro mellem Masnedø og Falster, en Foranstaltning, som vil være i lige Grad til Nytte, hvad enten Trafikken føres over Gedser eller over Femern. Jeg har

fundet det rigtigt at fremhæve dette paa ny ved denne Lejlighed ikke for at ville lægge nogen Hindring i Vejen for det her foreslaaede, hvilket under alle Omstændigheder vil kunne gøre sin Nytte, men fordi det er ønskeligt ikke at undlade stadig at holde sig den anden, mere ideale Lignes Gennemførelse for Øje. Naar vi kunne naa til — og det vil være muligt ad denne Vej — at forkorte Afstanden mellem Kjøbenhavn og Hamborg til 7 Timers, ja maaske endog til 6 Timers Rejse, vil næsten al Persontrafik mellem Fastlandet og Sverige-Norge gaa den Vej, og da forekommer det mig ogsaa, at der er Udsigt til, at de store Udgifter til Anlæg og Drift af en virkelig tidssvarende Personroute nogenlunde ville kunne svare Regning. — Jeg skal i øvrigt ikke gaa ind paa Lovforslagets Enkeltheder. Jeg antager, Loven vil blive henvist til et Udvalg, og der ville Detaillerne mere naturligt kunne blive Genstand for en Forhandling. Jeg skal indskrænke mig til paa det nuværende Trin i det store og hele at give Forslaget min anbefaling.

Krabbe: Det glædede mig, at det ærede Medlem, som aabnede Debatten her, omtalte Lovforslaget i Belysning af andre Kommunikationer, som der kunde være Anledning til at oprette. Det er netop og væsentlig i den Belysning, at det forekommer mig, at Lovforslaget bør tages. Jeg skal her se bort fra det lidet appetitlige i for Øjeblikket at etablere ny Forbindelser med Berlin, men skal forfølge den Tankegang, som min ærede Forgænger i Forhandlingen indslog, idet jeg med nogle ganske faa Ord trækker i Forgrunden nogle Kommunikationslinier, som bør tages i Betragtning, naar man behandler dette Projekt. Det ærede Medlem, som nu havde Ordet, talte om Forbindelsen over Hamborg som betydningsfuld for vor Forbindelse med England; men er det dog ikke saadan, at saa snart man taler om Forbindelsen med England, maa det slaa enhver, at det, der burde gøres fra Danmarks Side for en Forbindelse med England, det ligger paa et andet Punkt, nemlig Esbjerg — direkte til England, og at der hidtil langt fra er gjort det tilstrækkelige paa dette Punkt. Af Statens udenrigske Kommunikationer, hvorunder vi jo kunne tage lige saa godt de subventionerede som de direkte holdte, er Esbjergrouuten ubetinget den, der har den største Vægt, og naar den endnu kun drives med Forbindelse 4 Gange om Ugen, saa er den

1505 13. Dec. 1898: 1. Beh. af Lovf. om en Dampfærgeforb. mellem Gedser og Warnemünde. 1506

utilstrækkelig for Godstransporten og aldeles ufyldstgørende for Persontransporten. Den er langt fra det, som Danmark skulde tilvejebringe her. Hvad enten det blev en Statsroute eller det vedblivende skulde være en subventioneret Route — det ligger der mindre Vægt paa — gælder det om, at det bliver en i alle Henseender fyldstgørende Route. Det forholder sig jo med Hensyn til Persontrafikken saaledes, at gunstige Forhold for Persontrafikken støtte Godstrafikken i en ganske væsentlig Grad, nemlig derigennem, at Forretningsforbindelser først blive indarbejdede fast, naar Forretningsmændene have en let Adgang til at befare det Land, de skulde gøre Forretninger med, og navnlig befare det ad samme Route, som deres Varer skulde gaa; men dette gives der en grumme kummerlig Lejlighed til ved den nuværende Forbindelse over Esbjerg. Det forekommer mig derfor, at naar vi skulde til en betydelig Udvidelse af vore Statskommunikationer, bør vi, som det ogsaa laa i det ærede Medlems Tankegang, der nys havde Ordet, tage et videre Blik paa vore Kommunikationer og navnlig paa ny fæste Blikket paa denne for Danmark saa overordentlig vigtige Route, der ingenlunde er, som den burde være. Men naar man taler om den vigtigste udenrigske Route for Danmark, kunne vi ikke lade være at tænke ogsaa paa en anden subventioneret, indenrigsk Route, nemlig Routen mellem Øerne og Jylland, den yderst ufuldkomne, subventionerede Route mellem Kalundborg og Aarhus. Den har gentagne Gange været omtalt allerede i denne Rigsdagssamling, og næsten hver Uge, der er gaaet, har vist, hvor ufuldkommen den er betjent, trods den forholdsvis betydelige Subvention, her gives. Begge Skibe, der gaa, ere ganske uegnede til Farten. Vi have set den ene Gang efter den anden, at de ikke kunne bestride den; endnu for faa Dage siden — det var i Lørdags — laa Skibene paa begge Sider stille; ganske vist, det var Blæst, men det var dog Vejr, der kunde fares i, det var VNV. med sigtbart Vejr, og i det Vejr burde der dog kunne være Skibe i Gang, som kunde besørge denne Route; men paa begge Sider laa de stille; og dette er overordentlig skadeligt

for, at Routen kan faa Betydning baade for Varetransporten og for Persontrafikken. Naar en Mand først een Gang er kommen ned til Havnen med to Heste, som han skal have over, og har maattet være der 24 Timer eller endog 2 Gange 24 Timer for at komme over med dem, benytter han aldrig i sine Dage mere denne Route eller i alle Tilfælde, han betænker sig mange Gange, inden han gør det, og derfor bliver den Route i Forhold til, hvad der kunde være af Trafik, kun daarlig benyttet. Routen kunde med gode Skibe blive en overordentlig Velgerning baade for Jylland og Øerne. Her er et overordentlig vigtigt Punkt, og jeg skulde meget tilraade, som sagt, at naar det forelagte Lovforslag faar en yderligere Behandling, man da som Momenter til dets Fremme vilde sikre sig, at der bliver gjort noget alvorligt for de efter min Mening mindst lige saa vigtige Router, som jeg har omtalt, fremfor alt naturligvis Esbjergrouten.

Rørdam: Det var med ganske overordentlig stor Glæde, at jeg hørte paa den første ærede Taler, og jeg skal tillade mig at bringe ham en Tak for hans Udtalelser, der ere af stor Betydning. Jeg er derimod ikke saa særlig glad ved det foreliggende Lovforslag, ikke fordi jeg ikke tror, at det maaske kan være et betydeligt Fremskridt og Gode, men det gaar jo saaledes, at det gode som oftest er det bedste værste Fjende, og jeg er bange for, at hvis vi gaa med til at vedtage dette Lovforslag, som omhandler en Udgift af stærkt op imod 3 Mill. Kr., saa vil der være endnu mindre Udsigt til at faa den Route ført igennem, som jeg er ganske enig med den første ærede Taler i at anse for den naturligste og bedste Route for en Forbindelse med Udlandet, nemlig den gamle Plan om en Forbindelse over Lolland-Femern. Da Lolland-Banen blev vedtagen ved Loven af 25de Marts 1872, var det en udtrykkelig Betingelse, at den skulde omfatte en Dampskibsforbindelse mellem Lolland og Femern, saavel som mellem Sjælland og Falster. Dette er jo ingen Sinde kommen til Udførelse — hvorfor kunne maaske andre oplyse — men jeg tror, at man har begaaet en ganske over-

ordentlig stor Fejl ved, at man ikke er kommen dertil. Jeg tror, at en saadan Route vilde betale sig i høj Grad. Det er, som det ærede Medlem fremhævede, langt den hurtigste Vej mellem Udlandet og Danmark. Jeg skal oplyse — hvad der for Resten tidligere er oplyst mange Gange — at mellem Roskilde og Vamdrup er der 30 Mil med 4 Mils Søfart, mellem Roskilde og Kiel 28,5 Mil med 18 Mils Søfart, mellem Roskilde og Warnemünde 26,2 Mil med 7 Mils Søfart og mellem Roskilde og Femern kun 24 Mil med 3 Mils Søfart. Det viser sig altsaa, at der her er den korteste Søfart, og hvis man saa endvidere skrider til, hvad der rimeligvis kun er et Tidsspørgsmaal, at faa en Kystbane til Køge, ville vi have en Forbindelse, som vil trække hele Trafikken paa Skandinavien over denne Route. Jeg er heller ikke saa sikker paa, at det, som er foreslaaet i dette Lovforslag, vil vise sig saa overordentlig heldigt. Saa vidt mig bekendt, har man i hvert Fald ikke andre Steder Dampfærger, der gaa saa langt op paa et saa stort Hav som Østersøen. Jeg vil i hvert Fald meget betakke mig for, at sejle med en Dampfærge, som der staar Jærnbanevogne paa, ude i Østersøen, naar det stormer, jeg tror, det vilde være noget uheldigt, men det kan jo være, at jeg tager fejl heri; jeg antager, at den højt-ærede Minister har undersøgt dette Forhold, og at det maaske godt kan lade sig gøre. Jeg vil dog imidlertid fremhæve, at det hænder ikke saa sjældent, dels at der er stærkt Lavvande i Gedser Havn, saaledes at Skibene ikke kunne gaa derind, og dels at Havnen somme Tider om Vinteren er tillagt med Is paa Grund af Strømforholdene og det Rev, der ligger udenfor. Det er tillige oplyst, at der paa Kysten ved Syltholm ved Rødby er dybt Vand lige ind til Kysten, og at en Havn meget let kan anlægges der. Det er endvidere oplyst, at paa Grund af Strømforholdene vil en saadan Havn næsten hele Aaret være isfri og have en ganske overordentlig Betydning som Fiskerihavn for Lolland-Falster, idet der ellers ikke findes nogen Havn der paa Sydkysten. Endelig vil der gennem Anlæg af en saadan Forbindelse kunne spares en ganske betydelig Kapital. For det første antager jeg, at der kunde spares det Tilskud, som Staten nu giver til Lolland-Falsters Jærnbaner, idet de som bekendt give et Underskud paa 143,000 Kr. om Aaret, og dernæst blev Korsør—Kiel Routen ganske overflødig, hvorved der kunde spares meget betydeligt. Da dette Forslag

jo imidlertid egentlig ikke ligger for, vil jeg kun tillade mig at anbefale det eventuelle Udvalg, der faar det foreliggende Forslag til Behandling, at tage under Overvejelse, om der ikke var Anledning til at foretage en grundig Undersøgelse af og faa en Forhandling i Stand med tyske Autoriteter om den anden Forbindelse, inden man gaar til denne meget store Udgift, der er foreslaaet her. Men hvis det skulde vise sig, at der ingen Mulighed er for at faa den anden Route gennemført, saa vil jeg selvfølgelig med Glæde stemme for disse tre Millioner, fordi det er en Bevilling til Lolland-Falster, som ellers altid bliver saa stiftmoderlig behandlet.

