

Kjøbenhavn til Tyskland som nu til Fredericia. Jeg siger, at vi komme lige saa behageligt afsted, fordi disse store og bekvemme Dampfærger selv i ret uroligt Vejr føre. En behageligt og bekvemt over, medens Dampskibene her, som enhver der har passeret Routen, vil vide, ofte ere i højeste Grad ubehagelige at rejse med. Jeg tror derfor, at den hurtige og bekvemme Forbindelse, som denne Route bringer, vil bevirke, at ogsaa Persontrafikken fra det nordlige Europa til Fastlandet i stort Maal vil føres ad denne Vej. Paa Grundlag af disse Betragtninger er det klart, at jeg mener, at vi bør gaa til dette Anlæg, selv om det skulde være forbundet med ret betydelige Ofre; men jeg mener det dobbelt, fordi det staa saaledes for mig, at der ikke vil blive Tale om store Ofre, hvis der overhovedet bliver Tale om noget som helst Offer. Det drejer sig jo om knap 3 Millioner; men deraf er, hvad jeg vil kalde Udgifterne til det døde Anlæg, til Dampfærgelejer, til Spor, Bygninger o. s. v., adskilligt under 1 Million Kr., den væsentligste Del af Udgifterne er altsaa til Dampfærgerne. Om disse kan man imidlertid gaa ud fra som temmelig sikkert, at de inden ret mange Aar ikke blot ville kunne bære Udgifterne til deres Drift, men der ud over kunne give et rimeligt Overskud. Nu ved jeg ikke, hvad de Anlæg, man fra tysk Side, fra mecklenburgsk Side, vil foretage, ville koste. Men vist er det, at det er af stor Betydning, at naar Overskuddet fra Færgerne om nogle Aar skal deles, skal den Hælvdel, vi faa, kun forrente 8—900,000 Kr. for at give Dækning for vore Udgifter. Naar jeg siger, at der er Udsigt til, at dette kan naas, kan jeg noget støtte det paa den Erfaring, vi have med Hensyn til Dampfærgetrafikken, og særlig vil jeg da fremdrage Erfaringen fra Malmørouten. Vi vide alle, at den Trafik, som Malmørouten har haft, var noget fuldstændig nyt. Det var noget ganske forsvindende, hvad der tidligere førtes over. Ikke desto mindre er man i de faa Aar, Øresundsfærgerne til Malmø og Helsingborg have været i Gang, naaet til, at der nu med disse Dampfærger overføres ca. 150,000 Tons Gods, det vil sige henved 14,000 Vognladninger à 20,000 Pund. Det er saaledes en kolossal Trafik, der har udviklet sig, og jeg tror, at en lignende Trafik med Gods mellem Tyskland paa den ene Side og Danmark, Sverige og Norge paa den anden Side vil udvikle sig ad den Linie, der her er Tale om. Dernæst er det en Trafik, der kan

betale sig, thi det andet, man kan se af den sidste Driftsberetning, er, at Malmø Færgerne har ikke blot kunnet bære sig, men endog givet et lille Overskud af 24,000 Kr., og det uagtet den er absolut udelukket fra det Plus, som den her foreslaaede Gedser-Warnemünde-Route vil faa fra Persontrafikken. Jeg mener derfor, at der er Grund til at tro, at vi ville komme til at staa over for en Forbindelse, hvor Godstrafikken om nogle Aar vil bære Driftsudgiften, medens Persontrafikken vil give et Plus til at forrente, hvad Linien koster i Anlæg og maaske mere til. Hvad selve Forslaget angaar, saa skal jeg selvfølgelig ikke komme videre ind paa Detailler. Der vil jo sikkert blive nedsat et Udvalg, og dets Sag vil det blive at kritisere de Overslag og Planer, der ere forelagte. Jeg tvivler ikke om, at de i det væsentlige kunne staa for denne Kritik. Der er imidlertid et enkelt Punkt i Forslaget, som vil være kendt fra Motiverne, om hvis Rigtighed jeg har nogen Tvivl. Det er at Trafikkens Besørgelse tænkes delt mellem særlige Personfærger og særlige Godsfærger. Jeg tvivler noget om, at dette er rigtigt, og særlig dette, at der, som det ses af Motiverne, foreslaas Personfærger med Enkeltspor. Det fremdrages netop i Motiverne, „at Færgerne, som tilige bestemte for en stor Godstrafik, maaske og med Fordel kunne gøres forholdsvis større end Dampskibe paa samme Route. Da de føre deres Godslast paa Dækket, kunne de indrettes bekvemmere under Dækket end Dampskibene, hvor en stor Del af Rummet under Dækket optages af Godslasten; paa et ret uroligt Farvand som Østersøen maa dette Fortrin ved Dampfærgerne særlig gøre sig gældende.“ Jeg er ganske enig i disse Betragtninger; men jeg tror rigtignok, at man gaar noget bort fra dem, naar man gaar over til at ville bygge de, som jeg antager, smallere Færger, som enkeltsporede Færger ere, da saadanne netop ikke ville faa den Fordel at være rolige i Søen, i alt Fald ikke i samme Grad som de bredere Færger, og de ville ikke heller have den Fordel, at Godstrafikken betaler sin Del, samtidig med at der opnaas den Fordel for Persontrafikken, at man har de store rummelige Kahytter. I Motiverne oplyses det, at man er gaaet til denne Type for Personfærger af to Grunde, først og vel væsentligst fordi man mener dermed at fremme Hurtigheden. Jeg kan nu ikke rigtig tro andet, end at naar Færgerne bygges og drives paa rette Maade, vil man kunne til-