

## [Tholstrup.]

vernes synspunkt og fra banernes synspunkt, men ikke fra publikums. Vi har læst den ene klage efter den anden i aviserne over manglende service, så man kan vist ikke sige, at loven har fungeret tilfredsstillende. At den har tilfredsstillt monopolerne, er i hvert fald ikke tilfredsstillende for mig. Man skulle også mene, at der må have været noget galt, når domstolene gang på gang har måttet tages i brug.

Den højtærede minister indleder med, at forslaget indeholder et par formelle ændringer. Det tør jeg nok antyde. Det er efter min mening bedre at holde sig til sandheden og sige rent ud, at nu er det blevet til en rigtig socialiseringslov. Det bliver sværere og sværere for befolkningen at finde ud af, hvem der er de egentlige socialister. Det er vel overflødigt at tilføje, at retsforbundet er imod såvel socialisme som monopolisme.

Jeg er enig med det ærede medlem hr. Horn i, at koncessionerne ikke må gøres til genstand for handel, naturligvis ikke. Det er kun bilerne og den udlagte kapital, der må tages godtgørelse for. Koncessionerne må ikke være så gode, at de har en handelsværdi. Hvis der er koncession, må der også være kontrol med billetpriserne, og de må være sat sådan, at der betales for arbejdet ved at køre, men heller ikke mere. Ellers må man opgive tanken om koncessioner, hvad selvfølgelig også var det bedste, så man fik fri konkurrence. Jeg kan godt forstå, at det ærede medlem hr. Horn fuldt og helt går ind for dette lovforslag.

**Fuglsang:** Jeg kan ikke umiddelbart love mit partis tilslutning til dette forslag om omnibus- og fragtmandskørsel. Der er visse skønhedspletter ved forslaget, men det er jo muligt, at de vil blive rettet gennem den udvalgsbehandling, der allerede har været på tale et par gange. I så fald vil vi til den tid tage nærmere stilling til, hvad vi mener om lovforslagets endelige gennemførelse.

Jeg skal ikke endnu en gang gennemgå forslagets enkeltheder, men blot nævne et par enkelte ting. For det første vil jeg trods alt gerne sige et par ord om hovedstadens stilling. Der tales meget i pressen og på møder om overhåndtagende københavneri. Det kan man i hvert fald ikke beskyldte det foreliggende lovforslag for at være præget af, tværtimod. Men det drejer sig dog her

om et område, som omfatter en fjerdedel af hele landet, en storby med sine egne, ofte meget vanskelige trafikproblemer, som må finde sin egen løsning af disse, og ikke desto mindre ser vi, at hovedstaden på vigtige punkter er underlagt et landsnævn, hvori det ikke engang selv er direkte repræsenteret. Jeg finder ikke, at dette kan være rigtigt, hverken overfor hovedstadens beboere eller under hensyn til det ellers meget lovpriste kommunale selvstyre.

Det foreliggende lovforslag giver visse mennesker et temmelig vidtgående monopol, så meget desto mere som rutebilejere og vognmænd selv gennem deres organisationer har i hvert fald nogen indflydelse på, hvem der skal have koncession.

Det er derfor rimeligt, at man i § 6 i selve loven har opstillet visse betingelser, bl. a. om takster, om antallet af passagerer, også af hensyn til disses sikkerhed, om chaufførerne o. s. v. Der er, når man ser på sikkerhedshensynet, bl. a. spørgsmålet om selve vognmateriellet, og jeg tror, det ville være rart, om man her gennemførte bestemmelser i retning af lidt mere kontrol, end der er i øjeblikket. Man ved jo, hvor streng kontrollen er f. eks. med droskebilernes tilstand, og dette er, alt taget i betragtning, naturligt; men hvorfor ikke også gennemføre sådanne regler f. eks. for turistbiler? Her synes man adskilligt mindre nøjeregnende med materiellets kvalitet. Man slipper disse ofte mærkelige turistbiler løs på gader og veje, hvor man så måske senerehen går på jagt efter deres chauffører.

Lad mig om disse sidste og deres stilling nævne, at vi ville finde det naturligt, at man i et forhold som dette, hvorved man faktisk tildeler visse vognmænd en koncession, altså en monopolstilling, også af disse forlangte, at de skulle bruge organiseret, arbejdsløshedsforsikret arbejdskraft. Dernæst kunne jeg tænke mig, at man — i betragtning af vognmateriellets tilstand og lignende forhold — gennemførte en anden fordeling af ansvaret mellem vognmand og chauffører, end der er i øjeblikket. Nu er det jo i reglen chaufføren, der bliver hængt op, når der sker noget, når der er for mange passagerer, når der er for stor last, hastighed o. s. v. Jeg mener, at der her ubetinget bør lægges en større del af ansvaret over på bilens ejer. Lad være, at det er chaufføren, der fører vognen, at det er ham, der har taget de mange passagerer op, o. s. v.,