

hvoraf det ene kom forfra og det andet bagfra — tror jeg, han sagde — og naar Vognen saa kørte ind paa Sporet, kom der maaske der en elektrisk Sporvogn forfra og en anden bagfra, saa at Vognen blev indespærret. Naa, for det første er der nu andre end elektriske Sporveje, der er ogsaa Sporveje, hvor der køres med Hestekraft, og for det andet kan man naturligvis godt fremdrage et saadant grelt Eksempel, hvor Situationen vil være ubehagelig for et Køretøj med Heste, men om det vilde gøre nogen stor Forskel for Kusken, om Vejen f. Eks. havde været 14 Alen bred og de 2 Alen vare medgaaede til Sporet, i det Tilfælde, at der kom to elektriske Sporvogne i fuld Fart fra hver sin Side samtidig med, at der kom to Automobiler, den ene forfra og den anden bagfra, tillader jeg mig at betvivle. Hvis Hestene ere sky, vilde denne større Bredde neppe gøre væsentlig Forskel. Men de elektriske Sporvogne køre jo ikke saa hensynsløst, at de køre en Vogn over, som er inde paa Sporet. Og hvorfor skal det netop være den almindelige Vogn, som kører ind paa Sporet? Det kan være Automobilerne, der køre ind paa Sporet, de kunne gøre det akkurat lige saa godt som andre Køretøjer. Saa vilde de to Uhyrer maaske sluge hinanden ved Sammenstødet, medens Manden med Hestene gik fri.

Saa var der Tale om Nummeret. Den ærede Minister sagde, at det var forkert at give Automobilerne Lov til at sætte Fart paa, selv om de ikke mødte nogen Hindring, fordi det vilde blive yderst vanskeligt at kontrolere, om der ogsaa var vist tilstrækkelig Forsigtighed. Jeg kan ikke se, hvad det skulde kunne gøre. Overhovedet vil det jo blive meget vanskeligt at kontrolere, hvilken Fart der er kørt med, naar der ikke har været nogen Tilskuere til Stede og man ikke har et Meterapparat paa Hjulene til at angive den Veglængde, der er kørt. Der maatte ogsaa optages nøjagtige Tidsbestemmelser for, naar Automobilet er kørt fra det ene Sted, og naar det er kommet til det andet. Det vilde altsaa i det hele blive en meget vanskelig Konstateren. Men jeg ser ikke, at det skulde have noget at gøre med, at de vedkommende vilde søge at slippe for Ansvar ved at køre bort, naar der skete noget. Vi have jo hørt her, at Nummerene skulde være meget større end her foreslaaet, og at der skal være Nummere baade for og bag. Der skal vel ogsaa være Nummere under Bunden af Automobilet, for at man, hvis det vælter og vender alle

4 Hjul i Vejret, straks kan se, hvem man har at gøre med. Den Slags Bestemmelser finder jeg nu ikke saa farlige. Et æret Medlem sagde, at han kunde godt tænke sig, at man forhøjede Nummerene fra 3 til 6 Tommer, ja endog til 12 Tommer. Jeg maa sige, at jeg kunde tænke mig dem forhøjede endnu meget mere. Hvis det er det, som det kommer an paa, kunde de i og for sig være ganske overordentlig store. Det kunde være rent kæmpemæssige Bogstaver, anbragte paa et Stillads, som man ser dem hist og her paa Hustagene, saa vilde de kunne ses alle Vegne fra. Den Slags Bestemmelser maa man desværre finde sig i — det vil sige inden for rimelige Grænser, og det ville Automobilejerne sikkert ogsaa gøre. Hovedbestemmelserne ere Maksimumsgrænsen for Hastigheden og Minimumsgrænsen for Vejbanen, og jeg har ved den højtærede Ministers Udtalelser faaet en Følelse af, at det vil være muligt ved nærmere Forhandling at komme til et Grundlag, som vi kunne enes om paa disse Punkter.

Nattekørselen har jeg allerede omtalt. Det forekommer mig, at det ikke gaar an ligefrem at forbyde den. Det ærede Medlem for Odense Amts 7de Valgkreds (M. Larsen) sagde, at hvad der skulde gøres, var at sætte Maksimumshastigheden for Kørsel i Mørke ned. Det tror jeg er rigtigt. Man kan godt gaa til at køre langsommere i Mørke. Et andet Medlem omtalte Bedømmelsen af Lygterne. Man har ved Loven villet sikre sig, at Automobilerne føre stærkt lysende Lygter, men jeg hævder stadig, at saadanne stærkt lysende Lygter mange Gange virke mere skræmmende end almindelige Lygter. Det er altsaa et Spørgsmaal, hvad der er mest praktisk. Man kunde maaske ogsaa der drage en snævrere Grænse, saa at de moderne Acetylenlygter ikke maa benyttes. Mine Udtalelser om Signalering have fundet Tilslutning fra saa mange Sider, at man vist maa antage, at den gør fuld saa megen Skade som Gavn. Det ærede Medlem for Fredensborg (J. Christensen) var af den modsatte Mening. Han sagde, at der maatte netop signaliseres i Tide, for at en mødende Vogn kunde faa Tid til at køre ned ad en Sidevej og ind i Skoven og holde der, medens Automobilet farer forbi. Det var nu slet ikke den Slags Undvigelser fra Landevejen, jeg tænkte paa. Jeg tænkte paa den Slags almindelige Tilfælde, hvor Automobilet kører uden om en Vogn. Der er Majoriteten af Kuske sikkert af den Opfattelse, at man gør He-