

I Henhold til denne Bestemmelse blev det i sin Tid vedtaget, at hver Part skulde bygge *to omtrent lige lange Færger*, af hvilke den ene fortrinsvis skulde besørge Personfærdslen, den anden fortrinsvis Godsfærdslen; sidstnævnte skulde tillige tjene som Reserveskib og Isbryder; *Personfærgeren skulde være Hjulskib, men enkeltsporet, Godsfærgeren Skrueskib og dobbeltsporet*. Man var ikke blind for, at det i økonomisk Henseende vilde være fordelagtigt at gøre begge Færger dobbeltsporede; men naar man desuagtet bestemte sig til at gøre Personfærgeren enkeltsporet, var Grunden dertil den, at man mente, at en saadan Færge vilde frembyde væsentlige Fordele for Personbefordringen: det ene Spor vilde selvfølgelig give mere Plads paa Dækket til de rejsende og man mente tillige, at det vilde give Færgeren et smukkere og mere tiltalende Udseende. Endvidere mente man, at Ombord- og Ilandsætning af Vogne vilde gaa ulige lettere fra en enkeltsporet end fra en dobbeltsporet Færge. Hertil kom, at man vel tænkte sig Muligheden af, at Færgerne foruden Post-, Rejsegods- og Godsvogne ogsaa „*efter Behov*“ skulde kunne overføre Personvogne (§ 3, 2det Stykke), men man var dog i Tvivl om, hvorvidt saadant vilde finde Sted i større Omfang, idet man frygtede for, at Opholdet i Vogne, henstaaende paa Dækket, skulde blive mindre behageligt for de rejsende, særligt i stormfuldt Vejr.

Paa det Tidspunkt, da Færgefarten ca. 5 Aar senere aabnedes for Drift, vare Anskuelserne om denne Sag imidlertid væsentlig ændrede, og Erfaringen har ogsaa godtgjort, at adskillige af de Betænkeligheder, man nærede i 1898, ikke vare tilstrækkelig begrundede. Færgefarten blev aabnet mod Vintertid, og det syntes da ganske uøkonomisk straks paa denne Aarstid at sætte alle 4 Færger i Gang — paa den anden Side mente man nu i ret vidt Omfang at maatte overføre Personvogne. Man greb da straks til at sætte den dobbeltsporede Færge i daglig Drift, ogsaa som personførende, og herved viste der sig ikke nogen Ulempe. De rejsende befandt sig godt i Vognene, og disses Ombord- og Ilandsætning gik lige saa let ved den dobbeltsporede som ved den enkeltsporede Færge. For Tiden er Driften derfor ordnet saaledes, at der til Stadighed er en dobbeltsporet og en enkeltsporet Færge i Gang; at man ikke til Stadighed kan benytte begge de dobbeltsporede Færger, ligger i, at man i saa Tilfælde vilde staa magtesløs overfor Trafikken, naar begge disse Færger paa Grund af Eftersyn eller Reparationer maatte tages ud af Drift paa en Gang.

Af Persontogsmateriel overføres nu for Tiden:

Om Natten:

- 2 Bogievogne med rejsende,
- 1 do. — Rejsegods,
- 1 Bogiepostvogn,

og om Dagen:

- 1 Bogievogn med rejsende,
- 1 kombineret Post- og Rejsegodsvogn.

Overførslen af Persontogsmateriel har saaledes alt taget et ret vidt Omfang, og Udviklingen vil sikkert gaa endnu videre i denne Retning; der vil saaledes neppe gaa lang Tid, inden man ogsaa om Dagen maa overføre to Bogievogne med rejsende, ligesom der sikkert snart vil fremkomme Fordring om at føre en Personvogn — muligvis tillige en Sovevogn — igennem til Hamborg foruden, som nu, til Berlin. Det behøver ikke nærmere at udvikles, at naar saaledes en stor Del af de rejsende befordres i de gennemgaaende, paa Færgernes Dæk henstaaende Vogne, bliver der mindre Brug for stor Dæksplads uden Spor (saa meget mindre, som der tillige haves et rummeligt Promenadedæk).

Godstrafikken over Gjedser—Warnemünde har tilmed udviklet sig i en langt stærkere Grad, end man havde turdet haabe: i det første Aar (1. Oktober 1903 til 30. September 1904) overførte Færgerne nemlig ca. 65,000 Tons Gods og Kreaturer; til Sammenligning anføres, at et saa stort Godskvantum først naaedes ved Lille Bælt efter ca. 18 Aars Dampfærgedrift, ved Store Bælt efter ca. 9, ved Helsingør—Helsingborg efter 3 à 4, ved København—Malmø efter 2 à 3 Aars Forløb. Det turde derfor i høj Grad anbefale sig nu at omdanne de enkeltsporede