

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

*Første Behandling af Forslag til Lov om Foranstaltninger til Oprettelse af en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde.*

(Lovforslaget findes i Tillæg A., Sp. 2571 ff).

Sagen sattes til Forhandling.

**Rørdam:** Det foreliggende Forslag er en gammel Bekendt, idet vi havde det til Forhandling i Fjor, men som det vil ses af Anmærkningerne, naaede det ikke længere end til 2den Behandling, og det er mit Haab, at det skal gaa paa samme Maade i Aar. Jeg tror nemlig, at hvis dette Lovforslag blev ophøjet til Lov, vilde det blive til Hinder for at faa ordnet vore Trafikforhold og Forbindelsesveje til Udlandet paa den Maade, som de efter min Mening skal og bør ordnes. Der er en Vej, som jeg og flere andre ofte har været Talsmænd for, nemlig Forbindelsesvejen over Rødby—Femern, der efter min Mening er den naturligste og bedste, og jeg skal, skønt det kan synes noget haabløst, ikke blive træt af at tale dens Sag, fordi det er min faste Overbevisning, at det en Gang vil komme til at staa klart, at det er den naturligste og bedste Vej, man kan gaa. Naar jeg ser hen til de Anmærkninger, som i Aar ledsage dette Lovforslag, glæder det mig, at de ere fremkomne, da dette for mig beviser, at Oprettelsen af en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde til et Beløb af 3,215,000 Kr. vil være en Foranstaltning, som man nok kunde sige, det vilde være noget uforsvarligt at gaa til, naar man ser hen til, hvad der er fremhævet her — jeg skal med den højtærede Formands Tilladelse oplæse nogle Tal — at der via Vamdrup er befordret 73,500 rejsende i 1897—98 og af Godstons 114,900, over Vedsted 23,500 rejsende og 6,800 Godstons, over Gedser 21,200 rejsende og 2000 Godstons og over Korsør—Kiel 30,600 rejsende og 6,160 Godstons. Naar man ser hen til, at der over Gedser—Warnemünde i 1897—98 kun blev befordret 2000 Godstons, synes jeg, man kan sige sig selv, at det er noget unødvendigt der at anlægge to Dampfærgelejer og anskaffe to Dampfærger til Gedser-routen. Nu kan man ganske vist sige, at hvis vi fik Dampfærge, vilde der maaske komme en betydelig Mængde mere Gods, men det fremgaar ikke af Anmærkningerne.

Det er et Spørgsmaal, om der overhovedet lader sig skaffe mere Gods tilveje ad denne Vej. Vore Handelsforbindelser med Sydøsteuropa ere ikke meget store; det er jo en bekendt Sag, at det er fra det sydvestlige Tyskland, hvor Fabrikkerne ligge, at vi faa vor største Godsmængde. Den Mængde Gods, som kunde komme ad anden Vej, vilde ikke blive meget større. Det er ganske vist blevet fremhævet, at Vejen mellem Kjøbenhavn og Berlin via Vamdrup er 807 Kilometer, men via Gedser—Warnemünde kun 442 Kilometer, altsaa 365 Kilometer kortere. Mellem Odense og Berlin 642 Kilometer via Vamdrup, men via Gedser 455 Kilometer, altsaa 187 Kilometer kortere. Mellem Kjøbenhavn og Hamburg via Vamdrup 521 Kilometer, men via Gedser 442 Kilometer, altsaa 79 Kilometer kortere. Mellem Korsør og Hamburg via Vamdrup 411 Kilometer, men via Gedser 400 Kilometer, altsaa 11 Kilometer kortere. Men der er i Virkeligheden langt kortere over Rødby—Femern, idet Vejen Roskilde—Femern kun er 24,68 med 3 Mil Søfart, medens Vejen Roskilde—Warnemünde er 26,2 med 7,4 Mil Søfart, altsaa i Virkeligheden ikke saa lidt kortere mellem Rødby—Femern end f. Eks. over Store-Bælt, og hvad det kommer an paa, for at Routen skal betale sig som gennemgaaende Route for Skandinaviens, er i Virkeligheden det, at der er en saa kort Søfart som muligt, da det er den, Passagererne ere bange for. Med Hensyn til Godset mener jeg nu at have paavist, at den væsentlige Del deraf faa vi fra det vestlige og ikke fra det østlige Europa. Naar man saa ser hen til, hvad der paa anden Vis kunde spares ved at etablere den nok som omtalte Route Syltholm—Femern, er det meget betydelige Summer, det drejer sig om. Udgifterne til Linien Gedser—Warnemünde ere anslaaede til 3,215,000 Kr. Der er ingen Tvivl om, at hvis vi fik Routen Syltholm—Femern, vilde Korsør—Kiel Routen bortfalde. Paa den Route gaar der tre Skibe til 1½ Million Kr. med en aarlig Udgift af 270,000 Kr. Routen Rødby—Femern vilde sikkert ogsaa bevirke, at Lollands Jærnbaner vilde betale sig; de koste nu Staten indtil 240,000 Kr. aarlig, der altsaa ligeledes vilde spares. Jeg tror endvidere, at man saa vilde kunne spare i hvert Fald for en Tid lang Dobbeltsporet over Fyn. Det er anslaaet til fra Nyborg til Kauslunde at koste 9,800,000 Kr., og der er saamænd heller ingen Tvivl om, at man kunde spare at bygge en Bro over Lille Bælt, idet en væsentlig Del af Trafikken over den vilde falde bort. Den er