

tjenlig til den Brug, der skal gøres af den. Der synes desuden ikke at være nogen anden Plads for en Godsbanegaard, naar man ikke vil foretage Opfyldning i Havet og anbringe Godsbanegaarden paa en Byens og Havnens fremtidige Udvidelse hemmende Plads, hvilket i og for sig vilde være lidet ønskeligt og over for Aarhus Købstad, af hvilken der kræves et Tilskud af Halvdelen af de med Grunderhvervelsen forbundne Udgifter, temmelig ubilligt. Da nu derhos de Grunde, om hvis Erhvervelse der er Tale, maa antages efter deres Beliggenhed at have Tendens til at stige i Værdi, saa at de ved Udsættelse ventelig vilde blive Staten dyrere, indstilles det, at Bemyndigelse gives til deres Erhvervelse. Om Benyttelsen af Grundene vil nærmere Bestemmelse være at træffe ved Lov.

Fremdeles gøres Indstilling angaaende Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde. Dette Foretagende bør formentlig bringes til Udsørelse. Det er ikke Hensynet til Trelleborg—Sjæsnig—Forbindelsen eller til mulige Dampfærgeforbindelser i denne eller nogen anden svensk Færdselslinie, som herved gør sig gældende. At Sverrig, saa vidt det finder sin Regning derved, iværksætter direkte Forbindelser med Tyskland, er naturligt og selvfølgelig, og vi have kun at ønske vort Nabo-rige Lykke i Bestræbelserne for en videre Udvikling deraf. Den Fordel, som de danske Statsbaner med deres lave Takster kunne have af Godsbesørgelse for Sverrig, kan næppe afgive nogen bestemmende Marsag for betydelige Anlæg og Anstatter. Vel bør det tages i Betragtning, at de Barer, som Fastlandet paa den ene Side og Sverrig eller Norge paa den anden Side finde deres Regning ved at udveksle ad Gedser—Warnemünde—Vejen, vilde give Banestykket Gedser—Helsingør en ret betydelig Indtægt, og vi bør være Norge og Sverrig behjælpelige, naar de vilde bruge vor Bane over Nerne; men det kan heller ikke lades helt ude af Betragtning, at denne Transitbrug af Banen

ogsaa vil forøge Driftsudgifterne, og det desmere, jo stærkere vor egen Brug af Banen bliver.

Det er derimod Hensynet til vor egen Ind- og Udsørelse, som paahyder en Udvikling af Gedser—Warnemünde—Routen. Vel gælder den overvejende Del af vore Forretninger med det sydlige Udland dettes vestlige Del; men der indføres dog ogsaa meget fra Berlin og fra de østtyske og böhmske Fabrikker m. fl. Steder i Sydøst, ligesom der ogsaa sker nogen Udsørelse til disse Egne. Til god Betjening af denne Trafik er Kravet paa Dampfærger ganske berettiget.

Alligevel er en vedblivende, forøget og ensidig Udvikling af denne Forbindelseslinie ikke uden Betænkelighed. Forbindelsen over Gedser med det sydlige Fastland er jo nok en ældgammel dansk Handelsvej; men i Fortiden var det en Forbindelse med Kjøbenhavn og med Mecklenborg, som ikke kunde øve nogen overvældende kulturel Indflydelse paa Danmark; nu er det en Forbindelse med Berdens- og Million-Staden Berlin og med det tyske Rige. Saa meget des nyttigere er den, men ogsaa des kraftigere Paavirkningsleder. Ved at betjene Godsset forsøge Dampfærgerne Forretningsforbindelserne, og samtidig gøre de i Forbindelse med de derved foranledigede Forandringer i Jærnbanernes Køreplaner Personbefordringen bekvemmere og noget kortvarigere. Vi vilde altsaa, naar vi saa sat dette ny Led til den nævnte Forbindelse, have givet denne en saa syldig Udvikling, som vor Tid formaar. Men nu er det saa, at vor Forbindelse med England, det Land, som har den største økonomiske Betydning for os, og fra hvilket Kulforsøge kunde ønskes hentet i stor Udstrækning, kun er nødtørftig til Godsbefordring og fra Statens Side ganske uplejet i Henseende til Personbefordring. Vel bliver Vesterhavet aldrig saa let at overfare som Østersøen; men der kunde dog ved Dampskibenes Bestaffenhed, Farternes Hyppighed og Køreplanernes Tilpasning efter en Esbjerg—England—Fart gøres noget — og noget