

Gange saa mange rejsende som de tidligere Dampstibe; Dampfærgerne mellem Helsingør og Helsingborg befordrede i 1897—98 190,300 rejsende, Dampstibene i 1891—92 kun 124,000. Hertil bidrager det naturligtvis noget, at Dampfærgerne ere gode Søstibe, der have en særlig rolig Gang; hvor Behov foreligger, kunne de ogsaa benyttes til Personvognes Overførelse; deres væsentligste Fortrin fremfor Dampstibene turde dog ligge i den Omstændighed, at Rejsegodset kan overføres uden Tidsspilde, og at Færgerne, som tillige bestemte for en stor Godstrafik, maa være og med Fordel kunne gøres forholdsvis større end Dampstibe paa samme Rute. Da de føre deres Godslast paa Dækket, kunne de indrettes bekvemmere under Dæk end Dampstibene, hvor en stor Del af Rummet under Dæk optages af Godslasten; paa et ret uroligt Farvand som Østersøen maa dette Fortrin ved Dampfærgerne særligt gøre sig gældende.

Al Hensyn til det ovenfor anførte maatte det anses for særdeles ønskeligt, om den nuværende Dampstibeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde kunde afløses af en Dampfærgeforsbindelse, og da der i Begyndelsen af 1898 fremkom en Opfordring fra den store hertugelige Generaljærnbanedirektion i Schwertin til de danske Statsbaner om at træde i Forhandling angaaende Etablering af en fælles Dampfærgeforsbindelse mellem de to Punkter, meddelte Indenrigsministeriet Generaldirektoratet for Statsbanedriften Bemyndigelse til at deltage i denne Forhandling. Ved denne er det lykkedes paa alle Punkter at opnaa Enighed om de for en rationel Ordning af den omhandlede Rute nødvendige Anlæg.

Det blev saaledes erkendt, at Forbindelsen mellem Gedser og Warnemünde maatte betragtes som et Led i en international Sletogsrute, og at der derfor maatte gøres alt for at sikre sig, at Trafikken kunde betjenes paa den hurtigste og paalideligste Maade.

I Overensstemmelse hermed maatte Færgerne ikke alene bygges med Godstrafikken for Øje men ogsaa i særlig Grad være indrettede paa at byde Persontrafikken en bekvem, hurtig og rolig Overfart eventuelt ved gennemgaaende Personvogne, ligesom man maatte have Færger, med hvilke man var i Stand til at opretholde Farten ogsaa under Isforhold.

Færgehavnene maatte indrettes saaledes,

at ikke alene Indsejlingen i Havnen men ogsaa Rangeringen af Jærnbanevognene til og fra Færgerne kunde ske saa hurtigt og bekvemt som muligt.

Paa Grundlag heraf er der mellem de tvende Jærnbanebestyrelser afsluttet en Overenskomst, der er stadfæstet af Indenrigsministeriet under Forbehold af, at Lovgivningsmagten bevilgede de Pengemidler, der ere fornødne til Overenskomstens Opfyldelse fra dansk Side.

De Anlæg og Anskaffelser, som herefter fra dansk Side ville udtræves, og hvortil Projekt, der vil blive Rigsdagen tilstillet, med Overflag er udarbejdet, ville omfatte:

### 1. Færgelejer i Gedser Havn.

Færgelejerne ere forudsatte henlagte i den nuværende Havns nordvestlige Hjørne, hvorved man opnaar en let og direkte Besejling af Lejerne saavel fra det nye Løb over Rødsand som ogsaa fra Løbet langs Falsters Sydside mellem Havnen og Gedser Fyr. Der er projekteret 2 Færgelejer med en mellemliggende Mole, saaledes at Togene kunne køre op ved Siden af Færgerne.

Molen er konstrueret som en jordfyldt Dæmning, indfattet af Træbolværker med aabne Træbroer paa hver Side, for at Vand og Is kan vige ud til Siderne, naar Færgeren løber ind i Lejet og derved presser Vandet op foran sig.

Færgelejerne ere i øvrigt indrettede som de nyeste i Kjøbenhavn og som disse forsynede med elastiske Ledeværker og Friholderværker.

Paa begge Sider af Molen er der anbragt overdækkede Perroner samt Toldlokaler til Visitation af Rejsegods.

I Havnebasinet og Havnemundingen opmudres overalt til en Vanddybde af 16 Fod, hvilken Dybde er paatænkt i Havnen ved Warnemünde.

Ved Færgelejerne anbringes desuden en mindre Ekspeditionsbygning. Paa Pladsen udføres de nødvendige Spor anlæg for at sætte Færgelejerne i Forsbindelse med Hovedsporene og det øvrige Sporssystem paa Stationen. Dette medfører en Flytning af Varehuset samt Fjernelse af „Eksportstalden“, der formentlig kan nedlægges, da den hidtil ikke er blevet benyttet.

Ifølge det udarbejdede Overflag ville Anlægsudgifterne andrage: