

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Allerede i mange Aar har der været Ønsker fremme om Forbedring af Ruten mellem Sjælland og Falster paa Grund af Ulemperne ved den nuværende Dampfærgeforbindelse, hvilke Ulemper under den stigende Trafik ere blevne større og større. Det er ikke alene Statsbancadministrationen, der af trafikale Hensyn ønsker Ruten forbedret, men ogsaa deri interesserede Kredse af Befolkningen have Gang paa Gang fremsat hertil sigtende Andragender, navnlig i de senere Aar, saaledes de samvirkende Byerhvervs Organisationer, den danske Handelsstands Fællesrepræsentation og den danske Turistforening. Det fremhæves stedse indtrængende i disse Andragender, hvor meget det vil betyde for Dan-

marks Handel og Omsætning, at denne vor hurtigste Forbindelse for den gennemgaaende Trafik til Mellemeuropa bliver sat i Stand til at fyldestgøre de Krav, en saadan Hovedrute stiller saavel til Personbefordringen som Godstrafikken. Efter at Dampfærgeforbindelsen Gedser—Warnemünde den 1. Oktober 1903 er bleven aabnet, er Trafikken tiltaget i en saadan Grad, at det kun er med største Vanskelighed, man for Tiden kan bestride Trafikken mellem Masnedø og Falster med de nuværende Færger og Færgeanlæg.

Trafikstigningen paa Overfarterne Masnedø—Orehoved og Gedser—Warnemünde fremgaaer af følgende Oversigt for Tiaaret 1898—99 til 1907—08:

	Masnedø—Orehoved.		Gedser—Warnemünde*)	
	Antal rejsende.	Tons Gods m. m.	Antal rejsende.	Tons Gods m. m.
1898—99	145,200	76,099	41,100	2,403
1899—1900	149,600	82,781	41,800	2,668
1900—01	157,900	73,934	43,500	2,902
1901—02	165,000	70,431	49,900	3,130
1902—03	160,200	91,172	49,000	3,692
1903—04	185,600	109,429	61,600	29,463
1904—05	206,200	154,654	72,600	88,067
1905—06	218,000	169,637	88,200	107,293
1906—07	247,300	178,157	102,800	115,989
1907—08	258,000	194,446	117,600	126,940

Man er imidlertid med det nuværende Færgemateriel ved Overfarten mellem Masnedø og Orehoved nu naaet til Maksimum af Rutens Ydeevne og er saaledes ude af Stand til at bestride den Trafikstigning, der sikkert fremdeles maa paaregnes.

Til Nødvendigheden for af trafikale Hensyn at skride til en Omordning af Forholdene kommer yderligere Hensynet til det ønskelige i at forbedre Ruten saa meget som overhovedet muligt, for at den derigennem kan blive sat i Stand til at bevare sin Betydning som Hovedrute i den

internationale Trafik til Norden og optage den meget alvorlige Konkurrence, som vil blive paaført Ruten ved den svensk-tyske Dampfærgeforbindelse Sassnitz—Trelleborg, der allerede træder i Virksomhed i 1909.

Under disse Omstændigheder staar man overfor enten at anskaffe flere Færger og udvide Færgehavnene eller at tilvejebringe Skinneforbindelse mellem Masnedø og Falster ved et Tunnelanlæg eller ved Anlæg af en fast Jernbanebro.

At forbedre Ruten ved et Tunnelanlæg mellem Masnedø og Falster kan ikke an-

*) Dampfærgeforbindelsen aabnet 1. Oktober 1903.