Frederiksen: Jeg skal tillade mig ganske kortelig at udtale, at det her foreliggende Forslag om en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde naturligvis kan have sine gode Sider, og selvfølgelig vil jeg heller ikke modarbejde dette Forslags videre Fremme. Ifølge den Udtalelse, som anføres i Motiverne, at denne Foranstaltning maa betragtes som et Led i en international Iltogsroute, og at der derfor maa gøres alt for at sikre sig, at Trafikken burde betjenes paa den hurtigste og paalideligste Maade, er det vel nødvendigt at faa den foreslaaede Dampfærgeforbindelse. Men paa den anden Side, naar det er Regeringens Mening, at der maa gøres alt, hvad der kan gøres for at sikre os den hurtigste, bedste og sikreste — hvad man nu vil kalde det — Forbindelse med Udlandet — saa mener jeg rigtignok ligesom den ærede første Taler, det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage) og det ærede Medlem, som nu satte sig, at det meget langt fra er det ideale, som her foreslaas, og som man her kan naa til, idet nemlig en Forbindelse, som gik over Sydlolland og Femern, ganske sikkert vilde være en baade hurtigere og bedre Forbindelse end den, her er Tale om, er eller nogen Sinde kan blive. Det maa tages i Betragtning at man ved Lollands Sydkyst altid har en isfri Havn, og i Isvintre har det ikke saa ganske lidt at sige. Og det har ogsaa sin Betydning, at Afstanden fra Lollands Sydkyst til Femern er betydelig kortere end Afstanden fra Gedser til Warnemünde, saa jeg vilde meget ønske, at man kunde have etableret en Forbindelse ad den Vej i Stedet for den her foreslaaede. — Med Henblik paa selve Lolland maa jeg sige, at disse Landsdele dernede — i alt Fald Lolland, maaske det er noget anderledes med Falster —

længes paa ingen Maade efter at faa dette Forslag ført hurtigt igennem. Thi de Forhold, vi dernede leve under paa Jærnbanevæsenets Omraade, ere saaledes, at man ikke er tilfreds med det, som er i Øjeblikket, og man vil vistnok ikke blive mere tilfreds dermed, fordi man faar en Dampfærgeforbindelse fra Gedser til Warnemünde, med mindre der da kan gøres noget i Retning af at bringe Togene fra Lolland i bedre Forbindelse med Berlinerrouten, end det nu er Tilfældet. Jeg henstiller i den Anledning til den højtærede Indenrigsminister, om der ikke, hvis dette Forslag ophøjes til Lov, kan gøres noget i den Retning, ligesom jeg ogsaa vil henstille, at det Spørgsmaal tages op til Overvejelse, om det ikke snart var paa Tiden, at Lollands-Banen blev en Statsbane. Det er ganske sikkert, at i saa Fald vilde Statskassen faa en forøget Indtægt, og det vilde blive til betydelig Gavn for Lolland i Almindelighed. Men det, som vilde have været allermest til Gavn, vilde naturligvis have været, om man havde faaet, som det ærede Medlem for Københavns 7de Valgkreds (C. Hage) udtalte, en Forbindelse, som var gaaet direkte over Lolland og Femern, altsaa en Forbindelse over Lollands-Sydskyst. — Jeg vil endvidere sige, som det ærede Medlem før sagde, at en Kystbane ned til Køge, som der tales om, vil ganske sikkert i Tilslutning til en eventuel Forbindelse, ikke over Gedser-Warnemünde, men over Syltholm-Femern, tilvejebringe den absolut hurtigste Forbindelse; og foruden at en saadan Forbindelse saaledes fra et internationalt Standpunkt er at anbefale, er det ogsaa fra et nationalt Standpunkt at anbefale, og da den desuden særlig vil gavne en stor Landsdel, som i mange og lange Tider har været stiftmoderlig behandlet, vilde jeg have foretrukket det nævnte Forslag fremfor det foreliggende. Ihvorvel jeg ikke vil modsætte mig dette Forslags Gennemførelse, vil jeg dog have det i mente, om det ikke kunde lykkes i en ikke fjern Fremtid at faa en Forbindelse ad den Vej, som baade det ærede Medlem for Københavns 7de Valgkreds (C. Hage) og for Saksøbing (Rørdam) saavel som jeg anser for den gavnligste og mest praktiske.

Hammerich: Jeg er ganske enig med den første ærede Taler i, at det selvfølgelig har stor Betydning for os at foretage Skridt, som kunne føre til, at den gennemgaaende Trafik fra den skandinaviske Halvø til Fastlandet kan føres ind over

Danmark. Den Fordel, som vor Beliggenhed, og særlig da vor Hovedstads Beliggenhed, i saa Henseende har, er ganske sikkert af stor økonomisk Betydning for vort Land. Man hører jo af og til sige, at det, som vi gøre for den gennemgaaende Trafik, fuldt saa meget kommer de andre som os til gode. Jeg tror, at det er en ganske fejlagtig Betragtning, thi det er jo givet, at vi maa ønske og sørge for, at vor Hovedstad har en hurtig og billig og god Forbindelse saa vel med Nord som med Syd. Men de Udgifter, som det nødvendigvis medfører for vort Land, vilde blive betydelig mindre, naar Indtægterne ogsaa kunde støtte sig til den gennemgaaende Trafik. Fuldt berettiget er derfor, hvad vi i det hele taget have gjort for at udnytte de Chancer, som et Blik paa Kortet viser, at vor Hovedstad København — maaske i Forbindelse med Søsterbyen Malmø — har i Retning af at være et af de bedst beliggende Handelscentre i Nord-europa. Det er saaledes ogsaa berettiget, at vi have gjort adskilligt for at forbedre vor Havn, og at ogsaa Staten har støttet Bestræbelserne i saa Henseende, men det vil ganske vist ogsaa være berettiget og af megen Betydning at gøre, hvad der behøves, for at drage den nordeuropæiske Jærnbaneltrafik ind over København. Vi vide jo, at i de senere Aar er der gjort Bestræbelser og Arbejde fra svensk og tysk Side for at faa en direkte Forbindelse uden om Danmark, og for saa vidt som de have Fordel deraf, er der jo ikke noget at sige dertil og heller ikke noget derved at gøre. Imidlertid tror jeg, at vi paa Grund af vor Beliggenhed, vore sydlige Øers store Nærhed ved Fastlandet, have Forudsætninger for at gøre Vejen over København og Sjælland til den billigste, bekvemteste og i mange Retninger ogsaa hurtigste Forbindelse mellem Skandinavien og Fastlandet, og det er jo det, det foreliggende Forslag særlig gaar ud paa. Vi maa nemlig huske paa, at for hvert Aar, der gaar, bliver det mere og mere saa, at Trafikken i mange Retninger gaar over fra Søfartstrafik til Jærnbaneltrafik. Hvad vi i de senere Aar have set, er ganske betegnende. Det er ikke et Tilfælde, at det forenede Dampskibsselskab i bestandig større Maal gaar over til at lægge større ja overvejende Vægt paa de udenlandske Router, fordi det efterhaanden bliver saa, at den store Trafik besørges ad Søen, medens Besørgelsen af den mindre Trafik i steds voksende Grad gaar over til Jærnbanelne. Vi have jo set mærkelige Eks-

empler paa, hvad man nu transporterer ad Jærnbanen. Jeg vil fremdrage et Eksempel herpaa, der slog mig for et Par Aar siden, hvor vi modtog et større Antal Vognladninger Æg fra Norditalien til Fyn. Fordi Æg i det Øjeblik vare særlig billige i Norditalien, kunde en saa mærkelig Transport betale sig, og man kunde fremdrage mange lignende, højst mærkelige Eksempler. Over for den foreliggende Sag vil jeg dog særlig pege hen paa det Faktum, at svensk Tømmer i stigende Grad forlader den billige Søvej og gaar over paa Banerne, selv fra Stationer, der ligge temmelig nær ved de svenske Udskibningshavne. Og det gaar ikke blot over til Banerne, naar det transporteres til Indlandsbyerne, men ogsaa naar det skal føres til Søkøbstæder. Man har saaledes set sin Fordel ved at føre Tømmer, der skoves ikke langt fra Kalmar, pr. Bane til Køge, uagtet Køge utvivlsomt er den danske By, der i og for sig ligger allerbequemest for Søforbindelse med Sverige. Det har for vort Land sin store Betydning at have Øjet aabent for denne Jærnbaneforbindelses voksende Betydning, idet vi jo ved Dampfærgerne kunne faa — om man vil sige saa — Landforbindelse med Landene baade i Nord og Syd. Dampfærgerne ere blevne en Bro, som vi maa gøre alt muligt for at bygge op overalt, hvor de høre hjemme, samtidig med at vi erkende, at det er en Bro, som det er forholdsvis kostbart at benytte. At Dampfærgerne ere en ret kostbar Forbindelse, følger simpelt hen deraf, at selv en meget stor Dampfærge kan ikke føre mere end et enkelt Jærnbanetog over; det betydelige Mandskab, de Masser af Kul, det hele store Apparat, som en saadan Færge er, besørger i og for sig ikke mere, end et enkelt kraftigt Lokomotiv kan trække. Jeg tror, der er Grund til at se paa dette Forhold, idet jeg skal indrømme, at det styrker den Betragtning, der fra anden Side er gjort gældende, at vi ikke her staa ved den ideale Forbindelse mellem Danmark og det sydlige Udland. Jeg er i det hele ganske enig i de Udtalelser, der ere fremkomne om, at den bedste Forbindelse mod Syd — som ingen kan slaa — er Forbindelsen over Syltholm og Femern. Det er den, fordi Færgeforbindelsen mellem Lolland og Femern er baade den korteste og bedst beliggende, foruden at den har andre Fordele, som jeg dog ikke her skal fremdrage. Medens jeg altsaa er paa det rene med, at det her foreslaaede ikke er Idealet, men at vi bestandig have den Op-

