

[Anne Feldt-Rasmussen.]

handling her i tinget, fandt et flertal i det da nedsatte udvalg, at SAS' fremtidsudsigter var meget usikre. Heldigvis har det vist sig, at SAS har klaret sig fint. Økonomien er så fin nu, at der i år er tale om et overskud på 70 mill. kr. svenske kroner. Det skal lige bemærkes, at det er svenske kroner, det drejer sig om; det tæller lidt mere end de danske. Dette forhold kan kun skabe glæde hos os alle i Danmark, Norge og Sverige over, at det er lykkedes os at bevise, at 3 små lande i fællesskab kan præstere noget. Denne fremgang skulle jo gerne ikke bare fastholdes, men også fortsætte, og de uafhængige vil ikke stå i vejen herfor.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gerne takke samtlige ærede ordførere for den tilslutning, der er givet til det foreliggende lovforslag. Jeg skal ikke her optage tiden med nærmere drøftelser, da jeg forstår, at det ærede medlem hr. Gottschalck-Hansen og ganske særlig det ærede medlem hr. Morten Lange nærer ønske om, at lovforslaget behandles nærmere i et udvalg. Jeg kunne i og for sig nok svare på en del af det, der er fremført, men så ville jo udvalgets berettigelse falde væk, og jeg synes ikke, jeg vil tage den fornøjelse fra de ærede ordførere.

Jeg takker for tilslutningen.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Horn:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om omnibus- og fragtmandskørsel med motor køretøjer.*

(Lovforslaget (nr. 83) findes i tillæg A. sp. 1101, fremsættelsen i tidenden sp. 2340).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Horn:** Vor gruppe kan også anbefale dette lovforslag. Det drejer sig jo om en dispensationsbestemmelse, som udviklingen har gjort ønsket, i lov om omnibus- og fragtmandskørsel. Jeg synes, den er velbegrunnet, omend det er et område, hvor man naturligvis må udvise en betydelig forsigtighed med at dispensere. Man har også i færdselsloven dispensationsregler, som anvendes med stor forsigtighed, og jeg forstår, at man i Københavns sporveje ved overgangen til en udvidet busdrift er indstillet på det samme. Det er et område, hvor der er en betydelig risiko forbundet med at afvige fra de almindelige regler; men efter de oplysninger, der er givet i bemærkningerne og i den højtærede ministers fremsættelsestale, vil vi ikke have nogen betænkelighed ved at gå ind for ændringen, idet vi forudsætter, at de myndigheder, som skal praktisere dispensationsbestemmelsen, tager de skyldige hensyn og er helt klar over det ansvar, som følger med at få denne dispensation.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til vedtagelse.

**Holmberg:** Tilsyneladende er det bare en lille ændring i loven om omnibus- og fragtmandskørsel. Der er en nyt punktum, hvori der står, at ministeren, når omstændighederne taler derfor, kan dispensere fra de gældende bestemmelser. Som regel er der en dispensationsbestemmelse i en lov, og der har også tidligere været det her, men jeg går ud fra, at bestemmelsen i sin tid er taget væk af sikkerhedsmæssige hensyn. Det har altså ikke i de senere år været muligt at dispensere fra 22 års grænsen og kravet om, at man skal have kørt bil i mindst et år, hvis man vil være buschauffør.

Baggrunden for den foreslåede ændring er en anmodning fra Københavns magistrat, der som baggrund ganske enkelt har et beskæftigelses spørgsmål, opstået ved, at flere og flere sporvognslinjer bliver til buslinjer. Det anføres, at ca. 800 sporvejsfunktionærer i de kommende 3 år skal omskoles til buschauffører; de vil ikke alle kunne opfylde kravet om at have kørt bil i mindst et år, og enkelte er måske heller ikke fyldt de 22 år.

Jeg kan egentlig ikke se andet, end at det er et fornuftigt forslag. Når vi ved, at unge

**[Holmberg.]**

mennesker på 18 år kan erhverve kørekort til lastbil med anhænger, kan jeg ikke se, hvorfor de ikke også — og måske bedre — skal kunne få kørekort til bus. Jeg tænker her på det sikkerhedsmæssige, hvor det netop spiller en væsentlig rolle, at en bus som regel kører i en fast rute.

