

[A. M. Hansen.]

svindende i Sammenligning med den almene Interesse, der knytter sig til Opnaaelse af den stærkt paakrævede Forbedring af den vigtigste af de Trafiklinier, der forbinder Norden med den øvrige Verden.

Som bekendt er der tre Trafiklinier, der forbinder Norden og Mellemeuropa. Heraf gaar de to gennem Danmark, nemlig København—Gedser—Warnemünde og København—Fredericia—Padborg. Af disse to er Gedser—Warnemünde-Ruten langt den hurtigste og bekvæmste, hvorfor den ogsaa burde være plejet bedre, end sket er gennem Tiderne.

Der er dog i Tidens Løb gjort en Del for at forbedre denne Rute. Gaar vi tilbage i Tiden, vil jeg gerne minde om Aarstallet 1884, hvor Masnedund-Broen aabnedes og Jernbanen fortsattes ud over Masnedø, hvorfra der blev etableret Dampfærgefart over Storstrømmen. Før den Tid var der kun Dampskibsforbindelse mellem Sjælland og Falster. Men stærkest Opsving fik Ruten, da der i 1903 blev oprettet Dampfærgefart mellem Gedser og Warnemünde. Dette bevirkede en vældig Stigning i Gods- og Persontrafikken.

Jeg skal tillade mig at nævne nogle ganske enkelte Tal, der viser denne Stigning. I 1898—99 udgjorde Antallet af rejsende over Gedser—Warnemünde 41 000. Fem Aar efter, i 1902—03, er Antallet steget til 49 000; men da Dampfærgefarten i 1903 er begyndt, kommer den store Stigning. Fra Aarene 1903—04 vokser Antallet med 13 000—14 000 om Aaret, saaledes at man i Regnskabsaaret 1907—08 er naaet op paa ca. 118 000. Altsaa, medens Femaaret 1898—99 til 1902—03 viser en Stigning paa 8 000, viser Femaaret 1903—04 til 1907—08 en Stigning paa 69 000.

Det er omkring ved den Tid, at Spørgsmaalet om en Jernbanebro over Storstrømmen tager fast Form. Vel havde der været talt om det, og det havde været drøftet i Skrift og i Tale i lang Tid forud, maaske en hel Snæs Aar, men først omkring 1908 faar Broprojektet Lovforslags Form, og det var ogsaa paa høje Tid, thi læser man videre i Statistikken over de rejsendes Antal, ser man, at nu begynder Antallet at dale. I 1908—09 gaar det ned med 5 000 til 113 000 og i 1909—10 ogsaa med 5 000 til 108 000.

Aarsagen er ganske sikkert den, at Ruten mellem Sassnitz og Trälleborg aabnes med Færgefart med store moderne Typer af Færger, hvilket medførte, at Strømmen af rejsende delte sig, hvad der tydeligt ses af, at Antallet af rejsende over Gedser—Warne-

münde var dalende i et Par Aar, og da Stigningen igen begyndte, var den neppe halvt saa stor, som den forud for 1908 havde været. Samtidig steg Antallet af rejsende over Sassnitz—Trälleborg i de første 5 Aar af denne Færgerutes Tilværelse fra 1909 til 1914 fra omkring 60 000 til omkring 129 000. Siden da har disse to Ruter vel i nogen Grad været lige stærkt brugt; men dog kan det vel ikke nægtes, at Sassnitz—Trälleborg ligger i Spidsen og oven i Købet, som Forholdene hidtil har været, har vist de største Fremtidsmuligheder, i hvert Fald større end Gedser-Ruten.

En meget væsentlig Grund til, at Gedser-Ruten ikke kan klare sig i Konkurrencen med Sassnitz—Trälleborg, maa søges deri, at medens vort Naboland har handlet, har vi herhjemme nøjedes med at snakke. Den største Mangel ved Gedser-Ruten er Færgeoverfarten over Storstrømmen; dette erkendes af alle sagkyndige, den fordyrer og forsinker i ganske overordentlig Grad den daglige Drift. Det siger sig selv, at for hver Gang et Godstog eller Persontog skal sættes over, skal Togstammen skilles ad, og flere Færger skal i Gang. Dette medfører Rangeringer, der forsinker Rejsen.

Hertil kommer, at Færgeoverfarten ofte sinkes af Vejforholdene, hvad der skaber Usikkerhed i Rejsetiden. Storm i Forbindelse med Højvande er ikke ualmindeligt i dette Farvand, men værst i dette Farvand er som bekendt Ishindringerne. I Sammenligning med de tre andre Overfartssteder i de danske Farvande, Øresund og Bælterne, er Farvandet mellem Sjælland og Falster det, der er stærkest plaget af Isvanskeligheder. Sagkundskaben opgør Forholdet saaledes, at der i Storstrømmen forekommer Isvanskeligheder i mere end det dobbelte Antal Dage af, hvad Tilfældet er for de tre andre Overfarters Vedkommende.

At disse stadig tilbagevendende Standsninger eller i hvert Fald Forsinkelser betyder store Udgifter for Staten, er en Kendsgerning. Der er store Indtægtstab, og hvad der er værre, er, at Ruten faar et mindre godt Renommé, og at de rejsende vælger andre Rejseruter.

Alt dette har man for længst erkendt i Statsbaneledelsen, og derfor har man Gang paa Gang udarbejdet Forslag til en fast Forbindelse enten i Form af en Bro over Storstrømmen eller en Tunnel, og Gang paa Gang er disse Forslag blevet fremsat her i Rigsdagen, uden at der endnu er naaet et Resultat.

I 1908, altsaa Aaret før Sassnitz—