gave at arbejde videre, maa det dog samtidig siges, at Forbindelsen Syltholm-Femern ikke i mindste Maade vil overflødiggøre, træder i Vejen for eller bør forhindre den her foreslaaede Route over Gedser. Vi ville nemlig ikke saa nemt komme til Forbindelsen over Syltholm-Femern, som en enkelt af de foregaaende Talere har ment, det drejer sig fra dansk Side her om meget betydelige Anlæg, ikke blot til Havneanlægget ved Syltholm, hvis dette skal blive et tilfredsstillende Udgangspunkt for en Dampfærge, men ogsaa om betydelige Baneanlæg paa dansk Side, hvor vi til Dels maa forlade den nuværende Linie gennem Lolland. Der vil tillige udkræves endnu langt betydeligere Anlæg paa tysk Side, og der vil derfor vistnok gaa lang Tid, inden vi faa fremmet Forbindelse over Syltholm og Femern, og i den Tid gaar saa Trafikken fra os. Men selv om vi fik en Syltholm-Route, vilde den, som sagt, ikke paa nogen Maade overflødiggøre eller træde i Vejen for den her foreslaaede Forbindelse mellem Gedser og Warnemünde, som altid vil være den naturlige Forbindelse med det østlige Europa, ligesom Forbindelsen over Syltholm-Femern vil være det for det vestlige Europa. Ligesom derhos Syltholm-Routen som den korteste Søforbindelse over Østersøen har Fordele over for Gedser-Routen, saaledes har Gedser-Warnemünde-Routen store Fordele i samme Retning over for den eneste Konkurrence, der kan møde fra svensk-tysk Side, nemlig Linien Sassnitz-Trelleborg. Hvis man derfor ikke fra svensk Side vil bringe urimelig store Ofre, vil den Route, som vi nu forhaabentligvis staa i Færd med at etablere fra dansk Side, absolut have sine store Fortrin. Jeg skal saaledes blot nævne, at medens disse i Drift saa kostbare Dampfærger kunne gøre 4-5 Ture mellem Gedser og Warnemünde, kan der i samme Tid og med samme Udgift kun gøres 2 Ture mellem Sassnitz og Trelleborg, samtidig med at man paa denne sidste Route til alle Tider i en ganske anden Grad vil være ude paa den aabne Østersø. Ved det foreliggende Anlæg vil vi derfor have god Udsigt til at gøre, hvad vi kunne, for at føre den nordeuropæiske Trafik gennem vort Land, og samtidig skaffe vi os selv først og fremmest en bekvem Forbindelse Syd paa. Til Forskel fra den første ærede Taler tror jeg derhos, at denne Route ikke blot vil have sin Betydning for Godstrafikken, men ogsaa for Persontrafikken. Vi ville ad den kunne naa lige saa hurtigt og behageligt fra

Kjøbenhavn til Tyskland som nu til Fredericia. Jeg siger, at vi komme lige saa behageligt afsted, fordi disse store og bekvemme Dampfærger selv i ret uroligt Vejr føre. En behageligt og bekvemt over, medens Dampskibene her, som enhver der har passeret Routen, vil vide, ofte ere i højeste Grad ubehagelige at rejse med. Jeg tror derfor, at den hurtige og bekvemme Forbindelse, som denne Route bringer, vil bevirke, at ogsaa Persontrafikken fra det nordlige Europa til Fastlandet i stort Maal vil føres ad denne Vej. Paa Grundlag af disse Betragtninger er det klart, at jeg mener, at vi bør gaa til dette Anlæg, selv om det skulde være forbundet med ret betydelige Ofre; men jeg mener det dobbelt, fordi det staa saaledes for mig, at der ikke vil blive Tale om store Ofre, hvis der overhovedet bliver Tale om noget som helst Offer. Det drejer sig jo om knap 3 Millioner; men deraf er, hvad jeg vil kalde Udgifterne til det døde Anlæg, til Dampfærgelejer, til Spor, Bygninger o. s. v., adskilligt under 1 Million Kr., den væsentligste Del af Udgifterne er altsaa til Dampfærgerne. Om disse kan man imidlertid gaa ud fra som temmelig sikkert, at de inden ret mange Aar ikke blot ville kunne bære Udgifterne til deres Drift, men der ud over kunne give et rimeligt Overskud. Nu ved jeg ikke, hvad de Anlæg, man fra tysk Side, fra mecklenburgsk Side, vil foretage, ville koste. Men vist er det, at det er af stor Betydning, at naar Overskuddet fra Færgerne om nogle Aar skal deles, skal den Hælvdel, vi faa, kun forrente 8—900,000 Kr. for at give Dækning for vore Udgifter. Naar jeg siger, at der er Udsigt til, at dette kan naas, kan jeg noget støtte det paa den Erfaring, vi have med Hensyn til Dampfærgetrafikken, og særlig vil jeg da fremdrage Erfaringen fra Malmørouten. Vi vide alle, at den Trafik, som Malmørouten har haft, var noget fuldstændig nyt. Det var noget ganske forsvindende, hvad der tidligere førtes over. Ikke desto mindre er man i de faa Aar, Øresundsfærgerne til Malmø og Helsingborg have været i Gang, naaet til, at der nu med disse Dampfærger overføres ca. 150,000 Tons Gods, det vil siges henved 14,000 Vognladninger à 20,000 Pund. Det er saaledes en kolossal Trafik, der har udviklet sig, og jeg tror, at en lignende Trafik med Gods mellem Tyskland paa den ene Side og Danmark, Sverige og Norge paa den anden Side vil udvikle sig ad den Linie, der her er Tale om. Dernæst er det en Trafik, der kan

betale sig, thi det andet, man kan se af den sidste Driftsberetning, er, at Malmø Færgerne har ikke blot kunnet bære sig, men endog givet et lille Overskud af 24,000 Kr., og det uagtet den er absolut udelukket fra det Plus, som den her foreslaaede Gedser-Warnemünde-Route vil faa fra Persontrafikken. Jeg mener derfor, at der er Grund til at tro, at vi ville komme til at staa over for en Forbindelse, hvor Godstrafikken om nogle Aar vil bære Driftsudgiften, medens Persontrafikken vil give et Plus til at forrente, hvad Linien koster i Anlæg og maaske mere til. Hvad selve Forslaget angaar, saa skal jeg selvfølgelig ikke komme videre ind paa Detailler. Der vil jo sikkert blive nedsat et Udvalg, og dets Sag vil det blive at kritisere de Overslag og Planer, der ere forelagte. Jeg tvivler ikke om, at de i det væsentlige kunne staa for denne Kritik. Der er imidlertid et enkelt Punkt i Forslaget, som vil være kendt fra Motiverne, om hvis Rigtighed jeg har nogen Tvivl. Det er at Trafikkens Besørgelse tænkes delt mellem særlige Personfærger og særlige Godsfærger. Jeg tvivler noget om, at dette er rigtigt, og særlig dette, at der, som det ses af Motiverne, foreslaas Personfærger med Enkeltspor. Det fremdrages netop i Motiverne, „at Færgerne, som tilige bestemte for en stor Godstrafik, maaske være og med Fordel kunne gøres forholdsvis større end Dampskibe paa samme Route. Da de føre deres Godslast paa Dækket, kunne de indrettes bekvemmere under Dækket end Dampskibene, hvor en stor Del af Rummet under Dækket optages af Godslasten; paa et ret uroligt Farvand som Østersøen maa dette Fortrin ved Dampfærgerne særlig gøre sig gældende.“ Jeg er ganske enig i disse Betragtninger; men jeg tror rigtignok, at man gaar noget bort fra dem, naar man gaar over til at ville bygge de, som jeg antager, smallere Færger, som enkeltsporede Færger ere, da saadanne netop ikke ville faa den Fordel at være rolige i Søen, i alt Fald ikke i samme Grad som de bredere Færger, og de ville ikke heller have den Fordel, at Godstrafikken betaler sin Del, samtidig med at der opnaas den Fordel for Persontrafikken, at man har de store rummelige Kahytter. I Motiverne oplyses det, at man er gaaet til denne Type for Personfærger af to Grunde, først og vel væsentligst fordi man mener dermed at fremme Hurtigheden. Jeg kan nu ikke rigtig tro andet, end at naar Færgerne bygges og drives paa rette Maade, vil man kunne til-

nærmelsesvis lige saa hurtig besøge Persontrafikken med en dobbeltsporet som med en enkeltssporet Færge. Jeg gaar selvfølgelig ud fra, at Godsvognene ere bragte om Bord før Persontogets Ankomst, og at man har ladet Plads aaben til det Antal Vogne, man vil have med fra Persontoget. Gør man det, kan jeg ikke tro, at Persontrafikken vil sinkes meget, og vist er det, at en af de væsentlige Fordele ved Færgerne, den at de ere særlig store og rummelige med hvad deraf følger, gaar man glip af. Det er muligt, at jeg ved at se Tegningerne kan faa et andet Syn paa dette Punkt, og jeg har her kun fremdraget det, nærmest for at bede et eventuelt Udvalg have sin Opmærksomhed henvendt derpaa. Det andet Motiv til at gaa til denne Type, at den paa Dækket har bekvemmere Plads for Passagererne end den dobbeltsporede, kan jeg ikke lægge stor Vægt paa, thi jeg mener ganske sikkert, at Dækket er til Vognene, og at Persontrafikken skal have sine Bekvemmeligheder ved gode Kahytter og gode Promenadedæk, som det jo er Meningen at etablere baade ved den ene og den anden Art af Færgerne.

Foruden dette er der kun et enkelt Punkt, som jeg kunde ønske oplyst nærmere, det er, hvad der vil blive gjort, og om der overhovedet vil blive gjort noget fra tysk Side, for at forbedre Forbindelsen fra Warnemünde i sydlig Retning, baade i Retning af Hamborg og endnu mere i Retning af Berlin. Jeg fremhæver det, idet jeg er overbevist om, at det vilde være en yderligere Garanti for Foretagendets Rentabilitet, hvis der her med det samme blev indført betydelige Forbedringer fra tysk Side. Lad mig dog straks tilføje, at selv om man ikke kan oplyse om, at der straks kan ventes væsentlige Skridt for at forbedre Forbindelserne fra Warnemünde, bør dette paa ingen Maade forhindre os fra at gaa til dette Anlæg, vi kan nemlig roligt gaa ud fra, at saa snart vi have denne Dampfærgeforb. etableret paa rette Maade, vil Forbedringer fra tysk Side, særlig i Retning af god Forbindelse med Berlin, ret hurtig tvinge sig selv frem.

Med disse Bemærkninger skal jeg paa det bedste anbefale Forslaget.

