

171

Ministeriet for offentlige arbejder. København, den 2. februar 1957.

Som det vil være det ærede finansudvalg bekendt, har den norske regering, de nordjyske folketingsmedlemmer samt en række nordjyske kommuner og erhvervsorganisationer rejst spørgsmål om bygning af et færgeleje i Hirtshals havn i forbindelse med den af A/S Kristiansand Dampskibsselskab, Kristiansand, planlagte helårs bil- og jernbanefærgeforbindelse mellem Kristiansand og Hirtshals.

Den pågældende rute, der fra 1937 til 1940 og på ny siden 1945 har været besejlet i sommerhalvåret med en mindre automobilfærge, agtes af selskabet fra 1958 betjent med en kombineret automobil- og jernbanefærge, der for tiden er under bygning på norsk værft for selskabets regning, idet trafikken på ruten i de seneste år har antaget et sådant omfang, at en udvidelse af overførselskapaciteten er blevet nødvendig, ligesom færdigbygningen af den norske Sørlandsbane har skabt behov for en direkte og hurtig forbindelse mellem Norge og kontinentet i stedet for den hidtidige jernbaneforbindelse fra Oslo over Kornsjø og Helsingør til Padborg. Den nye færge er projekteret til — foruden et stort antal biler — at kunne overføre 7 jernbanevogne daglig i hver retning, og det vil i overvejende grad blive godsvogne fra Bergen, Stavanger og det sydlige Norge, som overføres til Hirtshals, hvorfra de af danske tog transporteres til Padborg.

Man nærede oprindelig fra dansk side nogen betænkelighed ved at acceptere Hirtshals havn som dansk endepunkt for en jernbanefærgerute fra det sydlige Norge, eftersom Hirtshals havn er bygget som fiskerihavn og i sin nuværende udformning uegnet til anløb med skibe over 90 m længde. Hertil kommer, at tilsandingsforholdene ved Hirtshals er af en sådan karakter, at vandbygningsvæsenet ikke kan garantere opretholdelse af den officielle vanddybde i indsejlingen til havnen i vinterhalvåret, uden at der for en betydelig udgift stationeres en sandpumper i havnen.

Det norske dampskibsselskab er bekendt med disse forhold og har tilkendegivet, at det kan besejle Hirtshals havn med den nye 76 m lange færge, uden at der foretages oprensninger i videre omfang end hidtil, og uden at havneværkerne ombygges, ligesom selskabet har erklæret, at det ikke, hvis yderligere udvidelser af overførselskapaciteten skulle blive nødvendige, agter at indsætte større færges end den, der er under bygning. Ministeriets betænkeligheder ved at medvirke til etablering af den pågældende jernbanefærgeforbindelse er herefter bortfaldet.

Da de ved den nye færges indsættelse forbedrede overførselsmuligheder efter ministeriets opfattelse vil kunne bidrage til fremme af den dansk-norske samhandel samt skabe øgede muligheder for en udvikling af den skandinaviske turisme, kan ministeriet anbefale, at det nødvendige færgeleje med tilhørende klap og sporanlæg, hvortil anlægsudgifterne vil andrage ca. 4 mill. kr., udføres i Hirtshals havn for den danske statskasses regning, hvorved bemærkes, at den norske regerings interesse i jernbanefærgerutens etablering har fundet udtryk i et tilsagn om norsk statssubventionering af ruten med 450 000 n. kr. årligt i 6 år, når den nye færge indsættes i sejladsen fra maj 1958. Endvidere skal man henvise til, at ministeriet i 1939-40 med bevillingsmyndighedernes tilslutning gav tilsagn om at lade bygge et færgeleje i Hirtshals havn, og at gennemførelsen af dette arbejde kun blev stillet i bero som følge af krigsudbruddet og standsning af driften på ruten i krigsårene.

Under henvisning til foranstående og med bemærkning, at der senere vil blive optaget forhandling med den norske regering om afslutning af en overenskomst mellem Danmark og Norge om etablering og drift af den pågældende færgerute, hvorved i øvrigt den danske stats økonomiske forpligtelser i fremtiden vil blive søgt begrænset mest muligt, tillader jeg mig at anmode det ærede finansudvalg om ved 3. behandling