Af disse korte bemærkninger kan ministeren forstå, at vi er velvilligt indstillet over for ændringen. Men jeg vil alligevel gerne spørge den højtærede minister, om han har forhørt sig hos den højtærede justitsminister om det forsvarlige heri. I bemærkningerne til lovforslaget anfører den højtærede minister, at det kun er meningen at dispensere, når der foreligger et omfattende kollektivt behov. Dertil vil jeg gerne sige, at det bliver sikkert svært, for det er da vistnok meget svært at administrere en lovparagraf, der stort set kun gælder for sporvejsfunktionærer. Man kan jo tænke sig, at andre mennesker kan påberåbe sig samme sikkerhed med hensyn til at køre, og så bliver det svært at afvise dem.

Der er altså en hel del principper i lovforslaget. Vi mener stort set at kunne acceptere det, men det vil nok være rimeligt, det hele taget i betragtning, at kigge nærmere på det i et udvalg.

**Stæhr Johansen:** På mit partis vegne kan jeg tilslutte mig det lovforslag, den højtærede minister har fremsat. I sig selv er lovforslaget ret nødvendigt. Det fremgår nemlig af bemærkningerne til lovforslaget og af ministerens fremsættelsestale, at den rationalisering, som de københavnske sporveje — og undskyld, jeg også siger frederiksbergske, det er jo ét selskab — har gennemført, og som for øvrigt for de første ruters vedkommende allerede har været en absolut succes, har gjort det nødvendigt med en omskoling af personalet. Hvis denne aldersgrænse stod hindrende i vejen, ville det skabe meget store vanskeligheder for driften. De nævnte 800, som skal omskoles, skal kun betjene de første 300 busser, der er indkøbt, og på grund af den succes, busserne har haft, vil der formentlig meget hurtigere end forudset ske nedlæggelse af andre sporvejslinjer til fordel for busser.

Det er klart, at da den lille dispensationsbeføjelse i sin tid faldt væk, skete det af

sikkerhedsmæssige grunde, og jeg kan godt forstå, at man kan være noget ængstelig ved at indføre den igen. Man har jo kunnet konstatere, at mange af ulykkerne skyldes unge menneskers letsindige kørsel med motorkøretøjer, og meget tit er det unge mennesker, der også på anden måde er impliceret i ulykkerne. Men netop når det gælder kørsel med så store vogne, er jeg ikke så bekymret. Forholdet er nemlig det for sporvejenes vedkommende — og det gælder også kørsel med militærets store vogne og med rutebiler — at de unge mennesker gennemgår en skoling, der giver dem adskillige timers træning, inden de kommer ud på hovedvejen. Desuden får de utvivlsomt under skolingens indprentet deres umådelige ansvar, når de kører med så store vogne og så mange passagerer. Jeg er altså ikke ængstelig ved denne dispensation. Jeg kan også tilføje, at så vidt man kan se af de københavnsk-frederiksbergske sporvejes erfaringer, er det ikke de unge mennesker med den hurtige reaktionsevne, der har de fleste uheld. Med den træning, man giver de unge chauffører, før de kommer ud at køre på egen hånd, tror jeg ethvert hensyn til sikkerheden er taget.

Jeg kan altså kun anbefale den ændring, ministeren har foreslået i denne lov.

**A. C. Normann:** Jeg skal på det radikale venstres vegne, men i stedet for det ærede medlem fru Else-Merete Ross, som partiet har valgt til sin ordfører i denne sag, men som er forhindret i at være til stede her i eftermiddag, gøre et par bemærkninger til lovforslaget.