Alberti: I Modsætning til de første ærede Talere hilser jeg med Glæde det foreliggende Lovforslag som et i det væsentlige fortræffeligt Lovforslag, men er paa den anden Side i det heldige Tilfælde, at jeg i meget væsentligt af, hvad de ærede

Talere have fremført, kan være ganske enig med dem. Jeg har nu den Mening, som jeg tror deles af overmaade mange i dette Ting, at den bedste Maade, hvorpaa vi kunne bruge Statens Penge, er at bruge dem til at skabe os ny Kommunikationsmidler og ny Kommunikationslinier, og til at forbedre og udvikle de Kommunikationsmidler og de Kommunikationslinier, vi allerede have. Jeg kan fuldtud erkende, at en Linie over Rødby-Syltholm og Femern til Tyskland kunde være en fortræffelig Linie, og jeg haaber ogsaa, den Dag kommer, da vi faa den. Ja, jeg skal gaa et Skridt videre og erkende, at der næppe kan være Tvivl om, at hvis vi nu paa begge Sider af Østersøen stode paa bar Bund med Hensyn til Jærnbanevæsenet, vilde der være store Udsigter til, at det vilde blive denne Forbindelseslinie, som først og fremmest blev anlagt. Men man maa se hen til Forholdene, som de ere. Forholdene have udviklet sig saaledes, at vi have Linien Korsør—Kiel—Hamborg paa den ene Side og Gedser—Warnemünde-Linien paa den anden Side. At udvikle og forbedre disse Linier, og da navnlig den sidste, er det, der ligger lige for, baade fordi, det kan gøres med mindst Bekostning, og fordi det kan gøres med mindst Arbejde. Det er utvivlsomt rigtigt, hvad den ærede sidste Taler sagde, at hvis vi vilde skyde det her foreliggende Anlæg til Side for at arbejde paa først at faa Linien over Femern til Tyskland, vilde vi være udsatte for at komme til at vente længe, ja, det kunde gerne være, at vi i vor Levetid ingen af Delene fik. Det er nemlig ganske vist rigtigt, at en saadan Linie vilde kræve ganske betydelige Anlæg og Udgifter baade paa dansk og ikke mindst paa tysk Side, idet Jærnbaneforholdene i Holsten ikke ere lagte an med en saadan Forbindelse for Øje. Der vilde behøves væsentlige Anlæg paa tysk Side, for at sætte en Bane fra Femern i direkte og nær Forbindelse med Hamborg, og ikke mindre for at sætte den i Forbindelse med Berlin. Hamborg og Berlin ere nu en Gang de to store Jærnbaneknudepunkter, som vi have nærmest ved os i Syd. Jeg tror derfor, at saaledes som Forholdene ligge for, have vi ikke andet at gøre end at gaa ind paa det foreliggende Forslag og gaa ind paa det med Glæde og Tilfredshed, idet der ikke kan være Tvivl om, at det er ganske rigtigt, hvad der fremhæves i Motiverne, og det vil uden Tvivl slaa til, at denne Linie har, naar vi faa Dampfærgeforb. etableret, alle Betingelser for at blive

en meget betydelig Godslinie. Man kan sige sig selv, at det vil blive til Gavn for os alle, naar de Varer, vi her paa Sjælland skulle sende af Sted, eller som vi skulle have, i Stedet for at skulle passere med Jærnbanen op igennem Jylland og med Dampfærgerne over Lille og Store-Bælt, kunne gaa lige fra Tyskland og andre Lande herop ad Warnemünde—Gedser-Routen. Men jeg tror ogsaa, at denne Route vil faa en overordentlig stor Betydning for Persontrafikken, baade den, om man saa kan sige, mere lokale mellem Danmark og Tyskland og for den gennemgaaende Trafik. Det er næppe for ingen Ting, at vore kære svenske Naboer i en Række af Aar have lagt storartede Planer for at søge at bemægtige sig denne Trafik, og have de først bemægtiget sig den, vil det være grumme vanskeligt for os at faa den tilbage igen, hvorimod vi, som nu en Gang have den, med nogenlunde rimelige Ofre ville være i Stand til at beholde den, og denne Trafik har ikke alene Betydning ved de Penge, der indvindes paa Jærnbanen, men ogsaa ved den Strøm af rejsende, der bliver draget til Landet og bliver her kortere eller længere Tid. Jeg hilser derfor det foreliggende Lovforslag med oprigtig Glæde. Der er dog en Ting, der forekommer mig forunderlig derved, og en anden Ting, der forekommer mig beklagelig. Det forunderlige er, at det har været saa længe, inden dette Lovforslag er blevet forelagt os. Der har ikke i Aarenes Løb manglet Opfordringer, hverken i Pressen eller andetsteds, til at indrette en saadan Forbindelse, og Forbindelsens Fortrinlighed efter Forholdene, saaledes som de ere, ligger saa lige for Dagen, at man kun kan forundre sig over, at de danske Autoriteter ikke have sat Sagen i Bevægelse for længe siden. Det underlige er, at det skulde være den storhertugelige mecklenburgske Generaljærnbanedirektion i Schwerin, som satte Sagen i Bevægelse ved at rykke i den kongelige danske Generaljærnbanedirektion i Kjøbenhavn. Det forekommer mig, at det vilde have været til Ære for os, om det omyndte havde været Tilfældet, og om det var sket for længe siden. Muligvis staar dette i Forbindelse med, at man ikke godt kan skjule for sig selv, at der hos den kongelige danske Generaljærnbanedirektion i Kjøbenhavn er en vis Ulyst til at gøre Fremskridt og gaa i Spidsen med Hensyn til Forbedring og Udvikling af de Kommunikationsmidler, som vi have, og med Hensyn til Skabelsen af ny. Jeg behøver blot at minde om de

Forhandlinger, Kampe og Vanskeligheder, der var for at faa en saa naturlig og ligefrem Sag som Kystbanen fra Kjøbenhavn til Helsingør i Gang. — Den beklagelige Ting, jeg finder ved dette Forslag, er, at det ikke er faldet den storhertugelige Generaljærnbanedirektion i Schwerin ind at minde den kongelige danske Generaljærnbanedirektion i Kjøbenhavn om, at det vilde være meget heldigt, om man i Forbindelse med dette Projekt satte Anlægget af en Bane fra Kjøbenhavn til Køge. Det er jo noget, der er ganske klart og tydeligt for enhver, at en saadan Bane vilde gøre det foreliggende Projekt i endnu langt højere Grad rentabelt, tiltalende og tilfredsstillende. Jeg skal henstille til den høje Regering og først og fremmest til det høje Ting og det Udvalg, der faar med Sagen at gøre, om det ikke vilde være rigtigt at sætte denne Tanke, som ikke er ny og i alt Fald i Princippet tiltraadt af den høje Regering, i Forbindelse med dette Forslag. Ganske vist kan man sige, at det ikke er megen Tid, der vil spares derved, men det er dog altid en Snes Minutter, der kan spares paa hvert Tog, og i vore Dage, hvor det mere og mere gælder, at Tid er Penge, og ikke mindst for de rejsende, vil dette sikkert have sin store Betydning. Men ikke mindre Betydning vil det have ved den overordentlige Forringelse baade i Kulforbrug og Slitage paa Skinner og Materiel, som det vil have til Følge, at hvert eneste Tog Dag efter Dag, Aar efter Aar, som løber paa denne Route faar 3 Mil mindre at køre. — Jeg skal saaledes anbefale det foreliggende Forslag paa det bedste til det høje Ting og anbefale ogsaa at tage denne min sidste Henstilling under nøje Overvejelse.

R. Claussen: Ogsaa jeg hilser dette Lovforslag med ublandet Tilfredshed ikke alene som Repræsentant for Lolland-Falster men særlig af Hensyn til den Trafik, der derved vil tilføres Statsbanerne. Naar jeg ser paa det Driftsregnskab for Statsbanerne, der foreligger os, ser jeg, at der fra lollandske Baner er tilført og fraført Statsbanerne af Gods og Personer en saadan Mængde, at der er fremkommet en Indtægt paa omtrent $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. — ganske vist er det ikke ren Indtægt, en Del gaar jo til Driftsomkostninger og deslige. — dette er; efter at Dampfærgeforbindelsen er kommen i Stand; før fik man slet ikke noget ind paa Statsbanerne derfra. Naar saadan en lille Provins paa 100,000 Indbyggere kan tilføre Statsbanerne en Ind-

tægt paa ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. er det tænkeligt, naar man kommer i Forbindelse med Tyskland og dets Fabrikker paa den ene Side og paa den anden Side med Sverige-Norge med deres Fabrikker, at Anlægget da ikke alene vil kunne forrente sig men ogsaa give et Overskud. Af Hensyn dertil tror jeg, vi ikke paa nogen Maade bør udsætte denne Sag. Jeg kan være enig i de Udtalelser, der fremkom om det mere hensigtsmæssige i at faa Forbindelsen over Rødby. Jeg har selv mange Gange tidligere talt om den her i Tinget, men den har mødt stor Modstand. Jeg erindrer endnu, at for mange Aar siden — jeg tror, det var under Forhandlingerne om Gedser-Banens Anlæg — betroede Minister Pomesbech os, at det mødte afgjort Modstand fra Preussens Side, idet der var en indre Jalousi mellem Berlin og Hamborg, og Preussen vilde ikke tillade, at Trafikken fra Skandinavien kom til at gaa uden om Berlin. Saa længe Trafikken ikke er indarbejdet for Berlin, faa vi vist ingen Forbindelse over Rødby. Naar denne Forbindelse kunde faas, vilde det ellers for mig være det samme, om det blev denne eller den her foreslaaede. Min Valgkreds har lige stor Fordel af dem begge. Men vi maa huske paa, at Gedserbanen aldrig var bleven anlagt, hvis man ikke havde haft denne Forbindelse for Øje. Banen ned i den Snip af Syd-Falster, som jo kun er et Sogn bredt, blev anlagt udelukkende med det for Øje, at vi skulde have Forbindelse med Tyskland, og naar vi faa Dampfærgeforbindelse der, tror jeg, Trafikken vil stige i overordentlig Grad. Jeg vil advare mod at udsætte dette Spørgsmaal, som min ærede Kollega, det ærede Medlem for Saksøbing (Rørdam) lod til at ville anbefale for at prøve, om vi ikke kunde faa Forbindelsen over Rødby. Naar man udsætter noget saadant, skyder man det tit fra sig i en uoverskuelig Fremtid. Jeg husker, da vi behandlede Loven om Dampfærgeforbindelsen mellem Masnedø og Falster — jeg var bleven valgt af Finansudvalget til Ordfører for denne Sag og skulde skrive Betænkningen — saa var der en af de mest fremragende af mine Partifæller, der sagde: Skulle vi ikke opsætte denne Sag; nu er der jo projekteret en fast Bro mellem Falster og Masnedø. Men jeg modsatte mig denne Plan alt det, jeg kunde, og fik heldigvis Berg til at holde med mig og fik derved gennemført denne Forbindelse, som Staten nu har haft godt af i mange Aar. Broen, mente jeg den Gang, kunde jo altid komme,

naar der først var en saadan Trafik, at den kunde betale sig. Jeg tror ikke, det vilde have været klogt, om man da havde anlagt den, men havde vi skuddt Dampfærgeforbindelsen ud, havde vi maattet vente al den Tid, og saa havde Staten ikke tjent den halve Million, den nu har taget ind paa Banen. Saa havde vi maaske heller ikke nu kunnet faa en Dampfærgeforbindelse. Man skal være varsom med at udskyde en Sag, naar den er god, og man kan se, at den vil betale sig. Jeg har været med til at udskyde en anden Bane, men der er intet, jeg har fortrudt saa bittert. Det var en lille Stikbane mellem Maribo og Banholm. Baade den daværende Repræsentant for Nabokredsen (Kristen Pedersen) og jeg vare meget bestemte Modstandere af den. Men saa viser det sig, at der næsten ingen Bane er, der betaler sig bedre end denne Stump Bane. Hvis vi udsætte Sagen, taber man i Konkurrencen med Sverige, der har Forbindelsen Trelleborg—Sassnitz, hvad der allerede er gjort opmærksom paa. Denne Route vil tage hele Trafikken. Der kommer ogsaa nok en Dampfærge der, selv om det vil blive noget vanskeligere der. Derimod tror jeg ikke, det vil være saa vanskeligt at lade en Dampfærge gaa over Østersøen nede ved Gedser. Vi se jo, hvor roligt Færgen gaar selv i det haardeste Vejr over Store Bælt, og jeg kan ikke tro, at Østersøen er stort værre end Store Bælt. Jeg vil derfor anbefale paa det bedste, at man fremmer dette Lovforslag hurtigst muligt.

