

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

I Rigsdagssamlingen 1898—99 blev af Regeringen i Folketinget fremsat Forslag til Lov om Foranstaltninger til Oprettelse af en Dampfærgeforsbindelse mellem Gedser og Warnemünde, hvilket Lovforslag imidlertid ikke naaede til 2den Behandling. Nærværende Lovforslag omfatter de samme Foranstaltninger, som vare forudsatte i det nævnte i Fjor fremsatte Forslag, men afviger fra dette dels ved, at det har været nødvendigt at forhøje Overslagssummerne noget som Følge af den i det sidste Aar indtraadte betydelige Stigning i alle Material- og Ar-

bejdspriser, dels ved at det foreslaas at afholde Udgifterne ved det i § 1 a. ommeldte Anlæg ved Vaan. Med Hensyn til Forslaget bemærkes i øvrigt:

Mellem Danmark og det sydlige Udland danner Vandrupruten for Fjens og Sjællands Bedkommende i Forening med Dampfærgerne over Lille- og Storebælt, en fortrinlig Vej, der er den stærkest benyttede af alle vore sydlige Forsbindelser. Saaledes befordredes i 1897—98 i gennemgaaende og transiterende Trafik:

	Af rejsende paa almind. Billetter.	Af Godsstons.
via Vandrup.....	73,500.	114,900.
— Vedsted.....	23,500.	6,800.
— Gedser.....	21,200.	2,000.
— Korsør—Kiel.....	30,600.	6,160.

For Forsbindelsen mellem Verne og Østtyskland er Vandrupruten dog en betydelig

Omvej i Sammenligning med Veglængden ad Gedseruten; Afstanden er f. Eks.:

	mellem	via Vandrup.	via Gedser— Warnemünde.	altsaa kortere over Gedser.
Kjøbenhavn og Berlin.....	807 Km.	442 Km.	365 Km.	
Odense — —.....	642 —	455 —	187 —	
Kjøbenhavn — Hamborg.....	521 —	442 —	79 —	
Korsør — —.....	411 —	400 —	11 —	

Naar Gedseruten, skønt der ad den opnaas en ikke ringe Besparelse af Veglængden, desuagtet ikke endnu har kunnet arbejde sig op, peger dette hen paa, at en i Forsbindelse med Jærnbanerne staaende Dampfærgeforsbindelse maa have store og afgørende Fortrin for en tilsvarende Dampstikforsbindelse; at det i Virkeligheden forholder sig saaledes, bekræftes ved andetsteds indvundne Erfaringer.

For Godstrafikkens Bedkommende ere Marfagerne hertil isjuefaldende. Ved Hjælp af Dampfærger undgaar man den tidspildende, kostbare og for mange Godsarter meget værdiforringende Omlæsning, og man faaer Muligheden for Oprettelse af virkelig billige, gennemgaaende Vognladnings-takster. I sidstnævnte Henseende turde det være meget oplysende, at den laveste gennemgaaende Godstakst mellem Kjøbenhavn og Berlin udgør via Gedser—Warnemünde ca. 7 D. pr. Tonkilometer, og at den billigste direkte Sats via Korsør—Kiel ikke synker

under 5,6 D. pr. Tonkilometer, medens Taksten mellem Kjøbenhavn og Berlin via Vandrup naar ned til ca. 2 D. pr. Tonkilometer. Særligt paa Godsfærdselens Omraade have da ogsaa vore inden- og udenlandske Dampfærgeforsbindelser vist en overordentlig Udviklingssevne. Vore 5 indenlandske Dampfærger befordrede i 1897—98 tilsammen ca. 500,000 Tons Gods, 5 Aar tidligere befordrede de kun 232,000 Tons; i alt befordre de nu 11 Gange saa meget Gods som de tidligere Dampstibe, den ældste af dem — Lillebæltstærgeren — over 20 Gange saa meget. Mellem Helsingør og Helsingborg befordrede Dampstibet 3,000 Tons aarligt, efter 6 Aars Forløb befordrede Dampfærgeren 82,700 Tons; Malmsfærgeren befordrede i det første Halvaar 5,170 Tons, i sidste Halvaar af 1897—98 ca. 47,700 Tons.

Ogsaa for Persontrafikkens Bedkommende har det vist sig, at denne stiger stærkt, hvor Dampfærger indføres. Vore indenlandske Dampfærger befordrer nu 2 1/2