En dispensationsbestemmelse for reglen om, at en omnibuschauffør skal være mindst 22 år og have kørt almindelig bil mindst ét år, inden han må køre bus, fandtes i loven af 1925, men udgik senere. Efter krigen var der brug for dispensationen, men da så man en tid ud fra et nødretssynspunkt administrativt bort fra den fuldstændige opfyldelse af lovens krav. Jeg ved ikke hvorfor, man ikke skyndte sig at ændre loven dengang, når dispensationsmuligheden var så overordentlig ønskelig, som ministeren siger i bemærkningerne. Jeg kan sige, at det tiltaler det radikale venstre, at man nu ikke ønsker at anvende nødretssynspunkter, men ønsker en dispensationsbe-

[A. C. Normann.]

stemmelse indført i loven, og jeg synes, det er meget vigtigt at få fastslået, at dispensationshjemmelen kun skal benyttes i ganske særlige tilfælde, hvor der foreligger et kollektivt behov som nu ved overgangen fra sporvognslinjer til buslinjer i København.

Der er for mig at se tre momenter i denne sag, hvoraf de to første står i en vis modsætning til det tredje. For det første er der det rent menneskelige problem, at en del vognstyrere, hvis der ikke dispenseres fra § 6, stk. 2, ikke kan få beskæftigelse på en lignende måde som nu, men må have en anden form for arbejde. Så er der det økonomiske problem, hvis sporvognene må antage chauffører udefra, samtidig med at deres eget fastansatte personale ikke længere kan beskæftiges.

Over for disse to momenter står så sikkerhedsmomentet både over for bussernes passagerer og andre trafikanter. Ministeren ønsker jo dispensation med hensyn til alder og til det at have kørt ét år almindelig bil. Hvor vigtigt er det da at dispensere fra aldersbestemmelsen? Hvis det ikke af personalemæssige grunde er yderst nødvendigt, ville vi foretrække at bibeholde aldersgrænsen på 22 år, idet jeg forestiller mig, at man gennemgående bliver besindigere med årene og tager ansvaret, som jeg synes her vejer meget tungt til, mere alvorligt.

Er det vognstyrere på de sporvognslinjer, der skal nedlægges, der tænkes uddannet til buschauffører, eller er det et tilbud, der står åbent også for vognstyrere på andre linjer? Jeg spørger, fordi jeg har hørt, at der hidtil har været tilstrækkelig mange, der søger om at blive buschauffører, og de har altså hidtil opfyldt de gældende betingelser om alder og ét års rutine som almindelige bilister. Hvis det står alle frit for at vælge at blive buschauffør, har man så tænkt sig at benytte de gamle bestemmelser, så længe der endnu er personale nok, eller vil man straks åbne for dispensationen?

Ifølge stk. 3 skal føreren have bestået en særlig prøve, hvis nærmere regler fastsættes af justitsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder. Har man tænkt sig, hvis dispensationsbestemmelsen gennemføres, at gøre læretiden inden den endelige køreprøve noget længere end

nu for derved at opveje den rutine, som ét års almindelig bilkørsel nu menes at give? Hvis det bliver tilfældet, ville jeg ikke være så betænkelig ved at give dispensation.

Der knytter sig mange fordele til overgangen til bustrafik, selv om det faktisk er et spørgsmål, om buskørsel i København om få år stadig vil være hurtigere end sporvogne. Busserne kan komme ind til stoppestedet ved kantstenen i de dertil indrettede gadeudvidelser, men i den stigende trafik har de store vanskeligheder med at komme ud igen. Alligevel synes jeg, at det er helt rigtigt — også af hensyn til den øvrige trafik — at gå over til busser og nedlægge mange sporvognslinjer, og jeg vil gerne udtrykke min anerkendelse af den hurtighed, hvormed der er handlet i de senere år. Det er imidlertid givet, at busserne ikke alene kan klare den kollektive trafik. Vi må have et tunnelbanesystem til aflastning, og vi burde være begyndt på det for længe siden. Indtil denne aflastning kommer, må vi være særlig taknemlige for sporvogne og busser og for dem, der fører dem på deres enerverende daglige ruter, hvor de individuelle trafikanter ofte gør dem livet surt med generende kantstensparkering og med ikke altid helt korrekt kørsel.

Jeg skal med disse ord på det radikale venstres vegne give tilsagn om en velvillig behandling af lovforslaget i udvalget.

