

Vedtagelsen af Forslaget herom skete i Henhold til en Indstilling af mig ved 3dje Behandling af Finanslovforslaget i dette høje Ting, og i den Skikkelse, hvori jeg tillod mig at stille Forslaget, gjorde jeg nærmere Rede for Betydningen af en saadan Dampfærgeforbindelse. I Forbindelse dermed gav jeg Oplysning om, paa hvilket Trin de Forhandlinger, som nødvendigt maatte gaa forud for Oprettelsen af denne Dampfærgeforbindelse, stod. Siden den Tid ere Forhandlingerne med den mecklenburg-schwerinske Regering fortsatte, og der er nu opnaaet en Overenskomst, i Henhold til hvilken hvert af Landene skal bidrage til Forbindelsens Oprettelse ved 2 Dampfærger, foruden at der selvfølgelig skal foretages de fornødne Anlæg til Dampfærgelejer paa hvert Sted henholdsvis i Gedser og i Warnemünde. De Omkostninger, som ville medgaa til disse Anlæg, ville være følgende: Det vil blive nødvendigt at anlægge ny Dampfærgelejer for 2 Dampfærger i Gedser, og disse Anlæg ville medføre en Udgift af 766,000 Kr. Endvidere skal man henholdsvis fra dansk og fra tysk Side anskaffe 2 Færger, en Hjulfærge og en isbrydende Skruefærge. Omkostningerne ville for Hjulfærgens Vedkommende beløbe sig til 980,000 Kr. og for Skruefærgen til 1,100,000 Kr. I Forbindelse hermed gaar Forslaget ud paa en Bevilling af et Beløb af 210,000 Kr. til Anlæg af et Telegrafkabel mellem Gedser og Warnemünde, en Foranstaltning, som foreløbig anses for nødvendig, men om hvilken jeg dog forbeholder mig paa et senere Trin af Sagen at give nærmere Oplysninger og eventuelt stille Forslag om Beløbets Nedsættelse. Muligvis kan det endog komme dertil, at man foreløbig kan spare denne Udgift, hvilket selvfølgelig vil være det ønskeligste. At Oprettelsen af en saadan Dampfærgeforbindelse maa anses for særdeles ønskelig, tør jeg tro, der er almindelig Erkendelse af ogsaa her hos den høje Rigsdag. Det er jo utvivlsomt, at hvor Overfartsforholdene i det hele ere saaledes, at Afstanden mellem Overfartsstederne ikke er alt for stor, og Farvandet ikke særlig ugunstigt, vil en Forbindelse pr. Dampfærge være ulige bedre end en Forbindelse pr. Dampskib saa vel for Persontrafikken som for Godstrafikken. Med Hensyn til Godstrafikken have vi Erfaring for, at denne udvikler sig med stærke Skridt overalt, hvor vi have afløst tidligere Dampskibsforbindelser med Dampfærger. Paa vore 5 Dampfærgeforbindelser var der saaledes i 1897—98 transporteret tilsammen

ca. 500,000 Tons Gods, 5 Aar tidligere befordrede de kun 232,000 Tons. I alt befordrede de nu 11 Gange saa meget Gods som de tidligere Dampskibe, den ældste af Færgerne — Lille Bælts-Færge — over 20 Gange saa meget. Jeg skal endvidere oplyse, at mellem Helsingør og Helsingborg befordrede Dampskibet i sin Tid 3000 Tons aarlig, nu efter 6 Aars Forløb befordrer Dampfærge 82,700 Tons. Malmø-Færge befordrede i det første Halvaar 5,170 Tons, i sidste Halvaar ca. 47,700 Tons. Det hænger jo sammen med, at det er muligt at tilvejebringe langt billigere gennemgaaende Vognladningstakster ved Dampfærgeforbindelser, end hvor man skal benytte Dampskibe. Man kan derved undlade den værdiforringende Omlæsning af Varerne. Sammenligner man de for Tiden bestaaende Godstakster fra Kjøbenhavn til Berlin via Dampskibsforbindelsen Gedser—Warnemünde med Forbindelsen over Vamdrup, bliver Udgiften nu via Gedser—Warnemünde 7 Øre pr. Tonkilometer, medens den over Vamdrup er ca. 2 Øre pr. Tonkilometer. Og herved maa man selvfølgelig huske paa, at Afstanden mellem Kjøbenhavn og Berlin bliver betydelig kortere over Gedser—Warnemünde end over Vamdrup. Via Vamdrup er Afstanden 807 Kilometer, medens den via Gedser—Warnemünde er 442. Hvad Persontrafikken angaar, er det ogsaa klart, at den stiger betydeligt, hvor Dampfærgeforbindelse etableres. Om det alene hænger sammen med Afløsning af Dampskibe med Dampfærger, kan vel bestrides, men det er utvivlsomt, at Persontrafikken fortrinsvis søger de Søveje, hvor der er oprettet Dampfærgeforbindelse. Dampfærger ere bedre Søskibe og kunne indrettes betydelig bekvemmere, end det er muligt ved Dampskibe. Jeg tillader mig altsaa med disse Bemærkninger at anbefale dette Lovforslag til det høje Tings Velvilje.

Det andet Forslag, jeg skal tillade mig at fremsætte, er Forslag til Lov om tvungen Afgivelse af Vejmateriale ved Anlæg og Vedligeholdelse af offentlige Veje og Gangstier samt Jærnbaner. Det vil sikkert erindres, at et privat Lovforslag, som blev indbragt her i dette Ting i Fjor, gav Anledning til Forhandling om de bestaaende Forskelligheder paa Lovgivningens Omraade med Hensyn til Afgivelse af Vejmateriale, eftersom det var Landeveje eller Biveje. Talen var om, eller det var Vejmateriale til Jærnbaner, hvorom der var Spørgsmaal. Endvidere blev det paavist den Gang at de bestaaende Regler om Udvidelse af