

Om nye Samfærdselslinjer imellem Danmark og Tyskland.

Af **C. L. Madsen.**

De Mangler i Retning af Hurtighed og Bekvemmelighed, som klæbe ved den gamle Hovedrute for Samfærdselen mellem Danmark og Tyskland, skyldes fornemmelig dels den lange Søtransport imellem Korsør og Kiel, og dels den Omstændighed, at denne Vej alene tager Hensyn til Hamborg, saaledes, at Samkvemmet med Danmark, Sverige og Norge og østligere liggende Steder i Tyskland for største Delen gjøres afhængig af de fra Hamborg udgaaende, ikke overdrevent talrige Samfærdselslinjer. Denne Retning af Hovedaaren for Forbindelsen mellem de nævnte Lande kunde findes tilfredsstillende paa en Tid, da vore Interesser i Udlandet for den langt overvejende Del samlede sig om Hamborg, og da Hamborgs Interesser i Norden udgjorde en væsenlig større Del af Hamborgs samlede Handelsinteresser end nu er Tilfældet. De senere Aars Begivenheder, den direkte Forbindelse med England og fornemmelig Udviklingen af Jernbanerne og den direkte Dampskibsfart have i dette Forhold til Hamborg fremkaldt store Forandringer, saa at vore Interesser i Tyskland og i Udlandet overhovedet nu ere langt stærkere fordelte og

udbrede sig over et meget større geografisk Omraade end for 20 eller 30 Aar siden. Den naturlige Følge af denne Bevægelse i Samkvemmet er den, at Omveje baade føles stærkere, og tillige lettere kunne afhjælpes. Men da der nu ikke godt kan være Tale om at underholde hyppige og regelmæssige Forbindelser med et større Antal af Tysklands Søsteder, maa der følgelig træffes et Valg blandt disse, ved hvilket det da gjælder om at finde den Vej, ad hvilken man hurtigst kan færdes imellem de Steder, som ere af fremragende Interesse og Betydning. Alt efter som man nu tillægger den ene eller den anden By en overvejende Betydning, kommer man til forskellige Linjer, men det er klart, at man ved at stille Spørgsmaalet saaledes ogsaa let kommer til at tilsidesætte andre ligesaa berettigede Krav, som da maa tilfredsstilles ved nye, kompletterende Linjer. Det er aabenbart meget uheldigt at komme ind paa denne Vej, som kun tjener til at sprede de Midler og Kræfter, der kunne raades over, og det er derfor vistnok af Interesse nu, da Spørgsmaalet har været Gjenstand for en omfattende Diskussion og da en bedre Ordning af Samfærdselen med Tyskland maa anses for højst ønskelig for os og vore Naboer, at gjøre Rede for og anstille en Sammenligning mellem de forskellige Samfærdselslinjer, som have været omtalte, og deres Resultater. Det vil da vise sig, hvilken Vej, der lettest vil kunne tilfredsstille alle de Krav, som Oprettelsen af nye, internationale Samfærdselslinjer naturligt maa fremkalde, hvilke Foranstaltninger denne Linje kræver iværksat sammenlignet med de andre Linjer og hvilke Konsekvenser den sandsynligt vil medføre. — Vi ville dog forudskikke den Bemærkning, at vi i denne Fremstilling foreløbig se bort fra den andetsteds ud-

viklede Theori for internationale Samfærdselslinjer, hvori det er paavist, at en rationel Udvikling af disse er betinget af en Sammensmeltning af de internationale Trafikcentrer med de kommercielle Tyngdepunkter*). Her ville vi blot beskæftige os med de bestaaende og projekterede Jernbane- og Dampskibslinjer, Fartplaner m. v.

