

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredie behandling af forslag til lov om forlængelse af den midlertidige værnepligtslovgivning.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 875).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges med 97 stemmer mod 17.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive oversendt til landstinget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Fortsættelse af første behandling af forslag til finanslov for finansåret fra 1. april 1951 til 31. marts 1952.

Forhandlingen genoptoges.

Frede Nielsen: Debatten om Østersøruten er blusset op. Vi så forleden her i tinget en udløber af denne debat ved det spørgsmål, der blev stillet af det ærede medlem hr. Svend Jørgensen om minestrykning ind til Rødby Havn. Dette problem er aktualiseret af flere grunde. Der har, som man ved, ligget et vældigt pres på trafikken over Storebælt. Det har sin forklaring bl. a. i, at de to store ruter, der tidligere betød så meget, Trällebog—Sassnitz ruten og Gedser—Warnemünde ruten, nu næsten er blevet betydningsløse. Begge disse ruter har deres endepunkt øst for jerntæppet. Der er ikke overdreven megen handel med Øst-europa, og der synes ikke at være noget stærkt ønske i Vesttyskland og det øvrige Vesteuropa om at gå gennem østzonen med trafikken. Følgelig bliver Storebælt næsten den eneste brugelige rute for biler og jernbanevogne, ikke alene for hele Østdanmark, men også for Sverige, Norge og Finland. Det er blevet stadig vanskeligere, efterhånden som de store turistrejser er blevet

almindelige, og efter at biltrafikken i det hele taget er taget meget stærkt til. Det vil utvivlsomt blive stadig vanskeligere, i det omfang Nordens handel med Vesttyskland vokser, og denne handel vil sikkert vokse trods øjeblikkelige likviditetsvanskeligheder. Det er derfor meget let forståeligt, at det i visse perioder kniber med at klare trafikken over Storebælt, og at man ser sig om efter andre ruter til supplerung. Denne situation genopliver naturligvis den gamle tanke om fugleflugtslinien Rødby—Femern. Men realisationen af denne store plan i fuldt omfang, d. v. s. til også at omfatte jernbanetrafikken, ligger sikkert et stort stykke ude i fremtiden. Den er navnlig ikke nærliggende, så længe både Danmark og Vesttyskland er så fattige, som de er. For at færdiggøre projektet i fuldt omfang, d. v. s. klare ikke alene vejforbindelserne, men også jernbaneforbindelserne, må man regne med, at der fra dansk side skal investeres ca. 50 mill. kr. og fra tysk side ca. det tredobbelte. Det ligger jo sådan på den tyske side, at byen Putgarden på Femerns nordøstkyst, der er udset til at være det tyske punkt på ruten, overhovedet ikke ejer nogen havn i øjeblikket. Der skal altså anlægges havn, der skal anlægges veje og formentlig bygges en højbro over Femern sund, så jeg tror nok, realisationen af det store projekt kan siges at ligge et godt stykke ude i fremtiden. Den eneste mulighed for at gennemføre det er, om denne rute skulle kunne få en særlig Marshallstøtte. Såvidt jeg er orienteret, er ruten optaget på det opridsede net af europæiske storruiter; om der skulle være nogen mulighed for at få støtte til gennemførelse af planen, vides dog endnu ikke. Men der består en mulighed for at etablere en rute til overførelse af biler, og alene det vil betyde adskilligt; det vil lette Storebælt for overførelse af en hel mængde svenske og norske busser, ja, for såvidt også danske. Det vil i hvert fald lette en hel del.

I dette spørgsmål tørner imidlertid to interesser sammen. Danske statsbaner er rede til at gå ind i et sådant foretagende, men samtidig er der et privat selskab, der ansøger om tilladelse til at gå i gang med en sejlroute fra Rødby Havn. Det synes, som om dette selskab har for-