

3665 <sup>11</sup>/<sub>4</sub> 58: 1. beh. af f. t. l. vedr. jernbane- og automobilfærgefarten over Femer Bælt m. v. 3666

[Horn.]

stadig, og vi kan jo håbe, at det kun er et spørgsmål om tid, hvornår der igen efter fugleflugtslinjens etablering vil blive en betydelig trafik på linjen over Gedser, som skal betjene andre dele af Europa og egnene længere østpå.

Desuden har det synspunkt været gjort gældende, at projektet var helt urimeligt, for, som man siger, hvis mere frie færdselsforhold med den østlige del af verden kom i stand, ville jo nok den svenske Trelleborg-Sassnitz rute komme igen, og med de skibe, man dér har til rådighed, var det ikke megen nytte til, at vi foretog os noget. Jeg deler absolut ikke denne betragtning. Det er i virkeligheden to forskellige områder, der betjenes, og tilvæksten af automobiler er så stærk, og forhåbentlig vil også vareudvekslingen stige så stærkt, at der vil blive god brug for alle ruter. Vi vinder nu denne tid på 4-5 år til at indrette den nye rute, og derefter vil tidspunktet vel være inde, hvor vi vil være tvunget til at bygge yderligere en færge for at klare trafikken på nogenlunde normal måde.

For Rødby Havn vil den nye rute naturligvis være en betydelig fordel. Jeg forstår, at der er ført visse forhandlinger mellem Rødby kommune og ministeriet om indretningen af havnen dernede og vilkårene herfor, og det ligger jo også i forslaget, at statsbanerne og ministeriet for offentlige arbejder får mulighed for at forhandle sig til rette om disse ting.

Vi kan altså ikke se rettere, end at det er en betydelig gevinst, at vi nu kan komme i gang med dette arbejde. Derved udnyttes de kapitaler, vi allerede har investeret i foretagendet, men dertil kommer den betydelige gevinst, der ligger i, at vi får bedre trafikforbindelser med den vestlige del af Europa. Man kan ganske vist sige — det er en betragtning, jeg har set gjort gældende — at finansieringen burde have hvilet på en bredere del af Europa, og her tænker man vel først og fremmest på Tyskland og Skandinavien. Nu går Tysk-

land jo stærkt ind i foretagendet, idet de klarer hele deres del, men selvfølgelig er det rigtigt, at ruten vil blive benyttet også af en række andre europæiske lande, i alt fald de skandinaviske. Muligheden for fællesinvesteringer foreligger jo imidlertid ikke indtil videre; så nært er samarbejdet hverken i Skandinavien eller i det øvrige Europa, og vi må affinde os med de vilkår, hvorunder ruten kan etableres.

Der er kommet det nye til, som jeg ikke skal forbigå, idet spørgsmålet på et eller andet tidspunkt kunne blive rejst, måske allerede her i dag, at ifølge den ordning, der er tilsigtet i overenskomsten, skulle man inden for en 20-årig periode — det er vel et skøn — opretholde en særavgift, så at omkostningerne ved overfarten vil blive de samme som på den nærværende rute. Derved fraviger man jo de almindelige takstregler, som statsbanerne hidtil har anvendt; men det har nu været vilkåret for at få aftalen i stand, og der kan vel heller ikke være nogen, som kan have noget imod, at vi sørger for at få omkostningerne dækket ind snarest muligt. Det synes vi er meget hensigtsmæssigt, og vi har ikke noget at indvende imod denne ordning.

Jeg har set enkelte bemærkninger om, at delingsforholdet 2:1 mellem Tyskland og Danmark er noget problematisk for os, og det kan der vel føres lange diskussioner om. Det er rigtigt, at Tyskland har betydelig mere færgelads, efter at de nu har fået deres store færge „Theodor Heuss“, men det skal man ikke stirre sig blind på, for topbelastningen, den store udnyttelse af de mange pladser, finder kun sted i en begrænset del af året. Derfor må vi mene, at også på det område er den aftale, der er truffet, yderst fornuftig; og med hensyn til afregningsforholdet i øvrigt har man allerede nu en vis praksis mellem banerne i de to lande, så at det nok skulle kunne klares.

Når man endelig taler om fordelene og nødvendigheden eller nytten af denne rute, er der jo i bemærkningerne og i ministerens