

mig ingen Tvivl om, at Linien Kjøbenhavn — Hamborg er den vigtigste, den, ad hvilken man kan opnaa det mest rationelle Resultat. Den lige Linie mellem Kjøbenhavn og Hamborg er ikke mere end 40 danske Mil, og trækker man paa Kortet en Linealstreg mellem Hamborg og Kjøbenhavn, gaar denne Streg tværs over Lolland og Femern; dette er den korteste Linie, som det overhovedet er muligt at følge, og samtidig dermed ogsaa den, der giver den korteste Søvej. Mellem Lolland og Femern er der kun to Mil, mellem Gedser og Warnemünde seks Mil. Vi komme mellem Gedser og Warnemünde ud paa et temmelig bredt og undertiden ret uroligt Farvand, og vi lande saa langt mod Øst, at det bliver en ikke ringe Omvej for den væsentligste Del af Persontrafikken mellem Øerne og Kontinentet. Over Hamborg komme vi ad den korteste Linie til Vest-Europa: England, Holland, Belgien, Frankrig, den vestlige Del af Tyskland, kort hele den Del af Europa, hvorhen den overvejende Del af Persontrafikken gaar. Det er værd at lægge Mærke til, at, naar man forlænger den Linealstreg, der er trukken mellem Hamborg og Kjøbenhavn, saa kommer man paa den ene Side lige ret til Stockholm, og paa den anden Side lige ret til Køln. Denne Vej er ogsaa den korteste Forbindelse mellem den skandinaviske Halvø og det vestlige Kontinent. Nu er det bekendt, at det er en Række forskellige Omstændigheder, dels indre og dels ydre, som have bevirket, at af de to Forbindelser over de sydlige Øer, som kunne vælges, altsaa enten Lolland—Femern eller Falster—Warnemünde, er det denne sidste, som faktisk er bleven bragt til Udførelse, medens den anden hidtil bar mødt Hindringer. Jeg er da heller ikke i Tvivl om, at man bør gøre, hvad man kan for at udvikle og forbedre Gedserrouuten, da man nu en Gang har den. Og selv om vi fik den anden Route gennemført, vil Routen over Gedser ingenlunde tabe sin Betydning, den bliver den korteste Vej til Østeuropa. Men jeg vil ikke undlade at fremhæve, at vi ikke have naaet det bedste Maal, det Maal, som bør tilstræbes for Forbindelsen mellem Hovedstaden og Fastlandet, før vi have faaet den anden Linie realiseret, hvilket efterhaanden heller ikke vil koste saa overordentlig mange Millioner, i Særdeleshed naar vi faa bygget Bro mellem Masnedø og Falster, en Foranstaltning, som vil være i lige Grad til Nytte, hvad enten Trafikken føres over Gedser eller over Femern. Jeg har

fundet det rigtigt at fremhæve dette paa ny ved denne Lejlighed ikke for at ville lægge nogen Hindring i Vejen for det her foreslaaede, hvilket under alle Omstændigheder vil kunne gøre sin Nytte, men fordi det er ønskeligt ikke at undlade stadig at holde sig den anden, mere ideale Lignes Gennemførelse for Øje. Naar vi kunne naa til — og det vil være muligt ad denne Vej — at forkorte Afstanden mellem Kjøbenhavn og Hamborg til 7 Timers, ja maaske endog til 6 Timers Rejse, vil næsten al Persontrafik mellem Fastlandet og Sverige-Norge gaa den Vej, og da forekommer det mig ogsaa, at der er Udsigt til, at de store Udgifter til Anlæg og Drift af en virkelig tidssvarende Personroute nogenlunde ville kunne svare Regning. — Jeg skal i øvrigt ikke gaa ind paa Lovforslagets Enkeltheder. Jeg antager, Loven vil blive henvist til et Udvalg, og der ville Detaillerne mere naturligt kunne blive Genstand for en Forhandling. Jeg skal indskrænke mig til paa det nuværende Trin i det store og hele at give Forslaget min anbefaling.

Krabbe: Det glædede mig, at det ærede Medlem, som aabnede Debatten her, omtalte Lovforslaget i Belysning af andre Kommunikationer, som der kunde være Anledning til at oprette. Det er netop og væsentlig i den Belysning, at det forekommer mig, at Lovforslaget bør tages. Jeg skal her se bort fra det lidet appetitlige i for Øjeblikket at etablere ny Forbindelser med Berlin, men skal forfølge den Tankegang, som min ærede Forgænger i Forhandlingen indslug, idet jeg med nogle ganske faa Ord trækker i Forgrunden nogle Kommunikationslinier, som bør tages i Betragtning, naar man behandler dette Projekt. Det ærede Medlem, som nu havde Ordet, talte om Forbindelsen over Hamborg som betydningsfuld for vor Forbindelse med England; men er det dog ikke saadan, at saa snart man taler om Forbindelsen med England, maa det slaa enhver, at det, der burde gøres fra Danmarks Side for en Forbindelse med England, det ligger paa et andet Punkt, nemlig Esbjerg—direkte til England, og at der hidtil langt fra er gjort det tilstrækkelige paa dette Punkt. Af Statens udenrigske Kommunikationer, hvorunder vi jo kunne tage lige saa godt de subventionerede som de direkte holdte, er Esbjergrouuten ubetinget den, der har den største Vægt, og naar den endnu kun drives med Forbindelse 4 Gange om Ugen, saa er den