

**[Ministeren for handel, industri og søfart.]**

at vi til gengæld kan købe varer, som Danmark er interesseret i at aftage, og at disse varer tilbydes os til konkurrencedygtige priser. Hvis samhandelen medfører, at der opstår store danske tilgodehavender i ikke-konvertible valutaer, må Danmark nødvendigvis udvise tilbageholdenhed med hensyn til eksporten, indtil rimelig balance igen foreligger.

**Aksel Larsen:** Jeg er bange for, at den højtærede handelsminister har misforstået mig. Han har stort set blot gentaget, hvad den højtærede udenrigsminister i almindelighed har sagt om dette spørgsmål ved tidligere lejlighed her i tinget. Men det er ikke noget svar på det spørgsmål, jeg har stillet. Jeg har stillet spørgsmål om, hvilke retningslinier eller instruktioner regeringen har meddelt industrierhvervene angående eksporten. Dertil svarer ministeren, at der er ikke givet instrukser eller instruktioner, men han erkender, at der er givet regler. Det, jeg har bedt ministeren oplyse, er dette: Hvad står der i disse regler? Jeg tillader mig at spørge, om ministeren og regeringen mener, at rigsdagen ikke bør have kendskab til de regler, som regeringen meddeler handelen og industrierhvervene.

**Ministeren for handel, industri og søfart (Rytter):** Reglerne går ud på, at de udførelsesbestemmelser, som er fastsat af handelsministeriet, naturligvis må overholdes, og jeg har ikke mere at sige om denne sag.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af **Kryger** til ministeren for offentlige arbejder.

Da der gentagne gange er rejst kritik af Danske Statsbaners besørgelse af overførslerne mellem Helsingborg og Helsingør og omvendt, beder jeg ministeren oplyse, om det er blevet tilkendegivet overfor Sverige, at der fra dansk side er gjort, hvad der har været muligt for at klare disse overførsler så godt, det kan lade sig gøre.

**Kryger:** Når jeg har rettet dette spørgsmål til den højtærede fungerende minister for offentlige arbejder, er årsagen den kritik, som gennem flere år har været rejst navnlig i „Hälsingborg Dagblad“, støttet af Kgl. svensk Automobilklub og Helsingborg turistbureau, mod befordringen af de rejsende på strækningen Helsingborg-Helsingør. Da sagen nu yderligere fornylig er blevet ført frem i den svenske rigsdag, har jeg fundet anledning til at drage den frem her. Den nævnte rute har jo efterhånden udviklet sig til at blive en international rute, og den kan derfor ikke være tjent med den kritik, som man fra svensk side har udøvet nu gennem flere år.

Vi er interesseret i, at det gode venskabsforhold, som der altid har været mellem de to byer, Helsingør og Helsingborg, fortsat må kunne styrkes i et fælles arbejde også om den interesse, det naturligvis har, at turiststrømmen ledes denne vej over Øresund.

Derfor er det, jeg gerne vil spørge den højtærede minister, om man fra statsbanernes side har gjort de ansvarlige svenske myndigheder opmærksom på, at den fra svensk side fremsatte kritik ikke tjener noget godt formål, og at man bør henstille til kritikerne at standse det undergravningsarbejde, som er gjort for at gøre denne rute upopulær. Det faktiske forhold er jo nemlig det, at medens Danske Statsbaner igennem de 60 år, de har betjent denne færgerutes stadig stærkt forøgede trafik, har forsøgt at følge med i de efterhånden stærkt stigende krav ved indsættelse af nye tidsvarende færger og ved indretning af de dertil nødvendige færgelejer, har man i Helsingborg stadigvæk kun eet færgeleje, som blev anlagt i 1892. Ganske vist fik man i 1935, da den første automobilfærge blev indsat på denne rute, anlagt et interimistisk færgeleje i Helsingborg; men jeg ved fra søfartskredse, at man egentlig ikke er særlig begejstret for at benytte det.

Men det skal siges til det danske overfartspersonales ros, at der bogstavelig talt aldrig på denne rute har været uheld. De to svenske færgelejer — hvis man kan kalde