

Fra denne udgift går et beløb på 3 mill. DM hidrørende fra materialer fra Grossenbrodeanlæggene, som vil kunne anvendes i Puttgarden, samt forpagtningsafgifter, 0,7 mill. DM, for hotel og restaurant, således at de tyske baners samlede udgift udgør 84,3 mill. DM.

Havnen i Puttgarden vil udelukkende blive anvendt som færgehavn og nødhavn, ligesom jernbaneanlæggene hovedsagelig vil kunne betjene fugleflugtslinjen, idet der fra tysk side, så vidt vides, kun er regnet med en enkelt lokal tilslutning i Burg.

Højbroen og de tilsluttende vejanlæg vil tillige kunne betjene den lokale trafik på Femern. Hotel og restaurant i Puttgarden er så vidt oplyst alene beregnet for det rejsende publikum.

I afsnit I, stk. 2, i udkastet til overenskomst mellem Danske Statsbaner og Deutsche Bundesbahn om de tarifariske forhold m. v. er det fastsat, at hver jernbanestyrelse senest 20 år efter, at driften på fugleflugtslinjen er blevet optaget, kan kræve opkrævningen af sæргеbyrerne indstillet, ligesom der også inden udløbet af de 20 år kan foretages ændringer i sæргеbyrernes størrelse og fordeling mellem banerne.

Såfremt Deutsche Bundesbahn måtte opnå et lån på lempeligere vilkår end forudsat eller andre forhold måtte tale derfor, vil der derfor til enhver tid kunne træffes nye aftaler om sæргеbyrerne, således at der intet er til hinder for, at de vil kunne falde væk, førend 20 år er forløbet.

Den nuværende havn i Rødby tilhører formelt Rødby kommune, men har i mange år været under administration af et særligt administrationsudvalg.

Havnen har praktisk talt ingen indtægter og har derfor heller ikke i mange år været — og må antages ikke at kunne blive — i stand til at yde renter og afdrag på de i havnen stående lån, som i det væsentlige er ydet af finansministeriet og sparekassen „Bikuben“.

Ved statsbanernes eventuelle overtagelse af havnen og dermed dennes rettigheder og forpligtelser kan det vel efter det foreliggende ikke anses for unaturligt, at finansministeriets fordring i havnen afskrives, så meget mere som der i en sådan situation under alle omstændigheder blot bliver tale

om en ompostering inden for statsregnskabets.

Forholdet til „Bikuben“ må, så vidt man kan skønne på grundlag af de endnu kun rent orienterende forhandlinger, der har været ført, formodes at kunne ordnes på et grundlag, der i udgiftsmæssig henseende vil være uden større betydning, ikke mindst set på baggrund af de samlede udgifter, ca. 11 mill. kr., til den nye færgehavn.

Nærmere forhandlinger om spørgsmålet har imidlertid ikke fundet sted, hverken med finansministeriet eller „Bikuben“, og det er derfor heller ikke muligt på nuværende tidspunkt ud over det foran anførte at komme med en nærmere angivelse af den eventuelle overtagelsessums størrelse.

Spørgsmål 11:

Der udbedes en begrundet stillingtagen til oplysningerne fra Gedserudvalget, specielt for så vidt angår påpegningen af muligheden for ombygningen af 2. fæргеleje.

Svar:

Som anført i bemærkningerne til lovforslaget vil en forbliven på Gedser-Grossenbroderuten medføre investeringer i de nærmeste år på 55 à 60 mill. kr., omfattende udgifterne til en udvidelse af havnen med nyt 3. leje og en ombygning af spornettet (ca. 25 à 30 mill. kr.) samt en ny 4. færge (ca. 30 mill. kr.).

Den af Gedserudvalget foreslåede ombygning af 2. (østre) leje svarende til de store færgers „Store-Bæltsfacon“ vil koste ca. 3 mill. kr., men medfører desuden, at den nuværende midtermole må gennemgå en ombygning til andre 3 mill. kr. Hertil kommer ombygningen af „Danmark“ til „Store-Bæltsfacon“. Udgifterne herved må påregnes at ville udgøre ca. 6 mill. kr. Gedserudvalgets forslag vil således medføre øjeblikkelige udgifter på ca. 12 mill. kr., men ved denne investering opnås imidlertid ingen forøgelse af den nu fuldt udnyttede overfartskapacitet på Gedser-Grossenbroderuten, således at man fremdeles må se i øjnene, at der inden for en nærmere fremtid skal anskaffes den førnævnte 4. færge på overfarten, hvorved investeringerne når op på ca. 42 mill. kr.

Det bemærkes i øvrigt, at de store færges