Naar Halvøens Jernbaneforbindelse med Hamborg ikke medregnes, vil en Sammenstilling af de forskellige Ruter mellem Kjøbenhavn og Fastlandet omfatte følgende, dels bestaaende, dels projekterede Linjer:

- 1) Linjen via Korsør—Kiel med de nu gjældende Fartplaner,
- 2) Linjen via Korsør—Kiel med forbedrede Fartplaner,
- 3) Linjen via Gjedsør—Warnemünde,
- 4) Linjen via Syltholm—Fehmern,
- 5) Linjen via Korsør—Langeland—Bülk—Kiel, og
- 6) Linjen via Møn—Rügen—Stralsund.

Værdien af disse Samfærdselslinjer udmaales nu efter den Tid, som under visse Forudsætninger vil medgaa for at naa fra Kjøbenhavn til forskellige tyske Steder og omvendt. Forudsætningerne med Hensyn til Hastighed, Ophold ved Ind- og Udskibninger maa følgelig være de samme for hver Linje med Undtagelse af Nr. 1, der bibeholdes som Maal for hvad der kan opnaas ad de andre Veje og med andre Fartplaner.

Det antages altsaa, at der (alle Ophold iberegnete) kjøres og sejles med en Fart af henholdsvis 6**) og $2\frac{3}{4}$ Mil i Timen, at der ved hver Ind- og Udskibning medgaar 10 Minutter, og at der arrangeres gennemgaaende Tog til

*) Se Geografiske Selskabs Tidsskrift, Aargang 1877, S. 192.

**) Noget mindre end paa Fastlandets Hovedruter.

nogle faa af de betydeligste, nedenauførte Steder. Naar vi da lægge de nøjagtig opgjorte eller udmaalte Vej-
længder tillands og tilsøs til Grund for Beregningen, saa finde vi, at der medgaar og vil medgaa følgende Antal Timer for at naa fra Kjøbenhavn ad de forskjellige Veje til nedennævnte Steder og Landingspunkter

	via Korsør—Kiel		Gjedsør Nr. 3	Fehmern Nr. 4	Langeland Nr. 5	Rügen Nr. 6
	Nr. 1	Nr. 2				
Hamborg	15,0	12,1	11,7	10,0	11,0	15,3
Lübek	16,3	11,3	10,3	8,6	10,2	13,8
Berlin	24,8	18,3	13,4	16,4	17,3	12,4
Stettin	27,3	20,0	12,4	18,0	18,9	11,4
Königsberg	41,1	31,7	24,1	29,7	30,6	23,2
Fastlandet	10,5	9,5	7,1	6,6	8,0	7,4

Denne Oversigt er hvad Linjerne Nr. 2 til 6 angaar beregnet efter de bestaaende Jernbanelinjer, kompletterede med de for hver Plan især projekterede nye Linjer. Der er endvidere gjort Regning paa en saa fuldkommen Samvirken imellem de vedkommende Administrationer, Togene osv. som i det Hele kan naaes, og Oversigten betegner derfor den Grad af Fuldkommenhed, som enhver af de projekterede Linjer med den givne Fart kan arbejdes op til — meget videre kan man med en rimelig Anvendelse af Kapital ikke komme. Naar vi nu undersøge Linjerne Nr. 2 til 6 og sammenligne dem med Nr. 1, saa blive vi strax opmærksom paa endel Resultater, som vi notere som Udgangspunkter for de følgende Betragtninger, der slutte sig nærmere til Virkeligheden. Vi bemærke nemlig at blandt de Linjer, der tage Hamborg som Tilknyningspunkt, staar Nr. 4, via Fehmern, øverst, medens Nr. 2, den reorganiserede Korsør—Kiel-Linje, kommer Nr. 5, via Langeland, meget nær,

at Linjen Nr. 6, via Rügen, er en udpræget Berlin-Linje, hvis Resultater staa i omvendt Forhold til Interessernes Fordeling, og

at Linjen Nr. 3, via Gjedsør, er den eneste Linje ad hvilken man omtrent samtidig naar alle 4 Hovedpladser og med betydelig Tidsvinding for enhver af dem.

