som det skal kunne ventes, at der skal kunne udvikle sig en større Godstrafik ad denne Route.

Medens Linien Korsør—Kiel hidtil — da saa godt som enhver Forbindelse mellem Danmark paa den ene Side og Tydskland samt den største Del af det europæiske Fastland paa den anden Side er sket og maatte ske over Hamborg, — har været af overveiende Betydning, vil der heri rimeligvis ske en Forandring, efter at Berlin er bleven det tydske Keiserriges Hovedstad og som Følge heraf Midtpunktet for det stærkt centraliserede Regjeringsmaskineri, for Jernbane-, Post- og Telegrafvæsenet i hele Tydskland, samt tillige har udviklet sig til et af Hovedknudepunkterne for Europas Handel og Industri. Saa snart Betingelserne for en hurtig og bekvem Forbindelse mellem Berlin og Kjøbenhavn tilveiebringes, er det — saaledes som Forholdene nu have udviklet sig — ikke usandsynligt, at en større Person- og Godstrafik fra og til de skandinaviske Lande til og fra Berlin vil søge denne Vei. Som den første af disse Betingelser fremtræder en Jernbane fra Nykjøbing til Falsters Sydspidse, der peger mod Berlin og derved ligesom angiver den korteste og naturligste Vei mellem denne Stad og en stor Del af Skandinavien. En anden af Betingelserne — Forkortelse af Veien mellem Rostock og Berlin, som alt længe har været paatænkt — kan inden føie Tid ventes udført, idet vedkommende Selskab nu skal have set Udvei til Tilveiebringelsen af de hertil nødvendige Midler.

Da Etableringen af en Dampfærgeforbindelse saaledes som ovenfor anført ikke er af særlig Betydning for Person- og Postbefordringen, vil Spørgsmaalet om, hvorvidt den nye Route vil blive benyttet til Person- og Postbefordring, være uafhængigt af Spørgsmaalet om, hvorvidt en Dampfærge etableres eller ikke, men det er sandsynligt, at den kortere Reise og navnlig den kortere Søvei vil bringe et større Antal Reisende til at benytte denne Route. Det er i saa Henseende betegnende, at der siden Falsterbanens Aabning, trods de tarvelige Befordringsmidler mellem Nykjøbing og Rostock og trods den store Omvei, som Jernbanen gjør mellem Rostock og Berlin, allerede nu befordres et ikke ringe Antal Reisende frem og tilbage ad denne Vei.

Men anderledes forholder det sig med Godstrafiken, for hvilken det vil være et Livsspørgsmaal at undgaa de hyppige Omladninger, og for hvilken derfor en Dampfærgeforbindelse som den ommeldte vil være en nødvendig Betingelse, og den vil særlig være en Betingelse for den Tilstrømming af Gods, som vil kunne paaregnes til og fra Sverig og Norge, navnlig naar Planen til en Dampfærgeforbindelse i Øresund realiseres — en Plan, hvis Udførelse under alle Omstændigheder ikke vil lade længe vente paa sig.

I Henhold til det Ovenanførte kunne vi derfor være enige om at anbefale, at der under den Eventualitet, at Gjedserbanen udføres, etableres en Dampfærgeforbindelse mellem Sydsjælland og Falster, og vilde da finde det billigt, at Omkostningerne ved Anskaffelsen af selve Dampfærgen, som ville kunne anslaas til cirka 200,000 Rd, afholdes af de to paagjældende Jernbaneselskaber med Halvdelen hver, medens Anlæget af Havnene paa de to Sider af Sundet, som formentlig vil medføre en Udgift af i Alt cirka 130,000 Rd., besørges af hvert Selskab især for dettes egen Regning.

Naar vi ere gaaede ud fra, at der til Etableringen af den omhandlede Dampfærgeforbindelse vil udkræves cirka 330,000 Rd., have vi ikke overset, at det vil være nødvendigt, at der haves et Reserveskib tilstede for at udføre Farten, naar Dampfærgen ligger over for at faa Kjedlerne rensede eller af anden Grund er forhindret i at besørge Overfarten, samt at de paagjældende Selskaber ere i Besiddelse af det fornødne Materiel til at sørge for Udførelsen af Overfarten, naar Isforholdene lægge Hindring i Veien for, at denne besørges paa sædvanlig Maade. Ligesom vi imidlertid have forudsat, at Reserveskibet bør tilveiebringes ved Leiemaal, saaledes ville vi ogsaa, naar Selskaberne overtage Udførelsen af Overfarten mellem Masnedsund og Drehoved og derved blandt Andet ogsaa befri Staten for at besørge Istransporten mellem Masnedsund og Drehoved, finde det billigt, at de Bygninger og det Materiel, som af Staten benyttes til dennes Bestridelse, ogsaa overdrages Selskaberne selvfølgelig med Forpligtelse til vedblivende at drage Omsorg for, at de Bygninger og det Materiel, som udkræves til Istransporten, stedse haves tilstede, og vi tillade os derfor at fremkomme med en Henstilling, om ikke en saadan Ordning kunde udvirkes.

Sluttelig har undertegnede Etatsraad Rothe ønsket at fremhæve, at jeg alene har givet min Samstemning til de foranstaaende Indstillinger under udtrykkelig Reservation af fuld Frihed for det sjællandske Jernbaneselskab til at tage Beslutning om dets Deltagelse i det omhandlede Foretagende, lige som jeg ogsaa maa anse Etablering af en Dampfærgeforbindelse mellem Gjedserodde og Tydskland for en lige saa nødvendig Betingelse for en større Godstransport ad denne Route som Etablering af en Dampfærge mellem Sjælland og Falster, saa at disse to Foranstaltninger formentlig burde træffes samtidig.

Kjøbenhavn, d. 14de November 1874.

Schou. C. F. Tietgen. Rothe.