A. Nielsen: Man kan ikke andet end paaskønne den reserverede Holdning, som den første ærede Taler indtog over for det foreliggende Lovforslag. Men naar han omtalte, at der var Anledning til at overveje, om det ikke var bedre at gaa over til Femern i Stedet for fra Gedser til Warnemünde, og samtidig lod forstaa, at det ene ikke udelukkede det andet, saa man for den Sags Skyld gerne kunde slutte sig til det foreliggende Forslag, saa turde han dog se lidt for sangvinsk paa Forholdene. Jeg tror ikke, det var heldigt, om man lullede sig ind i den Forestilling, at man, naar man først afholdt disse betydelige Udgifter ved Gedser—Warnemünde, saa siden skulde skride til noget tilsvarende mellem Lolland og Femern. Hvis virkelig den sidste Route er at foretrække for den, vi nu forhandle om, turde det dog være rigtigt at overveje, inden vi skride til Gennemførelsen af det foreliggende Lov-

forslag, hvilken der var at foretrække, thi et Valg maa der vist finde Sted. Jeg har taget Ordet for at minde om et gammelt Ord, hvis Indhold alle kende, selv om de ikke altid følge det. Det er: det ene skal passes og det andet ikke forsømmes. Det kan være ganske i sin Orden, at man ser paa Forholdene, som de her foreligge, og søge at udvikle dem paa bedste Maade, men det forekommer mig dog, at det ærede Medlem for Hølbæk Amts 4de Valgkreds (Krabbe) havde fuldkommen Ret, naar han i denne Forbindelse henviste til andre Forhold og andre nærliggende Tanker, der kunde tages op til Overvejelse ved denne Lejlighed. Jeg skal ikke komme ind paa nogen Gentagelse, men kun understrege hans Bemærkninger angaaende Aarhus—Kalundborg Routen. Jeg tør kun understrege dette sidste, fordi det ærede Medlem i særlig Grad fremhævede Esbjerg, og hvis han ikke gjorde det i tilstrækkelig Grad, vide vi, at det kan ske af det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme) selv. Jeg tror, der er noget at gøre ved Routen Aarhus—Kalundborg. Der tales nu ogsaa om at bygge en Bro over Lille Bælt. Det er meget muligt, at vi i en nær Fremtid ogsaa ville se et Forslag fremkomme i den Retning. Det turde da være en ret alvorlig og indgaaende Overvejelse værd, om ikke en Udvikling af Kalundborg Routen med virkelig tidssvarende Skibe og baade Dag- og Natfart maaske i væsentlig Grad bedre vilde afhjælpe denne Trang, som Forholdene ved Lille Bælt nu fremkalde til ekstraordinære Foranstaltninger. Men det var ikke derpaa, jeg tænkte ved det gamle Ord. Jeg tænkte paa Udviklingen af Jærnbane-nettet i Jylland. Der har gentagende Gange, sidste Gang i Fjor, her i Tinget været forelagt Forslag om forskellige Baner i Jylland, saavel Statsbaner som private Baner. Forslaget i Fjor blev ikke ført til nogen endelig Behandling her i Tinget, men man naaede dog det Resultat, at den højtærede Minister i Sommerens Løb har nedsat en Kommission til at undersøge denne Sag. Saa vidt mig bekendt, er denne Kommissions Nedsættelse ikke sket efter en Aftale mellem Ministeren og Tinget. Det er et Arrangement, som den højtærede Minister har foretaget paa egen Haand, og

jeg opfatter det som et Tegn paa hans Interesse for dette Spørgsmaals Afgørelse, og, for saa vidt kan man kun være ham taknemlig derfor. Jeg kan dog ikke tilbageholde en Bemærkning om, at jeg ikke tror, det var saa særlig nødvendigt at nedsætte en Kommission, og navnlig skal jeg pege hen paa, at det vistnok er en noget uheldig Sættelse af Kommissionen, som har faaet. Der er saaledes Byer i Jylland, der ere særlig interesserede i disse Jærnbaneanlægs heldige Ordning, og som dog ere forbigaaede. Jeg kan her ikke undlade særlig at benytte Lejligheden til at spørge den højtærede Minister, hvorfor Viborg, som ligger mig nærmest, ikke har faaet nogen Repræsentant i denne Kommission. Jeg finder nemlig, at det er fuldkommen berettiget ved en Lejlighed som denne, hvor vi staa over for saa betydelige Foranstaltninger, at vi der tænke paa nogenlunde tilsvarende Forhold andetsteds. Naar jeg siger: nogenlunde tilsvarende, kan det jo være, at der er dem, der ville mene, at jeg ikke har Ret dertil, da det ikke er tilsvarende Forhold. Spørgsmaalet, om vi skulle have en Jærnbane fra Viborg til Herning, ville de sige, kan ikke sammenstilles med Spørgsmaalet om Udviklingen af Gedser—Warnemünde Routen. Derom kan der tvistes; jeg ønsker ikke en saadan Tvist i Øjeblikket, men jeg vil sige, at det at søge at samle og lede Turiststrømmen og andre lignende Hensyn nok kunne give Haab om en Gevinst, der er værd at arbejde for gennem slige Foranstaltninger, som de her foreslaaede, men noget andet og maaske lige saa væsentligt er det at søge at anlægge Jærnbaner, som kunne fremme Landets Produktionsevne, fremkalde hidtil uudnyttede Hjelpekilder, saaledes at Landets Produktionsevne derigennem i betydelig Grad øges, og at der udvikles Betingelser for Arbejde og Føde for Hundreder og Tusinder af Mennesker, og det er dog Forhold, der kan være Anledning til at drage frem i denne Forbindelse. Det ærede Medlem for Køge (Alberti) ankede over, at Jærnbaneadministrationen var saa sendrægtig og fremhævede som Eksempel derpaa, at den i sin Tid ikke havde været ivrig nok for Kystbanen. Jeg tror, at det ærede Medlem gør Jærnbane-

administrationen nogen Uret heri, og det vil maaske i denne Forbindelse være heldigt at minde om, at Kystbanen, hvad jeg har set et eller andet Sted uden nærmere at kunne angive, hvorvidt det er paalideligt eller ej, i sin Drift giver Underskud (*Svend Høgsbro*: Det var Ministeren, der sagde det her i Tinget) . . . Ja, saa er det derfra, jeg ved det. Kystbanen synes derfor ikke at have givet et saa glædeligt Resultat, at jeg synes, der kunde være nogen Grund til at beklage sig over, om man undsatte Anlægget af en Bane af lignende Art. Kystbanen var et nødvendigt Onde, hvad Udbedringen af Gedser—Warnemünde-Routen ogsaa vil være, og vi maa derfor se Udbedringen af denne Route under samme Synsvinkel som Kystbanen.

Sloth: Det kunde være fristende for mig at følge det Spor, den ærede sidste Taler var inde paa angaaende de jyske Jærnbaneforhold, men da jeg antager, at det falder uden for Dagsordenen, skal jeg give Afkald derpaa og holde mig til den foreliggende Sag. Ogsaa derom maa jeg bemærke, at jeg har en vis Ængstelse for at tage Ordet i denne Sag, navnlig efter den rosenfarvede Skildring af den ny Route, som vi have hørt fra enkelte Medlemmer her i Salen og ikke mindst fra det ærede Medlem for Køge (*Alberti*). Jeg skal ikke nægte, at jeg for mit Vedkommende saa Forslagets Fremkomst her i Salen med en vis Betænkelighed. Det er jo ikke mere end et Par Aar siden, at der blev bevilget adskillige Millioner til at forbedre Routerne fra Kjøbenhavn og Jylland til Udlandet, og jeg antog derfor, at der med disse Udgifter vilde komme en Standsning, særlig hvad den mellemrigske Trafik angaar. Dette er imidlertid ikke Tilfældet. Regeringen har forelagt et Forslag om ny og store Udgifter, og hvis jeg som en noget udenfor staaende skulde stille nogle Spørgsmaal op til Besvarelse, for at min Ængstelse skulde kunne fortage sig, vilde de omtrent lyde saaledes: Er man nu ogsaa enig om, at den Route, som her foreslaas fra Regeringens Side, er den fornuftigste? Er det en Route, som forventes at kunne betale sig, eller kan den i alt Fald betale Renterne af de store Udgifter, som her er Tale om, og hvis det ikke er Tilfældet, og det kun skal tjene til Gavn for den gennemgaaende Trafik, hvilke Interesser er det da, der bringes disse Ofre for? Disse Spørgsmaals Besvarelse havde jeg ventet skulde fremgaa af Diskussionen her i Dag, men jeg maa sige, at den har ikke fuldt

