

[Formanden.]

10) Første behandling af:

Forslag til lov om kvalitetskontrol med fisk og fiskevarer.

Mødet hævet kl. 15⁵⁰.

20. møde.

Onsdag den 15. november kl. 13.

Formanden: I skrivelse af 14. d. m. anmoder finansministeren om, at det i § 2, stk. 2, i lov nr. 235 af 27. maj 1950 om anvendelsen af modværdien af de i henhold til Det europæiske Genopbygningsprogram modtagne gaveydelse omhandlede udvalg, der ikke er nyvalgt efter folketingsvalget i september måned d. å., må blive nedsat af folketinget.

I skrivelse af gårds dato anmoder landbrugsministeren om, at der må blive foretaget valg af 1 medlem til jordlovsudvalget for tiden indtil 31. oktober 1952 i stedet for fhv. folketingsmand Larsen (Bjerre), der er afgået ved døden.

I skrivelse af dags dato anmoder folketingsmand Evald Christensen om sygeorlov — en orlov, der ifølge en vedlagt lægeerklæring vil strække sig over et par måneder — og om, at hans stedfortræder må blive indkaldt under hans sygdom.

Den første sag på dagsordenen var:

Spørgsmål til ministrene.

Af *Svend Jørgensen* til forsvarsministeren.

Vil forsvarsministeren udvirke, at der snarest — og inden 1. marts 1951 — foretages minestrygning af farvandet fra Rødby Havn til et nærmere betegnet punkt i rute 1 i Femernbæltet af hensyn til sejladsen på Rødby Havn i almindelighed og den påtænkte færgeforbindelse Rødby Havn—Travemünde i særdeleshed?

Svend Jørgensen: Baggrunden for mit spørgsmål til den højtærede forsvarsminister er det røre, der i den senere tid har været om den så meget omtalte Rødby-Femern rute. Efter at Gedser-Warnemünde ruten — i hvert fald for persontrafikkens vedkommende — ganske har mistet sin betydning, er der ved Storebælt opstået et trafikkaos, der ikke vil blive mindre, efter at zoneordningen vedrørende bilkørslen nu er ophævet. Det er derfor forståeligt, at blikket pány rettes mod Rødby-Femern ruten. Tanken om på nuværende tidspunkt at ville fuldføre det i 1941 påbegyndte og senere standsede kæmpearbejde med autostradaen Rødby Havn-Storstrømsbroen og banen Nykøbing F.-Rødby Havn, vil jeg dog straks afvise. Det ville være uforsvarligt at gennemføre det under de nuværende økonomiske forhold. Men ganske uventet har der nu i den senere tid åbnet sig udvej for etablering af i hvert fald en art erstatning for en del af fugleflugtlinien, nemlig en bilfærgeforbindelse Rødby Havn-Travemünde. Et konsortium af trafikfolk, der råder over tilstrækkelig kapital og en færge, der kan overføre ca. 50 biler og 425 passagerer, har i et års tid arbejdet med planer om en sådan færgeforbindelse. Disse planer er nu så vidt fremme, at selskabet er parat til at begynde færgefarten den 1. marts 1951, såfremt de sidste hindringer kan ryddes af vejen.

Med Lybæk er sagen helt i orden. Bystyret der stiller en tidligere ubådshavn i Travemünde til rådighed og er villig til at ofre 100 000 D-mark på indretning af færgeleje m. v., der kan bygges på otte uger. Med Rødby byråd er afsluttet en kontrakt, der henligger i trafikministeriet til godkendelse. Kontrakten omfatter bl. a. en uddybning af Rødby havn til 4½ m. Det vil koste ca. 125 000 kr., og dette beløb garanterer færgeselskabet dækket gennem havneafgifterne. Vejnettet fra Storstrømsbroen til Rødby Havn er særdeles godt, og fra Travemünde er der fortrinlig vej til Lybæk og autostradaen videre til Hamborg. Der mangler kun een ting: minestrygning af farvandet fra Rødby Havn til et nærmere betegnet punkt i rute 1 i Femernbæltet, en strækning på 7½ sømil. Herfra er minestrygning ruter ind til Travemünde, og disse kan ved yderligere minestrygning fra tysk side, som er stillet i udsigt, forkortes med 10 sømil. Såvidt jeg ved, er Rødby havn den eneste kommunale havn i Danmark, der ikke ved minestrygning er gjort sejlbar. Også på anden måde er denne havn blevet stedmoderligt behandlet. Nu er der altså en