

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

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

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

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

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

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

ere fornødne til Overenskomstens Opfyldelse fra dansk Side.

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

1. Færgelejer i Gedser Havn.

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

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

Færgelejerne ere i øvrigt indrettede som de nyeste i Kjøbenhavn og som disse forsynede med elastiske Ledværter og Friholderværter.

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

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

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

Følge det udarbejdede Overflag ville Anlægsudgifterne andrage:

Forarbejde:

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