

[Herluf Rasmussen.]

som hyrevogn. Det bevises klart derigen- nem, at de fleste hyrevogne, i hvert tilfælde af kategorien lillebiler, er forsynet med meget diskrete påtegninger, som til tider gør det næsten umuligt for det kørende publikum at opfatte, at det drejer sig om hyrevogne. Jeg indrømmer dog blankt, at en virkelig effektiv påmaling, der ikke kan udviskes af det første regnskyl, og i farver, der ikke falder sammen med det enkelte køretøjs bundfarve, vil have en gavnlig virkning i den henseende, at mange af de såkaldte pirater, fritids- og lejlighedsbestemte vognmænd, vil blive betaget lysten til at drive bierhverv som hyrevognmand.

Vi kan vist godt indrømme, at særlig vidtgående er den højtærede justitsministers lovforslag således ikke, og jeg tillader mig derfor at stille mig stærkt tvivlende over for de praktiske virkninger af reglerne. De nye bestemmelser vil ikke, hvis de bliver vedtaget, lægge hindringer i vejen for, at entreprenante herrer stadig kan drive den virksomhed at bortforpagte hyrevogne til personer, der på bekostning af det kørende publikums sikkerhed i sene aften- eller nattetimer ønsker at supplere deres hovederhvervs indtægter.

Nu er der måske nogen i det høje ting, der synes, at det er et smukt udtryk for privat initiativ at supplere en indtægt på denne måde. Men jeg synes, man skulle betænke, at dette at køre med personer i erhvervsøjemed i sin fritid i vore dages intensive trafik ikke er det samme som at bruge fritiden til at sælge aviser eller æbler på sportspladser o. s. v. Og desværre er det meget udbredt, at specielt førere af lillebiler, i nogle provinsbyer endog førere af droscher, er folk, der har en lang arbejdsdag bag sig, inden de sætter sig på førersædet i en hyrevogn.

Jeg vil gerne nævne et enkelt eksempel — der er mange af dem. Hvad mener man f. eks. om en chauffør, der er ansat ved et offentligt rutebilselskab. Han kører på en bestemt rute fra kl. 6 om morgenen til kl. 14³⁰; det er normal arbejdstid for chauffører. Derefter begynder han at køre hyrevogn, i dette tilfælde en drosche — det er i en provinsby her på Sjælland, og i denne provinsby har man ikke den ordening, man har her i København, med specielle

droschekort — og han fortsætter med at køre drosche indtil kl. 24 om natten. Jeg synes, der foreligger en klar tilsidesættelse af bestemmelserne i færdselslovens § 15. Jeg tror, at alle sagkyndige — og så vidt jeg har forstået, er der en del sagkyndige til stede i denne sal — vil give mig ret i, at det er meget svært at føre sager af denne art igennem ved domstolene. Det er gået som en rød tråd gennem forhandlingerne her, og sidst har det ærede medlem fru Else-Merete Ross givet udtryk derfor, at det, det drejer sig om, er den størst mulige sikkerhed for passagererne; men netop sikkerheden giver man en god dag, synes jeg, når man overser, hvilken betydning det har, at hyrevogns-chaufførens erhverv ikke er et erhverv, der skal benyttes af tilfældige mennesker som supplement til et hovederhvervs indtægter.

Disse kendsgerninger afspejler sig også meget klart og på en slående måde i en af Københavns politi udsendt færdselsberetning, der klart viser, at der inden for førere af lillebiler findes et stort antal af dem, vi i trafikmæssig henseende kalder sorte får. I året 1956 kunne man således notere 1,21 uheld pr. drosche. Jeg vil gerne for fuldstændighedens skyld, da jeg har indtryk af, at man her i salen ikke altid er klar derover, gøre opmærksom på, at „drosche“ er identisk med „taxa“ og ikke har noget med lillebiler at gøre. Det samme år var uheldet pr. lillebil 1,79. I afvigte år havde man 404 sigtede droscheførere, men 624 sigtede lillebilførere. I parentes bemærket synes jeg, det bør oplyses, at der var færre lillebiler end droscher i København det pågældende år. Statistikken har været svingende siden 1956, men der har været en stærk tendens henimod, at det var farligere at køre med lillebil end med drosche.

Der er dog vel ingen, der for alvor tror, at den erfarne lillebilvognmand eller lillebil-chauffør, de, som tager deres erhverv alvorligt og har det som hovederhverv, skulle være ringere som chauffører end droschernes førere, det være sig vognmændene eller chaufførerne, eller at lillebiler specielt skulle være udset som ofre af de øvrige trafikanter. Naturligvis ikke. Forklaringen er efter min overbevisning simpelt hen den, at hyrevognserhvervet har fået klistret en hale på sig, en hale bestående af personer af de af mig tidligere nævnte kategorier, og denne