

ikke foreligger Forslag, nemlig Forbindelsen Rødby—Syltholmen og Femern. Det er med Rette udtalt, at denne Route vilde være kortere og maa siges at kunne blive en udmærket Forbindelse for Danmark med Udlandet. Men naar det ærede Medlem har villet argumentere ud fra de nuværende Tal for Routen Gedser—Warnemünde, forekommer det mig, at han netop har bevist det modsatte af, hvad han tilsigtede at bevise. Jeg skal vende tilbage til Spørgsmaalet om Forbindelsen Rødby—Femern. Om denne er det blevet sagt, at den er bedre og kortere end Routen Gedser—Warnemünde. Ja, den er kortere, for saa vidt det drejer sig om en Forbindelse med Udlandet Vest paa, f. Eks. naar der er Tale om at komme til Köln eller Paris eller fra disse Steder til Danmark, men den er sandelig ikke kortere, naar der er Tale om at komme til det østlige Tyskland eller til Dresden, til Wien, til Ungarn eller Italien; thi der passer Routen Rødby—Femern slet ikke. Hvis vi etablere Dampfærgeforbindelsen Gedser—Warnemünde, vil der være tilvejebragt en ganske overordentlig kort og fordelagtig Vej fra Trondhjem til Berlin, og saa kunne de Herrer drage Linien saa langt, de ville, Syd paa; det bliver en direkte Route paa 1,200 Kilometer, som paa ingen Maade efter min Mening kunde erstattes ved en Rødby—Femern Linie. Naar nu det ærede Medlem som Støtte for, at denne Route, Gedser—Warnemünde, ikke er nogen fordelagtig eller udviklingsdygtig Linie, meddeler, at de rejsendes Antal kun er 21,200, og at Godstonsbefordringen kun løber op til 2,000, skal jeg dog oplyse, at den sidste Beretning fra Statsbanerne viser, at Passagerantallet, Antallet af solgte almindelige Billetter, er steget til 25,500, en Stigning af omtrent en Fjerdedel fra forrige Aar, og hvad Tonsmængden, Mængden af transporteret Gods, angaar, er Forholdet netop det, at Linien er uanvendelig for Godsbefordringen nu paa Grund af Omladningen ved Gedser, og at det netop er for at gøre denne Route til en Godslinie og tillige til en bedre og behageligere Godslinie, at man ønsker Dampfærgeforbindelsen oprettet. Denne Linie som Godslinie vil altsaa ikke kunne gaa paa den nuværende Maade, men naar man ønsker Bevis for, at den skulde kunne gaa og gaa godt, naar der kommer en Dampfærgeforbindelse, kan jeg kun sige, at dette er min Overbevisning. Ved at forlange Tal af Regeringen forekommer det mig, at man forlanger mere, end man er berettiget

til at forlange; man kan jo ikke paa Forhaand sige, at saa og saa mange Tusinder og Titusinder Tons Gods ville blive befordrede; men at der vil blive en betydelig Godstrafik, er jeg aldeles overbevist om. I den Henseende viser det sig jo ogsaa, at de fem Dampfærger, vi have, befordre et overordentlig stort Kvantum Gods i Modsætning til, hvad der tidligere befordredes med Dampskibene. Der befordres nu af disse fem Dampfærger 600,000 Tons Gods, medens der for 5 Aar siden kun blev befordret 270,000 Tons. Lille-Bæltsfærgeren befordrer nu 26 Gange saa meget Gods, som den gjorde for faa Aar tilbage; Malmøfærgeren befordrede i det første Halvaar, den var i Gang, 5,170 Tons, men i det sidste Aar har den befordret 91,400 Tons. Denne Route Gedser—Warnemünde forekommer mig ganske særdeles egnet til at kunne blive en gennemgaaende Linie fra det nordligste Europa saa langt Syd paa, man har Lyst til at rette sine Beregninger og omvendt. Paa samme Tid som man altsaa ikke kan forlange, at man skal udtale eller gøre Beregning over, hvor meget Gods der kan blive befordret ad denne Linie, paa samme Tid er der ikke fjerneste Anledning til at betvivle, at en saa gunstig Kommunikationslinie som denne vil blive i ganske særlig Grad benyttet. Den Omstændighed, at der nu befordres lidet Gods ad denne Vej, viser netop, at Omladningen og den store Fordyrelse, som følger af Befordringen af Godset med Dampskib fra Gedser til Warnemünde, bevirker, at denne Route ikke har kunnet komme til at gøre sig gældende.

Hvad det andet Spørgsmaal angaar, Forbindelsen mellem Rødby og Femern, er det, som jeg allerede har bemærket, en Sag, der ikke foreligger og ikke har kunnet foreligge. Skulle vi gaa til Forsøg i denne Retning, skal jeg dog henlede Opmærksomheden paa, at det vil blive nødvendigt at forhandle med den kgl. preussiske Jærnbanebestyrelse og den kgl. preussiske Regering. Vi have ikke nogen som helst Sikkerhed for, at en Forhandling i den Henseende vil kunne føre til det forønskede Resultat, men hvis man ønsker dette, hvis man i det hele taget mener, at denne virkelig bekvem og korte Vej mellem Kongeriget og Kontinentet bør forsøges, vil jeg sige, at det forekommer mig slet ikke, at et saadant Projekt i Virkeligheden kan træde hindrende i Vejen for det Forslag, vi have til Forhandling i Dag om Gedser—Warnemünde-Linien. Jeg ved ikke, hvorvidt der virkelig skulde være nogen Stemning for, at man forsøger denne