

1954 [om ændring af sidstnævnte lov, se årbog 1953-54, side 311], omhandlede anlæg med henblik på en fuldførelse af disse inden udgangen af finansåret 1962-63.

§ 2. Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges endvidere til at afslutte *overenskomst med Forbundsrepublikken Tysklands* trafikminister om, at der søges gennemført udbygning af de fornødne anlæg på begge sider af Femer Bælt med det formål snarest muligt at få påbegyndt såvel jernbane- som automobiltrafikken på overfarten.

Om baggrunden for loven bemærkes:

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 *fugleflugtslinjen* mellem Rødby Havn og Puttgarden. Trafikken på Gedser-Grossenbroderuten er siden dens åbning steget meget stærkt, og en fortsat afvikling af den stigende trafik over Østersøen til Tyskland ad denne rute vil i den nærmeste fremtid kræve en investering på 55-60 mill. kr. til udvidelse af Gedser færgehavn, ombygning af jernbanestationens spornet og anskaffelse af en ny dansk færge som følge af rutens lange sejldistance.

På denne baggrund har man fra dansk side været stærkt interesseret i fremme af arbejdet på at virkeliggøre fugleflugtslinjen, og ved en forhandling den 1. april 1957 mellem ministeren for offentlige arbejder og den tyske forbundstrafikminister opnåedes der enighed om nu at udbygge forbindelsen efter de foreliggende planer.

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 var nu så vidt tilendebragt, som der var opnået enighed om, at arbejderne burde påbegyndes allerede i 1959.

En af embedsmandsudvalgets opgaver var at undersøge muligheden for en fælles international *finansiering* af anlæggene. Resultatet var imidlertid negativt, og finansieringen af anlæggene måtte derfor hvile alene på de to lande.

På dansk side blev såvel jernbane- som motorvejsanlæggene sat i gang efter vedtagelsen af lovene af 1941, men arbejderne blev atter standset efter nogen tids forløb.

I *motorvejsanlæggene* var der i alt hidtil blevet investeret ca. 20 mill. kr., og udgifterne hertil var alle blevet afholdt af den ved 1941-loven indførte 1 øres benzinafgift. Til at færdiggøre motorvejsanlæggene ville der medgå et beløb på ca. 25,5 mill. kr., og i henhold til lov nr. 194 af 7. juni 1958 om tilskud til de offentlige veje § 13 skal dette beløb afholdes af vejfonden.

Hidtil var der i *jernbaneanlæggene* investeret ca. 7,7 mill. kr., og