

[Stærk Johansen.]

drøftelse om dette område eller om justitsministerens forslag. Der har været nogle udtalelser fra hyrevognsnævnet, men der er ingen udtalelser fra kommunalbestyrelsen, og jeg kan da i hvert fald garantere hr. Otto Mørch for, at flertallet i Frederiksberg kommunalbestyrelse ikke vil anbefale justitsministerens forslag.

Vi mener, at det er en tilbagegang, fordi det betyder, at den liberalisme, vi har på dette område, nu vil blive erstattet af et bevillingssystem, som efter vor opfattelse vil være til gene for befolkningen, for alle dem, som har brug for droscher eller hyrevogne, for nu at bruge dette udtryk. Jeg har ikke truffet nogen af dem, som skal betjenes af hyrevognene, der har været utilfreds med det nuværende system. Tværtimod, den liberalisering, der fandt sted i 1955, viste, at vi her fik en ordening, der af hele befolkningen blev budt velkommen; det medvirkede også til at skabe væsentlig mere ro i hyrevognserhvervet, da man ophævede droschernes totale monopol. Derfor mener vi, at det forslag, der nu kommer, er en tilbagegang, en tilbagegang i den service, vi yder på dette område, hvor turister, der kommer her til byen, har udtalt sig med begejstring om det system, vi har i modsætning til andre byer, hvor der jo ligefrem er kaotiske forhold på droscheområdet. Hr. Otto Mørch var inde på, at vor lovgivning skulle ligne f. eks. den norske lovgivning. Jeg kan sige til hr. Otto Mørch, at han skulle bare prøve at være i Norge, at være i Oslo selv en dag, hvor det er godt vejr: man kan praktisk talt ikke få en drosche — for slet ikke at tale om dårligt vejr. Eller f. eks. i London, hvis droschevæsen dog er væsentlig bedre end det norske, ville hr. Otto Mørch kunne opleve, hvis han kom uden for selve distriktet, der er omfattet af droscheordningen, at der er fuldkommen vilkårlige priser, ligesom det er fuldkommen vilkårligt, om man kan blive transporteret eller ikke. Og i Paris, hvor man har en anden socialistisk ordening, kan man opleve den situation, at droschechaufførerne overhovedet ikke vil køre, hvis det ikke er i en retning, der passer dem.

Således er forholdene i de byer, som ifølge hr. Otto Mørchs beskrivelse nærmest har himmelske forhold på transportområdet.

Jeg kan altså roligt sige til hr. Otto Mørch, at hyrevognsvæsenet her i Danmark — og dér kan man jo også fremhæve Storkøbenhavn, som hr. Otto Mørch særlig var inde på, fordi vi dér har fået en udmærket og fortrinlig regulering — givetvis har fungeret tilfredsstillende, først og fremmest for det publikum, der skal bruge det, og det må være det afgørende. I denne forbindelse vil jeg gerne sige, at den taxaordning, vi har i Storkøbenhavn, er udmærket; jeg er selv abonnent hos Taxa og bruger dem uhyre meget og kan kun sige, at det er en udmærket institution. Men netop dette at gennemføre et monopol kan bevirke, at hele denne institution måske slet ikke fører den service igennem, som man har i øjeblikket, og som jeg ikke kan se på nogen måde betyder det spild, som hr. Otto Mørch fremfører det vil gøre, for der er ingen, der kan garantere for, om spildet bliver mindre, når der bliver færre vogne til at køre. Et medlem her i tinget fortalte mig forleden dag, at f. eks. i den by, hvor han bor, er der 4 hyrevogne, men det er henholdsvis smeden, en karetmager og to andre, som kører, og som kan hjælpe befolkningen, når de skal til læge eller de kommer i en akut situation, hvor de skal bruge en vogn. De må efter det nye lovforslag naturligvis ikke køre, når det ikke er fuldt ud erhvervskørsel. Så skal de ringe fra den by til den nærmeste by 17 km derfra, hvor der er taxavogne, og så skal en vogn køre tom derud bare for at udføre en lille transport og muligvis tom tilbage. Ja, det er altså planøkonomi, det er socialistisk planøkonomi, og her kan vi tale om spild i den helt store mængde.

Jeg kan roligt sige, at den service, vi i dag har, og som befolkningen roser, og som alle er glade for, vil simpelt hen ikke kunne ydes, hvis vi får denne ordening. Det er som sagt slet ikke noget postulat, for det er den erfaring, man har fra alle de europæiske storbyer, der har så stramme ordninger, særlig de nordiske storbyer, hvor Oslo står som nr. 1 i dårlig service, men Stockholm såmænd ikke er væsentlig bedre.

Jeg tror tværtimod, at de, der har hyrevognskørsel som bierhverv, spiller en stor rolle netop på de store aftener, hvor der selv under de nuværende forhold er en umådelig ventetid og man næsten ingen vogne kan få, dér er de i hvert tilfælde en afgørende