

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af protokol om oprettelse af en europæisk transportministerkonference undertegnet i Bruxelles den 17. oktober 1953.*

(Forslaget til folketingsbeslutning findes i tillæg A. sp. 2241; fremsættelsen findes i tidenden sp. 3920).

Sagen sættes til forhandling.

**Horn:** Vi kan anbefale det foreliggende forslag til folketingsbeslutning til vedtagelse.

I betragtning af de interesser, Danmark har i den kontinentale trafik, mener vi, det vil være meget hensigtsmæssigt, at vi tilslutter os denne protokol.

**From:** Jeg mener, det vil være i Danmarks interesse, at vi går ind i det samarbejde, der her er tale om. Det internationale samarbejde på transportens område må være i høj grad ønskeligt, ikke mindst for Danmark, der har en stadig stigende andel i den intereuropæiske lastvognstrafik, og da bestemmelserne langt fra er ensartede i de forskellige europæiske lande, kan jeg kun anbefale, at vi går denne vej.

Det organ, der tænkes oprettet, er i højeste grad tilknyttet OECE, og der er foreslået en prisværdig enkel og billig administration. Jeg har med interesse lagt mærke til, at ethvert land stilles frit i sin beslutning, og at en flertalsbeslutning ikke binder det enkelte land. Det er naturligvis en stor betryggelse, men på den anden side vil det også kunne lamme rådets handlegkraft. Jeg må opfatte det sådan, at princippet er det, at kun det, man bliver enig om, bliver en realitet — og jeg er indforstået med dette princip.

Jeg hilser iøvrigt med tilfredshed ethvert lille skridt i retning af et forenet Europa, og jeg skal på mit partis vegne anbefale, at Danmark ratificerer den i forslaget omtalte protokol.

**Bøgholm:** Det trafikale samarbejde er utvivlsomt af den allerstørste betydning for hele den udvikling, der må antages at føre frem til et stigende europæisk fælles-

skab. Det har jo altid været sådan, at de store trafiklinier har haft overmåde stor politisk betydning. De havde det allerede i oldtiden, navnlig indenfor det romerske verdensrige, og fra den nye og nyeste tid kan nævnes Cecil Rhodes' tanke om en Kap—Cairo linie, Helfferichs Berlin—Bagdad-politik og Hitlers vejplaner.

Men de store trafiklinier kan ikke blot tjene økonomisk eller politisk magtvilje, men også ønsket om at bringe folkene nærmere sammen.

Den internationale overenskomst, der i dag er til behandling, har både økonomisk og politisk betydning, idet det er formålet med den at give et trafikalt udtryk for selve samarbejdsviljen i Europa. Det drejer sig her om et samarbejde, der er over hundrede år gammelt, og det er kun på baggrund af denne udvikling, man vil værdsætte og forstå det forslag til folketingsbeslutning, der i dag ligger på det høje tings bord.

Det begyndte med Mainz-konventionen af 1831 og Mannheim-konventionen af 1868 og gik videre over en lang række internationale konventioner, begyndende med flodtransport, gående over til jernbanetransport, gennem de to Berner-konventioner og mange andre; senere, fra 1945 og videre over 1948, gående over til vejtransport med den meget stærke betydning, lastbiltransporten efterhånden har fået, og sidst gennem Chicago-overenskomsten og den internationale lufttransports sammenslutning gående over også til luftfarten.

Det er klart, at en så stærk spredning af de forskellige institutioner for et trafikalt samarbejde må medføre et betydeligt tab både af tid og arbejdskraft, og for os fra de små nationer stiller problemet sig på en ganske særlig måde. Det vil vel i og for sig være et spørgsmål, om det overhovedet vil være muligt for de små folk i Europa på tilfredsstillende måde at fortsætte deltagelsen i det internationale samarbejde. Hvis det skal være således, at der opstår endnu flere komiteer og organisationer, bliver det ikke muligt for os at klare dette, hverken personelt eller økonomisk. Det internationale samarbejde lider under en overflod af komiteer, kommissioner, institutioner og organisationer. Dertil kommer yderligere det forhold, at der meget ofte