ud svaret til mine Ønsker, navnlig hvad det første Punkt angaar: om det er den fornuftigste Route, der er valgt. Det forekommer mig, at der er meget modstridende Synspunkter hos de Folk, som særlig skulde antages at have Kendskab til disse Sager. Jeg kan forstaa, at de ærede Medlemmer for Kjøbenhavns 6te Kreds (*Hammerich*) og Kjøbenhavns 7de Kreds (*C. Hage*) begge to ere enige om, at vi skulle have begge Routerne, baade den over Gedser—Warnemünde og over Femern. Dette vil sige, at disse to Herrer ere enige om, at vi skulle have baade i Pose og i Sæk. Det ærede Medlem for Køge er enig i, at den her foreslaaede Route er den heldigste, men jeg antager, at Grunden dertil er, at det ærede Medlem derved tror at kunne fremme sin særlige Plan om en ny Forbindelse mellem Kjøbenhavn og Køge. I hvert Tilfælde synes jeg ikke, Spørgsmaalet er blevet tilstrækkelig oplyst under Diskussionen. Et er jo, at vi skulle af med 3 Millioner straks, og noget andet er det, hvis der saa bagefter skal etableres en anden Route. Jeg har under Diskussionen her i Dag faaet det Indtryk, at de Udtalelser, som man maa tage mest Hensyn til, vare dem, der gik ud paa, at hvis vi vedtage denne Linie, vil det kun blive et Tidsspørgsmaal, naar Kravet kommer om en ny Linie, saaledes at der kan blive Forbindelse baade med det østlige og vestlige Nordtyskland. Det er endelig et andet Spørgsmaal, om den foreslaaede Dampfærgeforbindelse vil kunne betale sig eller ikke. Jeg lyttede der med Begærlighed til de Argumenter og Sandsynlighedsberegninger, der fra forskellige Sider ere fremdragne, og jeg antog i saa Henseende, at det sagkyndige Medlem for Kjøbenhavns 6te Kreds (*Hammerich*) skulde give det vægtigste Bidrag, men hans Argumenter, de mest slaaende Argumenter, gik kun ud paa, at han *troede*, den vilde betale sig. Det er stor Tvivl underkastet, om Linien overhovedet kan betale sig, og hvem ofre vi saa disse Penge for? Ja hvis overhovedet den gennemgaaende Trafik bringer Staten nogen Velsignelse og Indtægt, er det aabenbart, at det særlig er de store Byer, og da ikke mindst Kjøbenhavn, det vil komme til gode. Spørgsmaalet er saa, om det er rigtigt at ofre saa mange Penge paa den mellemrigske Trafik, naar man i mange Henseender stiller sig kneben over for den indenrigske. Naar der er Tale om Millioner til Router, der besørge den gennemgaaende Trafik, der i første Række vedkommer handelsrejsende og

lystrejsende, der rejse fra den ene Hovedstad i Europa til den anden, gaar Rigsdagen glat væk ind paa Bevillingen, men naar der er Tale om den indenrigske Trafik, er det sikkert, at det i mange Maader gaar kun langsomt fremad fra Jærnbanebestyrelsens Side. Der er da saa mange Vanskeligheder at overvinde for at faa selv den mindste Indrømmelse, om ogsaa den vedkommende Egn selv tilbyder at betale. Det forekommer mig derfor, at der for Folketinget var Grund til at lægge nok saa megen Vægt paa den indenrigske Trafik og paa, hvad der ved dens Forbedring kan opnaas til Gavn for Landets Beboere, som paa den tvivlsomme Vinding, der for Landet i sin Helhed kan have af den gennemgaaende Trafik. Dette vil jeg bede det ærede Udvalg, som faar med denne Sag at gøre, at tage under Overvejelse.

Indenrigsministeren (Bardenheath): Af de mange Udtalelser, der ere faldne i Dag om det foreliggende Forslag, faar jeg som Hovedindtryk, at det høje Ting stiller sig sympatetisk over for Etableringen af den her foreslaaede Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde. Jeg har jo ganske sikkert været forberedt paa, at en Forhandling om Etableringen af en saadan ny Forbindelse ikke ville kunne undgaa at medføre, at man ogsaa kom ind paa Spørgsmaal, som ikke staa i umiddelbar Forbindelse med det her foreliggende. Jeg tror allerede straks at burde gøre opmærksom paa, at man sikkert ved Forhandlingen om Jærnbanespørgsmaal maa sondre imellem de Led, der angaa den gennemgaaende Trafik med Udlandet, og de Led, der angaa den indenlandske Trafik. Det forekommer mig nemlig, at ærede Talere ikke ganske i saa Henseende have gjort den fornødne Sondring. Naar man saa ofte har bebrejdet Administrationen, at den her til Lands ikke har haft tilstrækkeligt Blik for at holde vore store udenlandske Routers Forbindelse med Udlandet paa Højde med Tiden, turde det være noget farligt, naar der saa efterhaanden fremkommer Forslag til Forbedring af en eller anden af saadanne udenlandske Router, at fremsætte Tanken om, at den Art Forslag ikke bør gaa igennem, uden at man samtidig gennemfører enten andre udenlandske eller nogle ny indenlandske Router. Det forekommer mig, at vi til enhver Tid bør søge at foretage de Forbedringer i den Udvikling af vore Trafikforbindelser, som stemmer med vort Lands hele Stilling og med vore økonomiske Forhold. Hvis man i saa Henseende har noget

at bebrejde Administrationen, kan det ikke være en særlig stærk Opfordring til den til yderligere at anstrænge sig, naar Forslagene skulle være udsatte for at mødes med eller lænkes sammen med andre Planer, hvis Gennemførelse sikkert vil berede Forslagene Vanskeligheder. Det er kun nogle almindelige Betragtninger, som jeg her anstiller, og som jeg ikke skal komme dybere ind paa.

Jeg takker for den Sympati, Forslaget har mødt her i Salen, og jeg takker den ærede Indleder for de Bemærkninger, hvormed han har anbefalet dets Gennemførelse. Jeg skal understrege, at det ærede Medlem for Københavns 7de Valgkreds (C. Hage) henviste til den Bevilling, som jeg omtalte ved Forslagets Fremsættelse, og som er given paa Finansloven for indeværende Aar, om Forarbejder til Gennemførelsen af den her foreslaaede Route: Gedser—Warnemünde. Ved Vedtagelsen af denne Bevilling har man ganske sikkert ikke bundet sig til Vedtagelsen af det foreliggende Forslag, men der er derved antydnet, at man er villig til at gaa til Etableringen af denne Route, naar der kunde fremsættes Forslag, der kunde finde Tingets Billigelse, og det er paa Grundlag heraf, at de Forhandlinger, der begyndte allerede i Efor mellem den mecklenburgske Regering og den danske Regering, ere fortsatte. De have altsaa ført til det Resultat, der foreligger her, og det vilde være mig en stor Skuffelse, om det ikke skulde lykkes at gennemføre det foreliggende Forslag. Det ærede Medlem for Københavns 7de Valgkreds omtalte Forbindelsen over Syltholm—Femern til Hamborg, som han oftere har anbefalet som den Route, for hvilken han selv havde den største Sympati. Jeg kan i meget slutte mig til de Betragtninger, han anstillede, for saa vidt han betegnede denne Route som den, der burde anses for den hensigtsmæssigste Forbindelse med Vesteuropa, men det maa dog ikke glemmes, at ved Siden deraf vil en Route fra Gedser til Warnemünde altid beholde sin Betydning som Forbindelse med Øst- og Sydeuropa. Der kan altsaa ikke være Tale om Valget mellem en Route fra Gedser til Warnemünde og en Route Syltholm—Femern, saaledes som det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen) antydede. Det er rigtigt, hvad der er fremhævet af flere Talere, at vor Udvikling bør gaa ad de af os en Gang optagne Linier. Vi have optaget Routerne Kiel—Korsør og Gedser—Warnemünde, og ingen af disse Router, forekommer det mig, burde opgives. Skulde

der være Tale om at opgive en Route ved Valget af Femern-Route, maatte det blive Routen Kiel—Korsør, for det er Routen til Vesteuropa, og i den Henseende vil sikkert Femernrouten kunne blive en Konkurrent til Korsørrouten. Men hvad denne Femernroute angaar, skal jeg ganske slutte mig til de Bemærkninger, der fremkom fra det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Hammerich) om, at Udgifterne ved denne Routes Etablering ville blive meget store. De ville blive det paa dansk Side, og de ville blive det særlig paa tysk Side, og dette sidste Moment tror jeg vil vanskeliggøre Etableringen af denne Route, i alt Fald udskyde dens Gennemførelse til en temmelig fjern Fremtid. Derfor mener jeg, at vi ved denne Sags Overvejelse ikke kunne tage denne anden Route med som Alternativ, og jeg vil meget opfordre til ikke at gaa videre i den Tanke.

Det blev af det ærede Medlem for Københavns Amts 6te Valgkreds (Albert) — hvilket æret Medlem jeg i øvrigt maa takke for hans velvillige Udtalelser om det foreliggende Forslag — anført, at det forekom ham, at det havde været for længe, inden Forslaget forelaa fra Regeringens Side. Jeg skal ikke nærmere komme ind paa dette, men skal dog sige, at det sikkert ikke er det ærede Medlem ukendt, at den danske Jærnbanebestyrelse i en lang Række af Aar har interesseret sig for en saadan Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde, som her er foreslaaet, og egentlig har interesseret sig derfor lige fra det Øjeblik, da Gedserbanen blev fuldført. Men en saadan Dampfærgeforbindelse forudsætter jo, at der kan tilvejebringes en Overenskomst om Routens Etablering fra begge Sider, og en saadan Overenskomst er det først lykkedes i indeværende Aar at faa tilvejebragt. Naar det samme ærede Medlem i denne Forbindelse — „selvfølgelig“ kan jeg gerne sige — kom ind paa Spørgsmaalet om at forkorte Routen København—Berlin ved Anlæg af en København—Køge-Bane, skal jeg henvise til mine tidligere Udtalelser om denne Sag, jeg anser stadig et saadant Anlæg for kun at staa i anden Række, og jeg maa derfor anse det for særdeles ønskeligt, at man i alt Fald ikke udsætter Gennemførelsen af dette Forslag, indtil Vedtagelsen af en saadan Plan som den, det ærede Medlem antydede, kan foregaa. Spørgsmaalet om Anlæg af en Bro fra Masnedø til Orehoved er jo ogsaa en Sag, som i adskillige Aar har været berørt baade her i Salen og uden

for Salen, og Spørgsmaalet har for saavidt ogsaa megen Interesse. Det er Genstand for Overvejelse og Projektering fra den danske Jærnbaneadministrations Side, men om det vil lykkes i en nær Fremtid at forelægge Forslag om en saadan Bro's Bygning, tør jeg ikke udtale mig bestemt om. Jeg skulde for mit eget personlige Vedkommende meget ønske, at det maatte blive Tilfældet. Det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds gjorde nogle Bemærkninger om, hvad der var nævnt i Anmærkningerne om de to Dampfærger, man foreslaar at anskaffe fra dansk Side. Der skal, som nævnt i Oplysningerne, anskaffes 4 Dampfærger 2 fra dansk og 2 fra tysk Side, de 2 skulle være Hjulfærger og de 2 isbrydende Skruefærger. De sidste af disse skulle særlig være bestemte til Godstrafik og de første særlig til Persontrafik; men selvfølgelig skulle Skruefærgerne ogsaa være fuldstændig indrettede paa Persontrafik, og jeg skal i den Henseende henvise til, at der staa i Anmærkningerne, at „paa begge Færger har man ved Indretning af et stort Promenadedæk, rigelige Saloner og Kahytspladser søgt at byde Publikum saa gode og bekvemme Forhold som muligt“. Det vil alt saa ses, at man ingenlunde har tænkt sig, at Hensynet til Publikum skulde tilsidesættes ved den Færge, der særlig skulde tjene Godstrafikken. I øvrigt vil selvfølgelig det eventuelle Udvalg, som jeg forudsætter bliver nedsat angaaende denne Sag, kunne gøre sig nøje bekendt med de Projekter, der foreligge vedrørende disse Færger, og som have været Genstand for meget omhyggelige Overvejelser mellem danske og tyske Ingeniører.

