

[Finansministeren.]

og handelshøjskoler, medens merudgiften under justitsministeriet i det væsentlige skyldes lønstigninger.

Som før omtalt er forsvarrets anlægsudgifter nedsat med ca. 24 mill. kr., og på anlægsbudgettet ophæves endvidere den på finansloven opførte reserve på 60 mill. kr. Heroverfor står imidlertid øgede anlægsudgifter på andre områder på tilsammen ca. 68 mill. kr., hvoraf 30 mill. kr. vedrører udbygningen af Kastrup lufthavn, 6 mill. kr. fremskyndelsen af atomstationen ved Risø og 14 mill. kr. den under undervisningsministeriet hørende udbygning af den højere undervisning og den videnskabelige forskning.

Om bevægelserne på statens formue- og kapitalkonti skal jeg bemærke, at udbetalinger af statsudlån nu ventes at blive ca. 40 mill. kr. mindre end forudsat på finansloven; idet udbetalinger af boligstøttelån ventes at blive 75 mill. kr. mindre, medens andre udlån, herunder Marshallån, ventes at blive 35 mill. kr. højere. På finansloven er der budgetteret en stigning i den indenlandske statsgæld på 281 mill. kr., medens der nu kun regnes med en stigning på 166 mill. kr., idet optagelse af nye lån budgetteres 98 mill. kr. lavere og afdragene 17 mill. kr. højere.

Tillægsbevillingslovforslaget er som helhed udtryk for en fortsat konsolidering, og jeg skal med disse bemærkninger anbefale lovforslaget til velvillig behandling i det høje ting.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg har herved den ære for det høje ting at fremsætte forslag til lov om etablering af jernbane- og automobilfærgefarten over Femer Bælt, udgående fra Rødby Havn, med tilhørende jernbane- og motorvejsforbindelser.

Da Gedser-Grossenbrode overfarten blev åbnet den 15. juli 1951, var der mellem de danske og tyske jernbanestyrelser enighed om, at denne kun kunne være en foreløbig løsning, men at det endelige mål måtte være oprettelsen af fugleflugtlinjen mellem Rødby Havn og Puttgarden.

Trafikken på Gedser-Grossenbrode ruten er siden dens åbning steget meget stærkt, og med indsættelsen af den nye tyske „dobbeltdekker“-færge „Theodor Heuss“ er grænsen for kapaciteten af de eksisterende

færgelejer i Gedser i virkeligheden overskredet, idet de tre færger, der nu anvendes på ruten, kun kan benytte vestre færgeleje, for hvilket man ikke har noget reserveleje i tilfælde af beskadigelser el. lign. Dertil kommer, at havnen i sin nuværende skikkelse er for lille med deraf følgende vanskelige besejlingsforhold for de store færger på overfarten.

En fortsat afvikling via Gedser-Grossenbrode af den stigende trafik over Østersøen til Vesttyskland vil derfor nødvendiggøre bekostelige ændringer af Gedser havn for at skaffe plads til et tredje færgeleje og bedre besejlingsforhold. I forbindelse hermed skal der endvidere foretages en større ombygning af jernbanestationens spornet. Udgifterne til ombygning af havnen med nyt færgeleje og ændring af stationens sporanlæg m. v. vil udgøre ca. 25 à 30 mill. kr. Ydermere vil det som følge af Gedser-Grossenbrode rutens lange sejldistance blive nødvendigt i en nær fremtid at anskaffe en ny dansk færge til denne overfart, og dette vil medføre en yderligere udgift på ca. 30 mill. kr.

Alt i alt vil en fortsat anvendelse af Gedser havn som udgangspunkt for trafikken til Vesttyskland således fra dansk side kræve en investering på ca. 55 à 60 mill. kr. i de nærmeste år.

Når dette tages i betragtning, må det derfor hilses med tilfredshed, at man efter de forhandlinger, jeg havde med den tyske forbundstrafikminister ved et møde i Hamborg den 1. april f. å., fra tysk side er villig til nu at virkeliggøre fugleflugtlinjen, således at trafikken mellem det østlige Danmark og Vesteuropa kan flyttes til den kortere overfart mellem Rødby Havn og Puttgarden.

Fra tysk side ønskede man dog først de økonomiske og tekniske forudsætninger for den nye overfarts etablering nærmere undersøgt gennem et embedsmandsudvalg, og disse undersøgelser er nu så vidt tilendebragt, som der er opnået enighed om, at arbejderne bør påbegyndes allerede i 1959.

På dansk side blev såvel jernbane- som motorvejsanlæggene sat i gang efter vedtagelsen af lov nr. 6 af 3. januar 1941 om tilvejebringelse af en jernbane- og automobilfærgefart over Femer Bælt, udgående fra Rødby Havn, med tilhørende jernbaneforbindelse og lov nr. 191 af 17. april 1941 om