

de resterende udgifter til færdiggørelse af anlæggene ansloges til ca. 71 mill. kr.

Den investering, som kræves til jernbane- og havneanlæggenes etablering, er det hensigten at søge dækket gennem *forhøjede takster* for den nye rute, således at anlægsudgifterne kan forrentes og afskrives i løbet af 20 år. Forholdet er det, at de tyske baner inden for deres almindelige investeringsprogram ikke kan afholde den dem påhvilende del af anlægsudgifterne til fugleflugtslinjen, men må låne det nødvendige beløb, ca. 84 mill. DM (ca. 140 mill. kr.), på det almindelige tyske lånemarked, og dette beløb må banerne påregne at skulle amortisere over 20 år med en rente på ca. 8 pct. Denne udgift samt udgifterne til driften af overfarten kan efter de foretagne rentabilitetsberegninger ikke tilsammen dækkes af indtægterne af overfarten, såfremt man fastsætter taksterne for overfarten for jernbanepassagerer og automobiler alene på grundlag af den kortere afstand mellem Rødby Havn og Puttgarden, og der var derfor opnået enighed om, at der skal opkræves visse *særgebyrer* for den nye overfart svarende til forskellen mellem de nugældende takster på Gedser-Grossenbrode overfarten og de takster, som normalt ville blive fastsat for den kortere overfart mellem Rødby Havn og Puttgarden. En sådan særtakst er også praktiseret på Halsskov-Knudshoved ruten, hvor der med motivering i de store udgifter til anlæggene er fastsat samme overførselstakster som på Korsør-Nyborg. Under hensyn til, at Deutsche Bundesbahns øjeblikkelige anlægsudgifter andrager et ca. dobbelt så stort beløb som danske statsbaners, er det hensigten, at særgebyrerne deles i forholdet 2:1 mellem Deutsche Bundesbahn og danske statsbaner for automobiloverfartens og den lokale trafikks vedkommende, mens hver jernbanestyrelse selv indregner særgebyrerne i deres indtægtsandele for jernbanetrafikkens vedkommende. Særgebyrerne skal opkræves i et tidsrum af 20 år, d. v. s. indtil anlægsudgifterne er afskrevet, hvorefter hver af banerne kan kræve opkrævningen af særgebyrerne indstillet, ligesom der til enhver tid skal kunne optages forhandlinger mellem banerne om ændringer i særgebyrernes størrelse eller disses fordeling.

Da arbejderne på anlæggene til fugleflugtslinjen siden vedtagelsen af 1941-lovene delvis har været standset, havde regeringen fundet det rigtigst, at en ny lov stadfæster, at anlæggene nu bringes til udførelse, samtidig med at ministeren bemyndiges til at træffe aftale med den tyske forbundstrafikminister om en så vidt muligt samtidig udbygning af anlæggene på begge sider, så at trafikken på fugleflugtslinjen snarest kan optages.

Ved 1. behandling anbefalede lovforslaget af *Horn* (S). *Henry Christensen* (V) erklærede, at der vel var betydelige argumenter for den foreslåede 100 mill. kr.s investering, men at venstre ikke kunne tilkendegive noget endeligt standpunkt til lovforslaget, før en række yderligere undersøgelser og oplysninger var tilvejebragt i et udvalg.