

[Fuglsang.]

men vi ved dog, at vognmanden ikke er uden indflydelse, og følgelig bør han tage sin del af ansvaret.

Må jeg tage et eksempel. Det fremgår af lovforslaget, at trafikudvalgene har en vis indflydelse på ruterne. Hvor mange ruter er ikke lagt sådan, at chaufførerne i hvert fald i praksis faktisk tvinges til at sidde ved rattet i langt over de 8 timer, som burde være det lovmæssige maksimum, og følgelig er chaufføren træt og uagt pågivende, og vi ved, hvor mange ulykker der netop skyldes den omstændighed. Man kan sige, at det står chaufføren frit at sige nej; vi lever, som det ærede medlem hr. Tholstrup jo sagde, i et frit land. Ja, selvfølgelig har chaufføren samme frihed, som enhver arbejder nu engang har i dette samfund, til at sige nej, men arbejdsgiveren har den samme frihed til at fyre ham og gøre ham eksistensløs, og der er i øjeblikket 700 arbejdsløse chauffører alene her i København. Jeg synes, man burde tænke på dette, når man fordeler ansvaret mellem chauffør og vognmand og taler om lignende forhold.

Det ærede medlem hr. Tholstrup talte om statsbanernes rutebiler og mente, at hans politiske mission var mislykket, hvis man ikke nåede dertil, at hver chauffør faktisk blev ejer af den rutebil, han sad i. Noget sådant går jo trods alt ikke i vore dage, hvadenten man er socialist eller ikke socialist. Kunne det ærede medlem hr. Tholstrup tænke sig, at et større firma med flere filialer ud over landet og med flere rutebiler begyndte at stykke firmaet op til de enkelte filialbyer og de enkelte chauffører, der kører disse rutebiler? Selvfølgelig går det ikke i et samfund som det, vi lever i i vore dage, hvadenten det kaldes socialistisk, liberalt eller noget andet. Når man nu fremfører den ikke ukendte tale om statsdriftens farer — eller som man ynder at kalde det: socialismens farer, selvom det er en lidt begrænset socialisme i dette tilfælde — og privatdriftens velsignelser, tror jeg, man overdriver i nogen grad. Jeg er enig i, at hvor man under en eller anden form driver statsdrift, også når det drejer sig om statsbanernes rutebiler, bør det selvfølgelig ske efter visse rentabilitetsprincipper, men jeg finder ikke, at der bør tilstræbes noget større overskud; dette ville jo i virkeligheden kun være en ny indirekte skat.

Man siger, at det er befolkningen, der

skal betale underskuddet ved statsdriften, hvadenten det nu drejer sig om rutebilerne eller andet. Ja, men hvem betaler overskuddet? Det gør så sandt den samme befolkning, ligesom det er den, der i sidste instans betaler det overskud, de private foretagender giver. Selvfølgelig er det rigtigt, at trafikudvalgene bliver den regulerende faktor på dette område, og man må håbe, at de vil varetage befolkningens interesser.

Vi vil som sagt se, hvad der sker med lovforslaget under en eventuel udvalgsbehandling, og senere tage vor stilling.

Rager: Når jeg har ønsket at tage ordet ved denne lejlighed, er det for at gøre nogle bemærkninger om den indflydelse, som denne lov har på forholdene i København.

Det er jo bekendt gennem ministerens fremsættelsestale, at der fra Københavns magistrat er sket en henvendelse til ministeren, hvori man har peget på nogle ændringer af loven, som man fandt ønskelige, men man kan egentlig ikke sige, at magistraten har haft nogen succes. Den har forsåvidt fået en høflig behandling, som den er blevet fulgt til dørs med mange smukke ord, men ministeren har ikke fulgt henstillingen undtagen på et eneste punkt, hvor han har gjort det, hvad jeg meget må beklage, det skal jeg komme tilbage til bagefter.

Den måde, magistraten bærer sig ad på, er nu heller ikke rigtig. Københavns magistrat har tit en mærkelig måde at optræde på, og det ligger hovedsagelig i, at den nuværende magistrat endnu ikke har fattet, at der i 1937 blev vedtaget en ny lov, der ganske ændrede den københavnske kommunalforfatning og førte magistraten fra at være en medbestemmende forsamling over til at være en administrerende forsamling. De anker, magistraten har fremført imod loven, er jo fremført i en skrivelse af 7. juli, som magistraten har kommuniceret mig som medlem af Københavns borgerrepræsentation for 2—3 dage siden — naturligvis bedre sent end aldrig. Efter min mening burde magistraten overhovedet ikke indlade sig på at slippe en sådan skrivelse løs uden i forvejen at have forhandlet med borgerrepræsentationen. Der er i magistraten en vi-alene-videstilling, som jeg i høj grad beklager; men jeg håber ikke, at der af den grund skal blive tillagt de hen-