

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

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

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

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

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

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

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

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

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