Disse Resultater skyldes ikke alene Hovedretningen af de internationale Linjer og de paaregnede Fartplaner, men ogsaa Antallet og Retningen af de Jernbanelinjer, som allerede ere anlagte og som udgaa fra Tilknytningspunkterne Hamborg, Rostock og Stralsund. Ethvert Jernbaneankort vil oplyse om, at Rostock i saa Henseende er meget heldigt situeret, idet man i en kort Afstand fra samme (ved Bützow) træffer paa den Vest-Øst gaaende Linje Hamborg-Lübek-Stettin og noget længere borte paa to Syd gaaende Linjer, hvoraf den ene over Neu-Brandenburg fører direkte til Berlin. Hvilke Fordele denne centrale Stilling frembyder, vil længere frem blive bemærket.

Forinden vi bygge videre paa disse Data, vil det være af Interesse her at foretage en Opgjørelse af de væsentligste af de nye Anlæg, som de nye Linjer udkræve, og at vise, hvorledes disse Anlæg fordele sig paa dansk og tysk Grund.

	Nr. 3, via Gjedsør			Nr. 4, via Fehmern			Nr. 5, via Langeland			Nr. 6, via Rügen		
	dansk	tysk	fælles.	dansk	tysk	fælles.	dansk	tysk	fælles.	dansk	tysk	fælles.
Mil Jernbane	3,5	1,9	0	1,4	8,0	0	6,3	2,5	0	6,5	5,0	0
Dampfærger	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1
Dampfærges- havne	3	1	0	1	3	0	3	1	0	1	3	0

Naar man gaar ud fra, at Omkostningerne ved de forskjellige nye Anlæg forholde sig omtrent som Udstræk-

ningen af disse, kan man, uden at gøre sig skyldig i store Fejl, af denne Oversigt danne sig en Forestilling om, hvorledes Forholdet i Henseende til Omkostningernes Fordeling vil stille sig. Det ses da, at det omtrent vil koste lige meget at bringe enten Nr. 4 eller Nr. 5, de to Hamborg-Linjer, istand, men der er den væsentlige Forskjel, at Omkostningerne ved at fuldføre Planen Nr. 4 for den største Del komme til at paahvile Hamborg-Lübek, og derimod Danmark, hvis Planen Nr. 5 kommer til Udførelse. Da nu Linjen via Fehmern tillige er Linjen via Langeland overlegen i Henseende til Tid, Sørejsens Varighed osv., saa kan Valget mellem de to Hamborg-Linjer ikke være tvivlsomt. — Det vil kræve meget betydelige Arbejder baade paa dansk og paa tysk Side at fuldføre en Berlin-Linje efter Planen Nr. 6, men da det særlige Øjemed for, hvilket denne Linje skulde udføres, næsten lige saa fuldkomment kan naas ved Gjedsørlinjen, der kræver langt mindre betydelige Arbejder og tillige tilfredsstiller andre, vigtigere Krav, saa synes der ikke at være Grund til fra nogen Side at gjøre store Anstrængelser for en Linje via Rügen.

De foranførte Resultater kunne kun i en uvæsentlig Grad modificeres ved de mindre Afvigelser, som nærmere Undersøgelser kunne bringe frem, og de give derfor al fornøden Vejledning i det, der her er Hovedsagen, nemlig i Henseende til Valget af en ny Hovedrute for Samkvemmet med Tyskland. Lægges denne over Gjedsør—Warnemünde, saa opnaar man den Fordel, at alle de Rejsende, Breve etc. som færdes paa denne Linje, hvad enten de skulle Vest-Øst- eller Syd paa, naa deres Bestemmelsessted omtrent lige saa hurtigt, som ad særlige Hamborg- eller Berlin-Linjer. Dette Resultat kan kun præsteres af den rationelle Samfærdselslinje, den der fremgaar