I Overensstemmelse med mine Bemærkninger i Begyndelsen af mit Foredrag skal jeg ikke komme nærmere ind paa de forskellige indenlandske Router, som ere blevne berørte af forskellige Talere. Jeg skal med Hensyn til Spørgsmaalene om en Forbedring af Kalundborg—Aarhus-Route og Udviklingen af Esbjerg-Route kun sige dette, at der formentlig ved Behandlingen af Finanslovsforslaget vil kunne blive Lejlighed til nærmere at komme ind paa disse Spørgsmaal. Esbjerg-Route er et meget betydeligt Spørgsmaal, hvilket jeg ved senere Lejlighed skal tillade mig at berøre. Naar det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen) kom ind paa en Omtale af den af mig nedsatte Kommission om Udviklingen af det jyske Jærnbanenet og i denne Forbindelse ankede over, at Viborg ikke var bleven repræsenteret i denne Kommission, skal jeg

kun i Forbigaaende benytte Lejligheden til at sige, at Viborg ganske sikkert ikke er den eneste af de jydsk Byer, for hvilken Udviklingen af Jærnbanelinjen vil kunne have Betydning, som ikke er bleven repræsenteret i Kommissionen. Der er saaledes ogsaa Holstebro, og det gælder med Hensyn til begge Byer, at jeg har antaget, at deres Interesser i Udviklingen af Jærnbanelinjen ikke vilde kunne blive Genstand for saadanne Tvivl under Kommissionens Behandling, at det egentlig vilde være nødvendigt, at disse Interesser bleve repræsenterede yderligere end ved de Repræsentanter, som allerede vare i Kommissionen, nemlig de vedkommende Amdraads Medlemmer, eller Medlemmer, der vare bosatte i vedkommende Stæder. Det ærede Medlem for Kjøbenhavn Amdraads 6te Valgkreds (Alberti) kom lejlighedsvis til at udtale, at den indenrigske Trafiks Udvikling ikke kunde skønnes at ligge den danske Jærnbanebestyrelse særlig paa Sinde, og nævnte i den Henseende, at Kystbanens Gennemførelse var trukket meget længe ud. Det vil ikke være det ærede Medlem ubekendt, at der gennem en Række af Aar har foreligget Rigsdagen Forslag til Anlæg af Kystbanen, og at det ikke kan siges at være Regeringens Skyld, at dette Forslag ikke er blevet fremmet tidligere, end det blev. Det ærede Medlem for Viborg Amdraads 3dje Valgkreds (Sloth) rettede en almindelig Anke mod Jærnbanebestyrelsen for at lægge Hindringer i Vejen for Udviklingen af den indenrigske Trafik. En saadan Anke maa jeg meget bestemt tilbagevise. Det kan godt være, at den danske Jærnbanebestyrelse stiller sig nogenlunde tilbageholdende lige over for Fordringen om at imødekomme ethvert som helst Forslag om Oprettelse af Holdepladser og Ønsker af ren lokal Natur, som ganske sikkert komme frem efter en ikke ringe Maalestok, men jeg tror ikke, at man kan sige om den danske Jærnbanebestyrelse, at den ikke har Blik for de Interesser, den har at varetage for Trafikkens Udvikling inden for Rigets Grænser. I saa Henseende skal jeg kun henvise til den store Udvikling, som Forholdene have taget med Hensyn til Gennemførelsen af Hurtigtog og mange Tog paa de enkelte Router, Tog, som ganske sikkert ikke kunne antages at betale sig. Paa mange andre Punkter har man ligeledes imødekommet Befolkningens Krav, saa jeg tror, at en Bebrejdelse i den Henseende maa falde til Jorden af sig selv.

Det ærede Medlem for Maribo Amdraads 3dje Valgkreds (Rørdam) rejste Tvivl om,

hvorvidt det overhovedet vilde kunne blive hensigtsmæssigt at anvende Færger i Farvandet mellem Gedser og Warnemünde, idet det ikke var ham bekendt, at man andre Steder i Verden paa en saa lang Søroute anvendte Dampfærger. Jeg maa oplyse det ærede Medlem om, at f. Eks. i Amerika anvender man Færger paa langt længere Router, og naar den Tanke er opstaaet, hvad det ærede Medlem ganske sikkert ved, at man i vore Farvande vilde oprette en Dampfærgeforbindelse fra svensk Side, fra Malmø til Warnemünde, kan det ærede Medlem dog vel ikke tænke, at en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde skulde være saa inpraktikabel. Jeg tror i den Henseende ganske at kunne berolige det ærede Medlem og andre, der maatte nære Tvivl om, at denne Dampfærgeforbindelse ikke skulde vise sig hensigtsmæssig. — Jeg tror hermed at kunne indskrænke mig til at anbefale det foreliggende Forslag til Tingets Velvilje, idet der selvfølgelig vil blive givet Udvalget Lejlighed til at faa alle de Oplysninger, det maatte ønske om Chancerne for denne Routes Udvikling, om Udsigten til Routens Evne til at betale sig og om alle andre Momenter, der kunne have Betydning for Udvalget. Det skulde være mig særdeles kært, om det maatte lykkes i en nær Fremtid at faa dette Lovforslag gennemført.

Alberti: Ja, det er meget interessant at høre af den højtærede Minister, at den danske Jærnbanedirektion har i lang Tid haft Interesse for det Forslag, som nu foreligger. Kun er det beklageligt, at denne Interesse ikke tidligere har givet sig praktisk Udslag, og at det har maattet løbe ud dertil, som det ses af Motiverne, at det til sidste Ende blev det storhertugelige mecklenburg-schwerinske Generalbandedirektorat i Schwerin, som har maattet tage Initiativet for at faa Sagen frem. Imidlertid er der ikke Grund for mig til at trættes med den højtærede Minister om dette, da vi jo ere næsten ganske enige om den foreliggende Sag. Jeg kan være ganske enig med den højtærede Minister i, at der ikke er stor Rimelighed i at ville sammenkoble en Sag som denne, der angaar en international Iltogsroute, med Jærnbaneanlæg andre Steder, hvad enten det er store Jærnbaneanlæg i Jylland, der selvfølgelig altid vilde være sikre paa et stort Flertal i dette Ting, eller det er mindre Jærnbaneanlæg som ved Rødkærbro og Silkeborg. Men paa den anden Side tror jeg, man vil indrømme mig, at

naar jeg har taget Ordet for at sætte en Bane mellem Kjøbenhavn og Køge i Forbindelse med dette Forslag, er det ikke i og for sig at sammenblende det indenlandske med det udenlandske, det er kun ganske naturligt og netop set ud fra Synspunktet af hele denne Route som en international Itogsrute, at jeg har ment, det var rigtigt at benytte den Lejlighed, der nu er til at faa rettet det ene af de Knæk, som findes paa Routen her hjemme, i Haab om, at man paa den anden Side af Vandet ogsaa vil gøre et og andet for at forbedre Jærnbaneforholdene paa denne Route. Jeg haaber i alt Fald, at der i det høje Ting vil findes et Flertal for, at man benytter denne Lejlighed til at faa denne Route gjort netop saa god og tiltrækkende som muligt, og saa antager jeg rigtignok, at den højtærede Minister vil finde, at saa er Tidspunktet kommet til, at dette lille Punkt kan rykke fra anden Række op i første Række. Den højtærede Minister og det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen) mente, at det havde været uberettiget fra min Side at tale om den lange Tid, det varede, inden vi fik Kystbanen, og at tale om i denne Forbindelse, at vort Jærnbanevæsen havde Ulyst til at gaa fremad. Hvad denne Sag angaar, forholder det sig dermed saaledes, at vi for mange Tider siden kunde have faaet Banen som Privatbane, men at den daværende Indenrigsminister eller Trafikminister modsatte sig dette, fordi han vilde have det som Statsbane, og at derefter i en Række af Aar hans Jærnbanepolitik ganske aabenbart var anlagt paa at tjene som Byttepenge ved det forventede storpolitiske Forlig. Men ogsaa efter den Tid mener jeg, at der var al Grund til at klage over den Langsomhed, hvormed man er gaaet frem. Jeg behøver kun at minde om den store Misfornøjelse, som fra mange Sider, ogsaa fra Sider, som stod Ministeren nær, kom frem, medens Kystbanen var under Bygning, over den langsommelige Tid, der medgik med Bygningen af denne Smule Bane, og med at faa den aabnet. Jeg tror, at jeg har været ganske berettiget til at sige, at det synes at være et Særkende for vore Jærnbaneautoriteter, at de have en vis Ulyst til at gaa frem og en vis Tilbøjelighed til at gaa frem med en overordentlig stor Langsomhed. Naar nu det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen) sagde, at det var ingen Ulykke, at det varede saa længe med at bygge Banen, da den dog ikke betalte sig, og at hvis

den havde været færdig nogle Aar før, havde vi blot haft den i nogle flere Aar, hvor den ikke betalte sig, saa vil jeg dog sige: Hvor har det ærede Medlem set — det skulde da være i Jylland — en Bane, som betalte sig straks? Ja, der er maaske en i Jylland, jeg husker ikke Navnet paa den, men maaske det ærede Medlem vil sige det. Hvor har det ærede Medlem ellers her i Landet eller noget andet Sted set en Bane, der betaler sig det første Aar? Det ærede Medlem kan være sikker paa, at en Bane fra Kjøbenhavn til Helsingør er en saa naturlig Bane, at den skal nok komme til at betale sig. Der vil sikkert ikke gaa mange Aar, før dens Rentabilitet vil kunne staa sin Prøve saa vel som nogen som helst Bane hvor som helst i den vide Verden. Det eneste skulde være, om Banen fra Kjøbenhavn til Køge skulde overgaa den.