**Arne Larsen:** Jeg skal ikke gøre mange bemærkninger til det foreliggende lovforslag. Det går i korthed ud på, at ministeren for offentlige arbejder, når særlige omstændigheder taler derfor, kan gøre undtagelser fra reglen i den gældende lovs § 6, stk. 2, som fordrer, at føreren af en omnibus skal være mindst 22 år og have ført automobil i mindst ét år. Københavns sporveje har på grund af denne lovbestemmelse visse vanskeligheder ved at overføre sit kørende personale fra de nedlagte sporvognslinjer til de nye buslinjer. Man vil inden for Københavns sporveje kunne komme i den uheldige situation enten ikke at kunne afvikle trafikken og betjene publikum tilfredsstillende eller være nødsaget til at antage anden arbejdskraft, der opfylder de gældende betingelser, og derved få et over-

[Arne Larsen.]

skud af arbejdskraft inden for sine egne grene, som man ikke har muligheder for at beskæftige. Jeg synes, man skal imødekomme dette ønske om lovhjemmel til at kunne dispensere, især da der jo foreligger et omfattende kollektivt behov. At et sådant behov kan opstå andre steder, er vel givet. I så fald måtte ministeren vel også kunne imødekomme eventuelle dispensationsønsker.

Med disse korte bemærkninger skal jeg på socialistisk folkepartis vegne anbefale lovforslaget.

**Erik Østergaard:** Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, er der her tale om en dispensationsbestemmelse, sådan at forstå, at ministeren for offentlige arbejder får beføjelse til i ganske særlige tilfælde at kunne dispensere fra den hidtil gældende lov. Denne lov fastsætter jo, at føreren af en omnibus eller et lignende køretøj må være fyldt 22 år og have ført automobil i mindst ét år.

Når det kan siges at være ønskeligt, at denne dispensationsbestemmelse tilføjes, skyldes det, som det fremgår af bemærkningerne, et problem, der gør sig gældende specielt i København og enkelte andre større byer. Grundlaget for at give denne tilføjelse kan nok siges at være rigtigt, men det må bemærkes, at dispensation kun kan gives i ganske særlige undtagelsestilfælde og med fornøden hensyntagen til den almindelige sikkerhed i hvert enkelt tilfælde. Det er givet, at man som i dette tilfælde for Københavns vedkommende må være interesseret i at udnytte den forhåndenværende arbejdskraft fremfor at skulle rekruttere den fra andre dele af landet; det gælder særlig i en tid med høj beskæftigelse.

Mit parti kan anbefale lovforslaget.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg takker for den almindelige velvilje, der er kommet til udtryk over for lovforslaget.

Jeg vil gerne indrømme, at jeg selv har været ret betænkelig ved at foreslå den omtalte dispensationsbestemmelse, fordi der netop tidligere er taget en dispensationsbestemmelse ud af lovgivningen; det er jo

klart, som det ærede medlem hr. Holmberg var inde på det, at der må have været en mening dermed. Man har derigennem villet give udtryk for, at der skulle herske ganske bestemte regler, med det formål at opnå den størst mulige sikkerhed. Når forholdene nu er kommet til at ligge således, som der er redegjort for i bemærkningerne og i fremsættelsen, er det altså, fordi vi ikke har set anden udvej. Vi har ikke ment at kunne stille Københavns kommune i den situation, den ville komme i, hvis man ikke gennemførte en dispensationsadgang. Det ville, efter hvad der er oplyst over for os, medføre, at mange mennesker ikke alene ville blive ledige, men også ville have ret til pension i en tidlig alder, og det ville efter min bedste overbevisning være forkert at lade dette ske; det afgørende må være, at den dispensationsadgang, der gives, ikke medfører forringelse af sikkerheden.

Det ærede medlem hr. Holmberg spurgte, om justitsministeren var indforstået med lovforslagets bestemmelser. Det kan jeg sige ja til. Det har været forelagt justitsministeriet, der jo har en dispensationsadgang på samme område; det er derfor naturligt, at vi har den også i denne lovgivning.

Jeg er naturligvis klar til i et udvalg nærmere at redegøre for enkeltheder, som man måtte ønske oplysning om.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Horn:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om saltvandsfiskeri.*

(Lovforslaget (nr. 79) findes i tillæg A. sp. 1105, fremsættelsen i tidenden sp. 2342).