af en ligelig Afvejning af alle Interesser, men den naturlige Følge heraf er da ogsaa den, at denne Linje ikke med Nødvendighed kræver et Supplement, saaledes som en særlig Hamborg- eller Berlin-Linje, der hver nødvendigt endvidere behøve en østlig eller vestlig Forbindelse for at kunne præstere det samme som Gjedsør-linjen alene kan udrette. Dersom Hamborgs og Lübecks særlige Interesser fordrer en anden Forbindelse med Norden end over Gjedsør eller den langsommere over Korsør-Kiel, som helt kan bespares og inddrages, saa maa en saadan Forbindelse, naar den skal gjøre nogen virkelig Nytte, lægges over Fehmern, men det bør erindres, at Forbindelsen med det vestlige Udland ikke gjør denne eller en anden særlig Hamborg-Linje nødvendig.

Det vilde uden Tvivl være at hengive sig til Illusioner, dersom man troede, at Oprettelsen af en ny Samfærdselslinje imellem Norden og Tyskland kunde faa Indflydelse paa de Fartplaner, der nu gjælde for de fra de tyske Trafikcentrer udgaaende Linjer. Det, man derimod tør haabe paa, er, at Oprettelsen af en ny Hovedrute og et nyt Trafikcentrum for Samkvemmet imellem de nævnte Lande vil medføre en forandret Ordning af Togene imellem Rostock og Hamborg-Stettin-Berlin, saa at der opnaas en nyttig og nær Tilslutning af Togene paa disse Linjer. At Tidsvindingen under denne moderate Forudsætning vil blive betydelig, skulle vi nu paavise.

Vi (o: Posten og de Rejsende) tiltræde da Rejsen fra Kjøbenhavn, lad os antage som hidtil Kl. 7 Eftermiddag; vi ville da ankomme saa tidlig den næste Morgen til Hamborg, Lübek, Berlin og Stettin, at vi kunne fortsætte Rejsen til det østlige og sydlige Evropa og ankomme til Bestemmel-

sesstedet med et 6 indtil 12 Timer tidligere Tog end nu, medens vi for Rejser Vest paa maa benytte samme Tog som hidtil, men med den væsentlige Fordel, at man efter Behag vil kunne benytte et flere Timers Ophold enten i Hamborg (Lübek) eller i Berlin, og samtidig indtræffe i Paris, London osv. med de fra Hamborg og Berlin samtidig afgaaende og undervejs mødende Tog. — Følgende Oversigt giver nærmere Oplysning.

	Afrejse fra Kjøbenhavn Mandag Kl. 7 Eftermiddag, Ankomst i			
	via Korsør—Kiel (nu)		via Gjedsør	Tidsvinding
Hamborg . . .	Tirsdag Kl. 10 ^T 0 ^M Fm.		Tirsdag Kl. 6 ^T 50 ^M Fm.	3 ^T 20 ^M
Lübek	Tirsdag - 10 42 Fm.		Tirsdag - 5 20 Fm.	5 22
Berlin	Tirsdag - 7 45 Eft.		Tirsdag - 8 30 Fm.	11 15
Stettin	Tirsdag - 10 20 Eft.		Tirsdag - 7 30 Fm.	14 50
Rostock	Tirsdag - 4 55 Eft.		Tirsdag - 2 30 Fm.	14 25
Königsberg . . .	Onsdag - 12 5 Eft.		Tirsdag - 9 18 Eft.	14 47
Dresden	Tirsdag - 12 0 Nat.		Tirsdag - 6 18 Eft.	5 42
Fränkfurt ^{3/4} M.	Onsdag - 5 0 Fm.		Tirsdag - 8 17 Eft.	8 43
Kölln	Tirsdag - 9 30 Eft.		Tirsdag - 7 35 Eft.	1 55
Breslau	Onsdag - 6 35 Fm.		Tirsdag - 8 30 Eft.	10 5
Wien	Onsdag - 4 53 Eft.		Onsdag - 8 25 Fm.	8 28
Triest	Torsdag - 8 58 Eft.		Torsdag - 7 48 Fm.	13 10
St. Petersburg .	Torsdag - 6 45 Eft.		Torsdag - 8 0 Fm.	10 45
Amsterdam . . .	Tirsdag - 11 0 Eft.	} Vestlige Europa uforandret. Fra Hamborg Tirsdag Kl. 12 ^T 20 ^M Eft. Fra Berlin Tirsdag Kl. 12 ^T 30 ^M Eft.		
Antwerpen . . .	Onsdag - 5 3 Fm.			
Brüssel	Onsdag - 4 38 Fm.			
Paris	Onsdag - 9 45 Fm.			
London	Onsdag - 5 30 Eft.			

