

det er, at naar der kun gaar 2,000 Tons Gods ad Linien Gedser—Warnemünde, saa er det noget ganske naturligt, fordi Godsets Transport fra Kjøbenhavn til Berlin via Gedser koster 7 Øre pr. Tons Kilometer, saa Transporten bliver meget kostbar, uagtet Afstanden kun er 442 Kilometer, medens Godset ad den længere Vej over Vamdrup bliver langt billigere, fordi den her kun koster 2 Øre pr. Tons Kilometer. Der er ikke noget, der mere slaaende kan sige os, hvor fordelagtig det vil være for os at skaffe en Forbindelse over Gedser—Warnemünde, der er nogenlunde lige saa bekvem for Godset som den, vi nu have over Vamdrup. Den vil ogsaa være fordelagtigere for os, fordi Godset, naar vi ligesom ved den nuværende Linie kun faa 2 Dampfærger og snarere lidt kortere Overfart, faar et mindre Fradrag i Transportindtægten fra denne Linie end ad den anden Vej. Vi maa jo erindre, at vi af de 2 Øre pr. Tons Kilometer over Vamdrup kun faa en ringere Del, fordi Tydskland har den lange Transport fra Vamdrup til Berlin, medens vi ved den anden Linie vistnok vilde faa en større Kvotadel af Fælles-Taksten. Jeg kan saaledes ikke tænke mig noget Tal, der med større Sikkerhed kunde sige os, at her er en Linie, der ikke blot vil gavne vor Handel og vore andre Erhverv paa Øerne, men som tillige i allerhøjeste Grad vil betale sig netop for os og vore Baner. Det vilde jeg for det første gerne pege paa. For det andet vilde jeg gerne henlede Opmærksomheden paa, hvor højst urimeligt det netop af økonomiske Grunde vilde være, om vi ikke gik til dette Anlæg. Det er jo ikke ganske ubetydeligt, hvad den her foreliggende Forbindelse i Løbet af en Række Aar snart ad den ene og snart ad den anden Vej har paadraget os af Udgifter. Vi have maattet forbedre vor Sydbane, vor Forbindelse over Masnedund, vi have maattet tillade, at Banen over Falster blev bygget, og vi have derefter med ret stor Bekostning købt dette Stykke Bane, som Staten nu ejer, for derved at naa til Gedser. Det eneste Led, der mangler i, at denne Linie kan blive en Linie, der ogsaa betaler sig rigtig godt, er netop det, der her er Tale om at føje til, og den Del af Udgiften til samme, hvor Forrentningen kan siges at være — ikke tvivlsom, men hvor Rentabiliteten dog særlig maa prøves, drejer sig ikke om 3 Millioner, men om under en Million, nemlig Udgiften til de faste Anlæg. Ingen kan nemlig være i Tvivl om, at Færgerne som

saadanne, idet der her kan beregnes en forholdsvis høj Godstakst, ville kunne betale sig, og det er dem, der koste den største Del, medens det faste Anlæg, der er Tale om, kun er noget som 8 à 900,000 Kr. Det er i Virkeligheden det Led i hele Forbindelsen, som mangler, og det skulde man saa ikke ville gaa til! Ikke mindst i økonomisk Henseende vilde dette være saa uforstandigt, at jeg meget vilde beklage, om man vilde blive staaende ved noget saadant. Naar der saa henvises til — og jeg vil i Grunden antage, at dette er det ærede Medlems Hovedmotiv til at være imod Forslaget — Hensynet til en Forbindelse over Femern—Syltholm, ville ærede Medlemmer vide, at ingen i denne Sal er en varmere Ven af denne Forbindelse end jeg. Længe før jeg havde Sæde i Rigsdagen har jeg, naar disse Spørgsmaal have været drøftede, været klar over, at for Nordens Forbindelse med Udlandet er Syltholm-Linien den for Danmark absolut og i alle Henseender heldigste Linie, den, som i alle Retninger vilde betale sig bedst, og med hvilken der paa intet Punkt kan konkurreres fra anden Side.

Jeg kan derfor ikke ønske bedre, end at den en Gang maa komme, men ingen kan være i Tvivl om, at denne Linie aldeles ikke ligger for nu, og den vil desværre i lange Tider ikke komme til at ligge for, fordi vi vide, at der paa den anden Side, som skal med, er og har været en Modstand, som der endnu ikke er mindste Udsigt til at faa overvunden. Se vi hen til denne Forbindelse som noget ønskeligt, kan jeg være med, men se vi hen til den som noget, der skulde træde hindrende i Vejen for det her foreliggende Forslag, vil jeg i højeste Grad beklage det, for det første, fordi det i og for sig er urigtigt at betragte den ene som Hindring for den anden; begge de to Linier ville kunne trives og give den danske Stat baade direkte og indirekte et godt Udbytte ved Siden af hinanden; det er ganske sikkert; og derfor vil den ene ikke hindre den anden; men for det andet ogsaa, fordi det staaar for mig saa, at hvis man undlader nu at slutte det sidste Led i den Forbindelse med Udlandet, som vi have over Gedser, vil Følgen deraf være, at Trafikken fra Nordeuropa til det øvrige Europa med absolut Nødvendighed vil komme til at gaa uden om Danmark, og saa vil ogsaa Forudsætningen for at faa den Linie, som det Medlem ønsker, i alt Fald være forringet, saa i Stedet for at støtte og hjælpe det,