

Betænkningen indeholder, til at slutte sig til at etablere en hurtigere og bedre Forbindelse navnlig en Dampfærgeforbindelse mellem Sverige og Tydskland, sparede den ærede Minister i det Hele taget ikke overordentlig imødekommende. Der var kun et eneste Punkt, hvor jeg kunde mærke, at Ministeren var villig til at gjøre Noget, ja endog til at gjøre mere end det, der forlanges. Det var med Hensyn til Overtagelsen af de lollandste Baner. Det forekommer mig, at den ærede Minister tænker paa at købe disse Baner helt og holdent, men om man vil staa sig ved at købe dem, er et meget stort Spørgsmaal. Den Del af de lolland-salsterste Baner, som udgjør en integrerende Del af Routen Kjøbenhavn-Gjedser, har Staten den største Interesse af hurtigt muligt at komme i Besiddelse af, fordi det er et Stykke af Statsbanerne, men med Hensyn til de øvrige lollandste Baner forekommer det mig dog, at det er et Spørgsmaal, om der er Grund til at købe dem. Der er nemlig mange Betragtninger, som her komme til at gjøre sig gjældende, for det første Dyrheden, hvad det koster. Den ærede Minister syntes at antyde, at det vil koste overordentlig meget at bygge Banerne om og forsyne dem med nyt Materiel, men det er ikke nogen egentlig fordelagtig Handel, som der vilde se. Dernæst vilde det ogsaa komme an paa, hvilken Betydning disse lollandste Baner vilde faae for den større, ikke rent lokale Trafik som Forbindelse med Landsdelene og i Forbindelse med Tydskland. Den ærede Minister udtalte sig med Hensyn til Forbindelsen over Femern paa en lidet velvillig Maade, idet han sagde, at det var en Route, han paa ingen Maade kunde anbefale, og at skulde man have en hurtigere Forbindelse med Hamborg ad den Vej over Holland, saa var det langt fornuftigere at lægge den over Gjedser. Den ærede Minister gjorde opmærksom paa, at der var allerede nu Ud sigt til eller maatte allerede opnaaet en Overenskomst om en tydsk Jernbaneforbindelse, hvorigjennem man over Kostock kunde komme ligesaa hurtig fra Hamborg til Kjøbenhavn, som ved at gaa den anden Vej over Fyn eller Kiel. Jeg tvivler aldeles ikke om, at en saadan Overenskomst vil kunne opnaas, men jeg kan aldeles ikke se, at der er nogen Fordel derved. Det er nemlig for det Første utvivlsomt et Tab, at Regjeringen derved har etableret en Konkurrenceroute med sin egen Kielerroute. Den har udvidet Gjedser-routen, og efter den ærede Ministers Udtalelse, vil den vedblive at udvide den til at være en Konkurrenceroute med Kielerrouten uden samtidig at have affattet Kielerrouten.

Men dernæst vil jeg gjøre opmærksom paa, at en saadan Route langtfra vilde være tilfredsstillende. Thi det, der skulde opnaas ved en Route over Femern fra Holland, er ikke blot det Samme, man nu kan opnaa igjennem Kielerrouten, men det er for det Første den hurtigere Forbindelse, idet der ingen Tvivl er om, at naar man kunde kjøre med Jernbanen til Rødbby og derfra komme med en Dampfærge over til Femern og fra Femern over en fast Bro til Holsten, saa vil man rimeligvis efter, hvad jeg har hørt, og jeg tror, at det er rigtig, kunne naae paa 8 Timer til Hamborg i Stedet for paa 12. Men dernæst overser den ærede Minister en Ting, som er den allervæsentligste, nemlig at der mellem Femern og Rødbby vil kunne etableres en Dampfærgeroute, det vil sige en Forbindelse, der gjør det muligt at føre Varerne uden Omladning. Det er en Ting, den ærede Minister slet ikke har nogen Interesse for; thi ellers kan jeg slet ikke forstaa, hvorledes han kunde stille sig saaledes til Hovedspørgsmaalet efter de væsentlige Dvsfordringer, der ere fremkomne fra Udvalget, om at faae etableret en Dampfærgeforbindelse mellem Gjedser og Warnemünde. Derom sagde den ærede Minister, at Sagen gaar efter hans Mening tilfredsstillende, at der er Forhandlinger i Gang, hvorigjennem han haaber at faae baade Dag- og Nattog. Ja, det er ganske vist et Fremstridt i Turisters Interesse og for dem, der kun betragte Turister og Rejsende som det Maal, hvorpaa der skal bygges en stor Fremtid for Danmark. Det kan ganske vist være tilfredsstillende at faae flere Rejsende, men sjøndt jeg aldeles ikke undervurderer den Interesse og Betydning, det kan have, er det dog af meget underordnet Betydning lige overfor den egentlige Handelsforbindelse, men den vil ikke gaaes væsentligt derved. Nei, det, hvorpaa det kommer an, er navnlig at faae etableret en Dampfærgefart og spare Omladningen. Idealet vilde være en Trafik over Skandinavien, Kjøbenhavn til Tydskland, baade over Kostock og Femern, der var saaledes indrettet, at man kunde spare Omladningen og Flytningen af Personer. Det er det store Maal, som gjentagende har været fremstillet fra Sagtyndiges Side. Dernæst er Maalet ogsaa det, at man skulde kunne sætte sig i en Rupee i Stockholm og ikke behøvede at stige ud, før man kom til Paris, men saa høit sigte vi ikke for Dieblittet. Nei, det, som i Virkeligheden er af overordentlig stor Betydning, er, at man kan indlade Varer i Stockholm og ikke behøver at omlade dem, førend man er kommen til Bestemmelsesstedet paa det europæiske Fastland,