

[Tholstrup.]

og arbejdere, altså løntagere, men kun 2,8 pct. flere nye virksomheder, understreger til fulde alvoren heri. Den procentvise fremgang burde mindst have været den samme. Men vi herinde, som skulle være samfundstjenere, burde ikke engang slå os til tåls med det, men søge at lette adgangen til erhverv for så mange som muligt for derved at skabe den rette balance mellem de to muligheder: at tage lønnet beskæftigelse eller blive selvstændig. Først når de to muligheder står åbne, vil der komme det konkurrencemoment ind, som er den eneste vej til, at man for alvor kan få hævet reallønnen.

De fleste partier herinde er tilhængere af udstykningen, men er i deres vanetænkning kun nået til at tænke på udstykning af jord til husmandsbrug. I vognmandserhvervet er der store muligheder for udstykning, der som man undgår monopoler og koncessioner, hvor disse ikke er strengt nødvendige. Jeg vil ikke føle mig tilfreds, og jeg vil anse min politiske løbebane som tildels forfejlet, hvis jeg ikke når dertil, at statsbanernes rutebiler køres og ejes af de enkelte chauffører, såvidt muligt drives som eenmandsforretninger. Herved ville megen administration kunne spares, så billetpriserne kunne nedsættes betydeligt, og alligevel kunne rutebilkørsel være en god levevej for ejeren, som ikke skulle holde mere kontor, end han kunne have i sin lædertaske hængende over skulderen.

I lovforslagets § 1, sidste afsnit, nævnes, at tilladelse til turistkørsel ikke giver ret til at befordre passagerer i kun den ene retning. Tænker man sig, at f. eks. venstres ungdom holder et tre dages møde i Aalborg, så må de rutebiler, der kører deltagerne fra f. eks. den lokale forening i Ringe på Fyn, ikke tage andre passagerer med hjem fra Aalborg, men må enten holde og vente i de tre dage, mødet står på, eller køre tomme hjem og igen køre tomme op for at hente mødedeltagerne. Og hvis f. eks. retsforbundets ungdom vil holde møde de følgende tre dage, må vognmanden ikke engang, når han kører op for at hente venstremændene hjem, tage de unge retsstatsmænd med derop. Det er vist det, man kalder kineseri.

Hertil kommer en masse spild af papir, når der skal søges om skriftlig tilladelse for hver eneste tur. Det er vist det, man kalder kontorius.

§ 2 siger, at vognmænd, som ikke har fragtmandskoncession, ikke må køre varer for folk, medmindre de har skriftlig kontrakt, der forpligter kunderne til at lade samtlige deres godstransporter på en given strækning udføre af den pågældende vognmand. Her har vi måske en af årsagerne til, at så mange landmænd foretrækker at transportere deres produkter selv med traktor, eller at man hellere anskaffer sin egen lastvogn, som man måske egentlig ikke har fuld beskæftigelse til, idet man vil undgå at oprette bindende kontrakter. Det er en stærk begrænsning af næringsretten, som vi må vende os imod.

§ 4 sætter landsnævnet ud af spil. Man havde næret visse forhåbninger om, at det skulle blive et uvildigt redskab i samfundets tjeneste, men det er det åbenbart ikke nået at blive.

§ 5 kan genere den kørsel, der lørdag eftermiddag normalt vil finde sted af sommerhusbeboere rundt om på Sjælland og i Jylland, som på en hurtig og billig måde gerne vil ud til deres sommerhuse og få den samme glæde af disse som privatbilejerne. Vi har her netop et eksempel på misbrug, men det er misbrug fra myndighedernes, fra monopolernes side, og det går ud over det publikum, som gerne vil billigt, hurtigt og let ud til deres sommerhuse.

§ 6 indeholder nogle skrappe strafferegler, som også betyder en begrænsning i adgangen til et erhverv. Man kan godt tænke sig, at en vognmand, som trænger til at tjene lidt ekstra penge, påtager sig fragtmands- og personkørsel ud fra den falske opfattelse, at han lever i et frit land, hvor næringsretten er ubegrænset. Hvis han et par gange har forset sig, er han imidlertid afskåret fra at kunne søge en af de faste ruter, som en skønne dag bliver ledig, f. eks. ved dødsfald. Den pågældende var måske den, der havde de største forudsætninger for at kunne drive den ledige rute, fordi han var lokalkendt, men hvis han dømmes efter denne paragraf, kan han ikke i 2 år søge den, og er ruten først givet til en anden, kan han heller ikke få den, når de 2 år er gået, som straffen går ud på, d. v. s. at straffens omfang meget let bliver livsvarigt. Her er vist noget, man ikke rigtig har tænkt over.

I bemærkningerne til lovforslaget udtales det, at loven i det store og hele har virket tilfredsstillende. Ja, set fra koncessionsha-