

langt fra saaledes, som de burde være under Nutidens Forhold. At Opholdsrummene for Mandskabet er daarlige, følger næsten af sig selv; det er de omtrent i alle Skibe. Men værst er det dog naturligvis for dem, der er henviste til at rejse paa de billigste Pladser. Det er her som paa Jernbanerne: man byder de Folk, der rejser paa de billigste Pladser, og det er langt de fleste, meget daarlige Forhold. Det gælder i særlig Grad om disse to Skibe. Der er forude et Rum, som man er dristig nok til at kalde en Kahyt; jeg vil snarere kalde det et lille Hul, hvor der kun er Plads til 10—12 Passagerer. Selv om Antallet af rejsende er gaaet stærkt ned, kan der dog til Tider være et betydeligt Antal ogsaa paa tredje Klasse. Maa jeg omtale Forholdene en enkelt Dag, den 1. August i Aar; da var der 100 Passagerer med „Skirner“, hvoraf 58 paa 3die Klasse. Naar der kun kan være 10 til 12 i Kahytten eller dette lille Rum forude og den øvrige Del henvises til at opholde sig paa Mellemdækket, hvor der den Dag henstod 135 Spande Fløde, 35 Kasser Fisk og 38 Kroppe Kød, vil man forstaa, at det næsten er umuligt for Dækspassagerer at tage med Skibet — til Tider kan der endda være 5—600 Kasser Fisk og 2—300 Spande Fløde. Naar man byder de rejsende saadanne Forhold, synes jeg, det er ganske givet, at Antallet maa aftage, og hertil kommer, at de to Skibe meget vanskeligt kan holde Tiden. Hvis Skibet blot er forsinket en Time ved Ankomsten til Kiel, betyder det, at de rejsende til Paris forsinkes 12 Timer; Følgen er, at de rejsende, naar de kommer til Korsør og ser, at det er „Skirner“ eller „Ægir“, der sejler, meget ofte foretrækker at tage over Land. Er Skibene forsinkede ved Ankomsten til Korsør, hjælper man sig ved at sætte Ekstratog i Gang, men det er en ret kostbar Foranstaltning for Staten. Hvis man anskaffede et Par godt indrettede Skibe, som var i Stand til at sejle betydelig hurtigere end de nuværende, tror jeg, at denne Route vilde tage et betydeligt Opsving. Af Tilhængerne af Rødby—Femern-Routen anføres det, at medens man ad denne Route vil kunne tilbagelægge Strækningen fra Hamborg til København paa 5 Timer, varer det over Kiel—Korsør 10 Timer. Jeg vil hertil gerne uden at forklejne det paatænkte Projekt sige, at de 5 Timer naas kun ved at ofre 21 Mill. Kr. og ved at gennemføre en hurtigere Kørsel paa Jernbanerne

baade i Tyskland og i Danmark; der skal anskaffes en Færge og laves et Færgeleje ved Rødby, og der skal bygges en Jernbane fra Rødby til Orehoved, endvidere en Bro fra Orehoved til Masnedø og en Jernbane fra Køge til København. Jeg skal indrømme, at Broen ved Orehoved nok kommer en Gang, hvad enten Rødby—Femern-Routen bliver til Virkelighed eller ej, og det er derfor ikke rigtigt at tage dette Beløb med, naar man vil opgøre Anlægsomkostningerne ved den nye Route, men hvorledes man end vender og drejer det, skal der ofres 21 Mill. Kr., inden denne Route etableres, og saa skal man her i Landet, hvor man ellers kører 60 km i Timen, indføre en Kørehastighed paa 75 km og i Tyskland en Kørehastighed paa 80 km. Jeg synes derfor ikke, det er ganske rigtigt at sige, at Strækningen ad denne Route kan tilbagelægges paa 5 Timer, medens det varer 10 Timer over Korsør—Kiel, thi det er givet, at kan man køre med en Fart af 75 km i Timen fra Rødby til København, kan man køre lige saa hurtigt fra København til Korsør, og kan man køre 80 km i Timen fra Femern til Hamborg, maa man ogsaa kunne køre 80 km i Timen fra Kiel til Hamborg. Med en saadan Hurtigkørsel og med hurtigtsejlende Skibe vil man være i Stand til at tilbagelægge Strækningen fra København til Hamborg over Korsør—Kiel i Løbet af 7 Timer, og saa tror jeg, at mange vil foretrække denne Route, idet det maa siges at være en Behagelighed, naar Skibene er gode, at kunne afbryde en Jernbanerejse og sejle en Del af Vejen. Hertil kommer, at der i store Dele af Tyskland er meget stor Interesse for og meget stærke Bestræbelser for at faa denne Route forbedret. Det følger af sig selv, at man i Kiel og Flensburg og deromkring er stærkt interesseret deri, men ogsaa i andre Byer næres der i Handelskredse og i Industri kredse. Ønske herom, hvortil kommer, at den preussiske Trafikminister er en Modstander af Rødby—Femern-Routen; derimod har han udtalt, at han vil gøre, hvad han kan, for at bidrage til en hurtigere Kørsel fra Hamborg til Kiel og til, at der kan komme hurtigtsejlende Skibe i Gang. Jeg vil derfor gerne henstille til den højtærede Trafikminister at tage dette Spørgsmaal op til velvillig Undersøgelse og eventuelt indlede Forhandling med Tyskland. En Del af Trafikken paa Routen Korsør—Kiel foregaar jo nu i Fællesskab, og hvis man fik et mere omfattende fælles Arbejde i Gang,