

empler paa, hvad man nu transporterer ad Jærnbanen. Jeg vil fremdrage et Eksempel herpaa, der slog mig for et Par Aar siden, hvor vi modtog et større Antal Vognladninger Æg fra Norditalien til Fyn. Fordi Æg i det Øjeblik vare særlig billige i Norditalien, kunde en saa mærkelig Transport betale sig, og man kunde fremdrage mange lignende, højst mærkelige Eksempler. Over for den foreliggende Sag vil jeg dog særlig pege hen paa det Faktum, at svensk Tømmer i stigende Grad forlader den billige Søvej og gaar over paa Banerne, selv fra Stationer, der ligge temmelig nær ved de svenske Udskibningshavne. Og det gaar ikke blot over til Banerne, naar det transporteres til Indlandsbyerne, men ogsaa naar det skal føres til Søkøbstæder. Man har saaledes set sin Fordel ved at føre Tømmer, der skoves ikke langt fra Kalmar, pr. Bane til Køge, uagtet Køge utvivlsomt er den danske By, der i og for sig ligger allerbequemest for Søforbindelse med Sverige. Det har for vort Land sin store Betydning at have Øjet aabent for denne Jærnbanelforbindelses voksende Betydning, idet vi jo ved Dampfærgerne kunne faa — om man vil sige saa — Landforbindelse med Landene baade i Nord og Syd. Dampfærgerne ere blevne en Bro, som vi maa gøre alt muligt for at bygge op overalt, hvor de høre hjemme, samtidig med at vi erkende, at det er en Bro, som det er forholdsvis kostbart at benytte. At Dampfærgerne ere en ret kostbar Forbindelse, følger simpelt hen deraf, at selv en meget stor Dampfærge kan ikke føre mere end et enkelt Jærnbanelog over; det betydelige Mandskab, de Masser af Kul, det hele store Apparat, som en saadan Færge er, besørger i og for sig ikke mere, end et enkelt kraftigt Lokomotiv kan trække. Jeg tror, der er Grund til at se paa dette Forhold, idet jeg skal indrømme, at det styrker den Betragtning, der fra anden Side er gjort gældende, at vi ikke her staa ved den ideale Forbindelse mellem Danmark og det sydlige Udland. Jeg er i det hele ganske enig i de Udtalelser, der ere fremkomne om, at den bedste Forbindelse mod Syd — som ingen kan slaa — er Forbindelsen over Syltholm og Femern. Det er den, fordi Færgeforbindelsen mellem Lolland og Femern er baade den korteste og bedst beliggende, foruden at den har andre Fordele, som jeg dog ikke her skal fremdrage. Medens jeg altsaa er paa det rene med, at det her foreslaaede ikke er Idealet, men at vi bestandig have den Op-

gave at arbejde videre, maa det dog samtidig siges, at Forbindelsen Syltholm-Femern ikke i mindste Maade vil overflødiggøre, træder i Vejen for eller bør forhindre den her foreslaaede Route over Gedser. Vi ville nemlig ikke saa nemt komme til Forbindelsen over Syltholm-Femern, som en enkelt af de foregaaende Talere har ment, det drejer sig fra dansk Side her om meget betydelige Anlæg, ikke blot til Havneanlægget ved Syltholm, hvis dette skal blive et tilfredsstillende Udgangspunkt for en Dampfærge, men ogsaa om betydelige Baneanlæg paa dansk Side, hvor vi til Dels maa forlade den nuværende Linie gennem Lolland. Der vil tillige udkræves endnu langt betydeligere Anlæg paa tysk Side, og der vil derfor vistnok gaa lang Tid, inden vi faa fremmet Forbindelse over Syltholm og Femern, og i den Tid gaar saa Trafikken fra os. Men selv om vi fik en Syltholm-Route, vilde den, som sagt, ikke paa nogen Maade overflødiggøre eller træde i Vejen for den her foreslaaede Forbindelse mellem Gedser og Warnemünde, som altid vil være den naturlige Forbindelse med det østlige Europa, ligesom Forbindelsen over Syltholm-Femern vil være det for det vestlige Europa. Ligesom derhos Syltholm-Routen som den korteste Søforbindelse over Østersøen har Fordele over for Gedser-Routen, saaledes har Gedser-Warnemünde-Routen store Fordele i samme Retning over for den eneste Konkurrence, der kan møde fra svensk-tysk Side, nemlig Linien Sassnitz-Trelleborg. Hvis man derfor ikke fra svensk Side vil bringe urimelig store Ofre, vil den Route, som vi nu forhaabentligvis staa i Færd med at etablere fra dansk Side, absolut have sine store Fortrin. Jeg skal saaledes blot nævne, at medens disse i Drift saa kostbare Dampfærger kunne gøre 4-5 Ture mellem Gedser og Warnemünde, kan der i samme Tid og med samme Udgift kun gøres 2 Ture mellem Sassnitz og Trelleborg, samtidig med at man paa denne sidste Route til alle Tider i en ganske anden Grad vil være ude paa den aabne Østersø. Ved det foreliggende Anlæg vil vi derfor have god Udsigt til at gøre, hvad vi kunne, for at føre den nordeuropæiske Trafik gennem vort Land, og samtidig skaffe vi os selv først og fremmest en bekvem Forbindelse Syd paa. Til Forskel fra den første ærede Taler tror jeg derhos, at denne Route ikke blot vil have sin Betydning for Godstrafikken, men ogsaa for Persontrafikken. Vi ville ad den kunne naa lige saa hurtigt og behageligt fra