

**[Boeck-Hansen.]**

mit hjerte; det blev også vakt for tre år siden, og jeg ville have foretrukket, at håbet var blevet til virkelighed i mellemtiden. At de vejsving, der er lavet, er yderst farlige, fremgår jo også af, at man har stillet skilte med selvlysende bogstaver op, hvorpå der står: farlig. Der må da være nogen mening i det.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *Jørgen Gram* til ministeren for offentlige arbejder og ministeren for handel, industri og søfart.

Vil ministrene snarest muligt søge gennemført en ændring vedrørende turistbiltrafikken på udlandet, således at det nuværende tilfældige og utilstrækkelige bevillingssystem ophæves eller udvides meget væsentligt, både med hensyn til trafik til det fjernere udland, til Tyskland og til Sydslesvig?

**Jørgen Gram:** Grunden til, at det foreliggende spørgsmål fremdrages her, er den, at man stadig møder en stærk kritik af den hidtidige ordning af rutebiltrafikken på udlandet. Der er en stærk stigning i publikums ønsker om at benytte de store biler til fællesture til mange lande, men der er kun givet tilladelse til et utilstrækkeligt antal vogne til kørslen. Selve fordelingen landet over er så ulige, at der er store amter, hvor kun 1 eller 2 vognmænd har hver en tilladelse; andetsteds har en enkelt vognmand imidlertid en 4—5 stykker, og såvidt jeg ved, er der her i København et selskab, som har ført en meget skiftende tilværelse, men haft megen kørsel under besættelsen, som nu har en række vogne kørende, medens andre, som før krigen har kørt i årtier, ingen tilladelse kan få. Basis for tildelingen synes mig for tilfældig og ikke uangribelig.

Der er en mærkelig ordning med kørslen til Tyskland. Ingen biler med tilladelse til udenlandskørsel må, såvidt jeg ved, blive længere end 24 timer i Tyskland, det vil sige, de kan ikke engang overnatte een nat, men de skal i hvert enkelt tilfælde ansøge handelsministeren om lov til at køre en tur i Tyskland. Dette er i alle tilfælde upraktisk, men for alle dem, der bor udenfor København og skal have afgørelsen hurtigt, betyder det oftest, at kørslen må opgives, i heldigste tilfælde må der en rejse til til København, for at man ved personlig forhandling kan skaffe hurtig afgørelse. Uden tvivl vil der være stadigt stigende ønsker

om forbindelse til Tyskland både af erhvervs-mæssig og af turistmæssig art.

Med hensyn til Sydslesvig har den hidtidige ordning været ganske utilfredsstillende. Det siger sig selv, at de vogne, som har lov til kørsel på de lange strækninger over mange dage, er vanskelige at få fat i til de kortere 1 eller 2 dages ture til Sydslesvig. Følgen er, at kun en minimal del af den personlige forbindelse af forskellig art, som befolkningen i Danmark gerne vil skabe med Sydslesvig, gennemføres. Vi mærker det meget stærkt i Sønderjylland. Det gælder udflugter fra skoler af alle kategorier, ungdoms- og idrætsudflugter af kulturel og erhvervs-mæssig art o. s. v., og særlig disse forbindelser har jo så overordentlig stor betydning i forholdet til Sydslesvig, hvorfor der muligt burde være helt fri kørsel f. eks. til Ejderen eller til kanalen, eller hvad man vil.

Det er min overbevisning, at der vil ske en mægtig udvikling af udflugterne til udlandet, og derfor har jeg stillet det foreliggende spørgsmål. Der ville blive megen påskønnelse af de to ministre, som spørgsmålet er stillet til, hvis der kunne ske en væsentlig forbedring i det omhandlede forhold, og derfor spørger jeg: Vil ministrene snarest muligt søge gennemført en ændring vedrørende turistbiltrafikken på udlandet, således at det nuværende tilfældige og utilstrækkelige bevillingssystem ophæves eller udvides meget væsentligt, både med hensyn til trafik til det fjernere udland, til Tyskland og til Sydslesvig?

**Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen):** Det ærede medlem stiller sit spørgsmål op, som om den begrænsning, der er foretaget for 1950, er nødvendiggjort, fordi man finder, at det har været for let at få vogne derned. Det er imidlertid helt forkert. Efter loven af 23. marts 1948 kræves der en tilladelse til at køre med omnibusser til udlandet. Sådanne tilladelser gives af ministeren for offentlige arbejder.

Med hensyn til kørslen sydpå har særlige forhold gjort sig gældende på grund af, at de allierede besættelsesmyndigheder for kørsel i Vesttyskland har opstillet særlige vilkår. Den 1. februar 1948 krævede besættelsesmyndighederne i Tyskland således, at der skulle foreligge en særlig tilladelse fra disse, for at omnibusser kunne køre til eller gennem Vesttyskland. Det lykkedes dog ministeriet at træffe aftale med de pågældende autoriteter om, at tilladelser til kørsel i Vesttyskland på de allieredes vegne kunne