Rørdam: Jeg skal tillade mig at udtale min Glæde over, at der fra forskellige Sider er faldet Udtalelser, der tyde paa Sympati for Linien Syltholm—Femern. Men hvis det skal indskrænke sig til fagre Ord, tror jeg ikke, at denne Forhandling har meget at sige. Der er fra forskellige Sider, blandt andet fra det ærede Medlem for Køge (Alberti), udtalt, at hvis man i dette Øjeblik stod paa bar Bund og skulde anlægge en ny Forbindelse med Udlandet, vilde man vælge Syltholm—Femern, men man gør det altsaa ikke, for: Nu have vi en Gang de andre Forbindelser. Jeg synes, det er et mærkeligt Argument. Aar efter Aar gaar man til at bevilge betydelige Summer til de andre Forbindelser, og samtidig erkendes det fra alle Sider, at denne Forbindelse er bedre. Jeg husker ikke, hvor meget det er i alt, men der blev bevilget 5 Mill. Kr. til Dobbeltspor til Korsør, saa et nyt Skib paa Korsør—Kiel Routen, og nu staa vi over for en Bevilling paa 3 Millioner Kr. til denne Route her. Jeg synes dog, det er noget mærkeligt saaledes at blive ved, naar man synes, at den anden Route i Virkeligheden vilde have større Betydning. Jeg vilde derfor sætte stor Pris paa, om den højtærede Indenrigsminister vil udtale sig bestemt, om han agter at gøre noget ved denne Sag, f. Eks. søge en Bevilling paa Finansloven til Forarbejder med Hensyn til Femern—Routen. Hvis det nemlig kun bliver dertil, at der bliver talt derom, og man siger, at det vilde være ønskeligt at faa denne Route, men den dog aldrig kommer videre, tror jeg, at vi som ønske

Routen over Femern, skulle gaa en anden Vej, nemlig den at stemme imod enhver Bevilling til Forbedring af de andre Router. Det vilde jeg i saa Fald anbefale andre at gøre. Jeg er enig med det ærede Medlem for Kellerup (Sloth) i, at ved en saadan Sag som denne bør man ogsaa tage i Betragtning, hvem den kan gavne. Hvis det viser sig, at en saadan Forbindelse væsentligt kun er til Gavn for den gennemgaaende Trafik, for lyst- og handelsrejsende osv. og til Dels for Godstrafikken, synes jeg ogsaa, det er et noget vel stort Beløb at bevilge. Jeg er ikke i Tvivl om, at denne Route Syltholm—Femern vilde have en ganske anderledes Betydning ogsaa for den indenrigske Trafik, og derfor er den ogsaa at anbefale. Jeg tror i det hele, at Modstanden mod denne Linie Syltholm—Femern ligger i et helt andet Sted, nemlig deri, at der ved denne Route vilde skabes en nem og god Forbindelse med Hamborg, og det er noget, Kjøbenhavn ikke gerne ser, fordi der derved vilde skabes Konkurrence med Kjøbenhavn. Dette er vist Hovedgrunden, hvorfor den ikke maa komme frem. Men, som sagt, jeg vilde sætte megen Pris paa, hvis den højtærede Indenrigsminister vilde udtale sig om, hvor vidt han agter i Fremtiden at gøre Skridt for at fremme denne Plan.

Hammerich: Der blev henvendt en enkelt Bemærkning til mig fra det ærede Medlem for Kellerup (Sloth). Han mente, at jeg havde udtalt mig særlig om denne Linies Rentabilitet, og at jeg ikke havde turdet sige andet, end at jeg *troede* nok, den vilde betale sig. Jeg vil straks sige, at det vilde jo være lidt for letsindigt, hvis man overhovedet over for Foretagender af denne Art vilde udtale andet end en almindelig Formening afgivet med passende Forbehold. At man ellers vilde faa for meget paa sin Kappe, synes jeg, vi have faaet godt bekræftet, blandt andet ved de Udtalelser, der ere faldne her i Dag, hvor man har talt om, at Kystbanen er et Offer for Statskassen, fordi den ikke i det første Aar, den har gaaet, har kunnet give noget Overskud. (Afbrydelse: otte Maaneder) . . . Naa, otte Maaneder, altsaa ikke en Gang 1 Aar. Det vilde altsaa være mere end letsindigt, om man vilde garantere for, at en Linie som denne vilde kunne betale sig. Man maa sikkert nøjes med at angive de Grunde, hvorfor man tror, at den vil kunne betale sig. Det var det, jeg gjorde, idet jeg særlig fremdrog det Faktum, at en lignende Linie, der ogsaa

er temmelig ny, nemlig Malmø—Kjøbenhavn Linien allerede har naaet til at dække sine Udgifter og give et Overskud der ud over, uagtet den kun har Godstrafik at bygge paa. Skulde jeg gaa videre, kunde jeg med Rette fremdrage, at den anden Linie, som i mange Retninger vel er den, der kommer den foreliggende nærmest, nemlig Dampfærgeforbindelsen mellem Korsør og Nyborg, og som har en betydelig baade Person- og Godstrafik, har i det sidste Aar givet et Overskud, der gik op imod 20,000 Kr., og det uagtet den maa arbejde med forholdsvis smaa Takster, hvad der jo ikke i den Grad vil blive nødvendigt ved Linien Gedser—Warnemünde. Det vil ikke hemme Trafikken, selv om vi holde ret anselige Takster, saa høje da, at Linien kan betale sig, medens vi ganske sikkert ere udelukkede derfra ved Korsør—Nyborg Linien, fordi vi jo gaa ud fra, at Staten har Lov til at ofre noget over for de indenlandske Forbindelser, hvad den jo ogsaa gør. Naar der i det hele klages over, at der ikke gøres noget fra Jærnbaneadministrationens Side — det blev der ogsaa klaget over af det ærede Medlem for Kellerup — for den indenlandske Trafik, forekommer det mig dog, at det var et stort Skridt, vi gjorde for et Par Aar siden ved netop efter Opfordring fra Administrationen at gaa til en Takstnedsættelse, efter hvis Gennemførelse der ikke er noget Land, der har saa lave Takster som vi. Det er et saa stort Skridt, at jeg tror at kunne sige, at der ikke er noget Land, hvor der i det hele taget paa Jærnbanevesenets Omraade ofres saa meget af Statskassen til Fordel for de lokale Interesser som her hos os. Det samme Hensyn vil imidlertid ikke være at tage over for den foreliggende Linie, og derfor er det ganske vist min Tro, at der er al Grund til at vente, at den vil kunne betale sig, og netop af samme Grund forekomme alle Udtalelser, som gaa ud paa, at man skal knytte det ene eller det andet til denne Linie, mig højt mærkelige og ganske forkerte. Det er min Overbevisning, at vi her staa over for noget, som kræver et meget lille, ja rimeligvis slet intet Offer af Statskassen, og som vi derfor rolig ville kunne gaa til, men at knytte andre Foretagender til det, som ikke kunne betale sig, vilde være mere end uklogt.

Sloth: Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich) fremkom med en udførligere Udtalelse om, hvorfor han ikke begrundede sin Mening paa anden Maade end ved et rent Skøn. Det er jo

rigtigt, at der ikke kan føres Bevis ved positive Fakta, men det forekommer mig dog, at det burde kunne gøres mere sandsynligt, end sket er, at der er rimelige Udsigter til, at Routen vil kunne bære sig. For mit Vedkommende maa jeg indrømme, at jeg ikke er i Stand til at modsige det ærede Medlem, men naar jeg fremsatte mine Bemærkninger, var det netop i Anledning af, hvad der fremkom fra det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds (C. Hage), der sagde, at det ikke var helt udelukket, at denne Route *ikke* kunde betale de paagældende Udgifter. Dette laa tydelig i, hvad det ærede Medlem for Kjøbenhavns 7de Valgkreds udtalte, og jeg antog, at han som Handelstandens Repræsentant maatte have det videste Syn paa denne Sag. Det var klart, at han mente, at denne Route næppe nogen Sinde vilde betale sig, fordi Routen egentlig burde være lagt et andet Sted end over Gedser—Warnemünde. Jeg maa maaske med det samme sige til den højtærede Indenrigsminister, at hvis det har faaet Udseende af, at jeg har kritiseret den almindelige indenrigske Trafik, navnlig Togforbindelserne og saa fremdeles, maa det formodentlig bero paa en Fortalelse fra min Side. Jeg mente kun, at man ikke for det store Spørgsmaal om den gennemgaaende Trafik maa lade Hensynet til de smaa Jærnbaneforhold helt ude af Betragtning, jeg mener de indenrigske Jærnbaneforhold, og at der, som den højtærede Indenrigsminister jo meget godt ved, er mange Steder ude i Landet, hvor man kunde fremme Befolkningens Interesser ved at imødekomme dennes smaa Krav paa Jærnbaneforholdenes Omraade, men hvor disse Krav have meget vanskeligt ved at finde Ørenlyd. Jeg pegede derfor paa, at det ikke ser heldigt ud, at de store Beløb, der angaa den gennemgaaende Trafik, blive let bevilgede paa Rigsdagen, medens de smaa Jærnbaneforhold have saa uhyre svært ved at blive ordnede efter Beboernes Ønske.

Indenrigsministeren (Bardenfleth): Til den sidste ærede Taler skal jeg kun sige, at de Bemærkninger af ham, som jeg omtalte, da jeg havde Ordet, saa vidt jeg erindrer, lød paa, at den indenrigske Trafik møder saa mange Hindringer fra Jærnbanebestyrelsens Side, at der ikke er Anledning til at støtte et Forslag som det foreliggende, forinden man er sikker paa, at ogsaa de mindre Krav kunne blive imødekomne. Naar det ærede Medlem ikke nærmere præciserede de Hindringer, som

saaledes skulde møde fra Jærnbanebestyrelsens Side, men lader det munde ud i en almindelig Anke over Uvilje og mange Hindringer, som altid rejses fra Jærnbanebestyrelsens Side, er det fuldt berettiget fra mit Standpunkt at hævde, at Jærnbanebestyrelsen og Administrationen i det hele have vist sig imødekommende paa en Række Punkter, hvor man baade ude i Landet og ved Talsmænd her i Rigsdagen har fremsat Ønske om Forbedringer. Jeg fremhævede før, at man i de senere Aar jo er kommen til en betydelig Forbedring i Toggangen, for saa vidt angaar Indførelsen af hyppige og hurtige Tog, det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich) nævnte den betydelige Nedsættelse i Taksterne, som er gennemført, der kunde anføres mange andre Ting, hvorved Rigsdagen og Administrationen i Forening have imødekommet de fremkomne Ønsker. Men selvfølgelig er det umuligt at tilfredsstille alle saadanne smaa Krav, som opstaa i Tidens Løb, og det forekommer mig, at der ikke er Anledning til under en Behandling af en Lov som denne at medtage det Spørgsmaal, som det ærede Medlem her har berørt.

A. Nielsen: I Anledning af en Udtalelse fra det ærede Medlem for Køge (Alberti), ønsker jeg at henvende en ganske kort Bemærkning til ham. Det overrasker mig, at han gør sig til Talsmand for og gaar ud fra som en almindelig Opfattelse her i Tinget, at det er ganske naturligt, at Kystbanen i Løbet af 8 Maaneder har givet et Underskud af $\frac{1}{4}$ Million Kr. Dette er for mig overraskende, og jeg antager ogsaa, at det vil være overraskende for mange andre Medlemmer her i Salen. Jeg konstaterer kun, at det ærede Medlem finder, at dette Forhold er ganske naturligt.

Da ikke flere begærede Ordet, sluttedes Forhandlingen.

Lovforslagets Overgang til 2den Behandling

vedtoges uden Afstemning.

C. Hage: Jeg tillader mig at foreslaa, at Lovforslaget henvises til et Udvalg paa 15 Medlemmer.

Uden Forhandling og Afstemning vedtoges dette Forslag.