Selv om det ikke skulde lykkes i sin Tid, naar Gjedsørlinjen er fuldført, strax at opnaa alle de Fordele, som denne Plan stiller i Udsigt, og herunder maa følgende ogsaa indbefattes Rejserne i omvendt Retning, saa staar det dog klart, at de alle uden betydelige Anstrængelser og Forandringer kunne naas, og at man ad Vejen over Gjedsør—Warnemünde med ringere Kapital kan arbejde frem til en for alle Parter langt mere tilfredsstil-

lende Ordning af Samfærdselsforholdene mellem Danmark og Tyskland, end ad nogen anden Vej. Det er derfor glædeligt, at Linjen Gjedsør—Warnemünde har fundet en saa stærk Tilslutning, og man maa ønske, at det til gjensidig Fordel maa lykkes at bringe de bedst mulige Resultater ud af de nu stedfindende Underhandlinger mellem de vedkommende Regeringer.

En saa betydelig forbedret og gennemgribende Omordning af Samkvemmet imellem Kjøbenhavn og Handelspladserne Hamborg, Lübek, Berlin og Stettin og de Øst og Syd herfor beliggende Søsteder og Byer har imidlertid ogsaa stor Betydning for Sverige-Tyskland. Midtpunktet for Sveriges kommercielle Interesser i Tyskland ligger nemlig $9^{\circ} 36'$ Øst for Paris og under $53^{\circ} 23'$ N. Brede altsaa ikke langt fra og kun nogle Mile vestligere end Danmarks og Hovedstrømmene af Rejsende, Breve etc. til og fra Sverige gaa derfor ogsaa meget nær, praktisk i samme Retning som til og fra Kjøbenhavn; de samme Fordele, som opnaas for Kjøbenhavn og Tyskland ved at flytte Trafikcentret fra Hamborg til Rostock, i Nærheden af Danmarks kommercielle Tyngdepunkt i Tyskland, maa derfor ogsaa komme den svensk-tyske Trafik tilgode og ganske i samme Omfang som den dansk-tyske. En nærmere Drøftelse af Gjedsørlinjens Betydning for Transiten gennem Danmark er imidlertid næppe frugtbringende, før der foreligger nærmere Oplysninger om, hvorledes den dansk-tyske Trafik kan blive ordnet.

Det kunde endnu være af Interesse at undersøge, hvorledes der lettest kunde tilvejebringes en nær Tilslutning imellem Fyn og Jylland og den nye Hovedrute, hvis Forgreninger i sydlig og østlig Retning ogsaa med Fordel vil kunne benyttes af det vestlige Danmark, men vi ind-

skrænke os her til at antyde, at en saadan nærmere Tilslutning kan opnaas ad flere Veje, f. Ex. ved at ophjælpe og afkorte Forbindelsen imellem Nakskov og Svendborg, og ved en mere direkte Jernbaneforbindelse med Næstved.

Slutteligen maa det betragtes som givet, at der langs den nye Samfærdselslinje oprettes direkte Telegrafforbindelser med særlige Ledninger for Telegrafkorrespondancen mellem Kjøbenhavn og Berlin, Stettin, Lübek og Rostock, samt for den fælles, internationale Post- og Dampskibsfart.
