

passeret. Det er det, som mit Ændringsforslag under Nr. 2 uden for Betænkningen tilsigter.

Jeg skal ganske kort motivere, hvorfor jeg ønsker denne Ordning. For det første mener jeg, at Automobilkørsel maa bære sig selv. Jeg synes ikke, det er mere end rimeligt, at de, der høste Nytte og Fordel af Automobilkørsel, ogsaa bære de Tab, som denne Kørsel maatte foranledige. For det andet forekommer det mig, at Forholdene paa Landet ikke lade sig sammenligne med Forholdene i Byerne. I Byerne er det jo saaledes, at Folk, der overhovedet faa Lov til at køre med Hestekøretøj, skulle have opnaaet en vis Alder, i de fleste Tilfælde skulle de vistnok være over 18 Aar. Det er jo slet ikke saaledes paa Landet. Paa Landet kommer Bondens Dreng jo til at køre, saa snart han overhovedet kan løfte Tømmen, eller begynder i alt Fald at øve sig derpaa. I de mange smaa Landbrug er det jo saaledes, at Bonden tager den Hjælp, han kan faa af sine opvoksende Børn, og det er meget almindeligt, at saadanne unge Mennesker komme til at styre Heste, komme til at køre dem paa Vejene ved Mergelkørsel, Gødningskørsel, Høstkørsel og al forefaldende Kørsel. Der bliver den store Forskel paa Forholdene i Byerne og paa Landet, at i Byen er det altid haandfaste Folk, som faa Køretøj betroet, men ikke saaledes paa Landet. Jeg tror ikke, man paa Landet vil være glad ved at betro Befordringen til saadanne unge Mennesker, naar de skulle være udsatte for at møde Automobiler. Ja, dersom man paa Landet havde gennemført en frivillig Ulykkesforsikring eller kunde gennemføre en tvungen Ulykkesforsikring! Men det kan jo slet ikke tænkes gennemført i denne Forbindelse, og da det ikke kan ske, forekommer det mig at være en lettere og mere fremkommelig Vej, at de, der benytte Automobiler, forsikre dem, der mulig komme til Skade som Følge af denne Automobilkørsel. Endvidere var Sagen en anden, dersom der for Automobilkørsel blev anlagt særlige Veje ligesom for Jernbanerne. Da kunde der selvfølgelig ikke være Tale om at vedtage særlige Bestemmelser ud over dem, som ere gældende der. Men her er jo Forholdet det, at et nyt Køretøj indføres paa Landevejen. Jeg har da stillet mit Ændringsforslag under Nr. 2, som gaar ud paa det, jeg her har udviklet.

Under Nr. 1 og 3 har jeg stillet Ændringsforslag, som gaa ud paa at sikre, at

tilskadekomne, som ikke selv ere Skyld i Ulykken, opnaa Sikkerhed for, at de virkelig faa den Erstatning, der kan tilkomme dem. I Praksis vil det jo gaa saaledes, at naar Processen er ført til Ende, og det er godtgjort, at de tilskadekomne kunne forlange Erstatning, vil det afhænge af, om Automobilføreren overhovedet er i Stand til at udrede denne Erstatning. Er han ikke det, kan der jo ingen Erstatning ydes. Der er ganske vist en Bestemmelse i Lovforslaget om, at man kan holde sig til Automobil, men naar der er sket Ulykker, vil det jo i Praksis gaa saadan, at man ikke uden videre kan lægge Beslag paa Automobil. I Virkeligheden vil der jo gaa lang Tid hen, inden der overhovedet kan være Tale om at gøre Udlæg i Automobil, og saa kan det maaske være langt borte og ikke være til at faa fat paa. For at forhindre, at det bliver en Tilfældighed, om den tilskadekomne, der er berettiget til Erstatning, faar denne udbetalt, har jeg stillet Ændringsforslaget under Nr. 3, der gaar ud paa, at den for Automobil ansvarlige skal stille fornøden Kaution eller Depositum efter Justitsministerens nærmere Bestemmelse. Hvis en saadan eller lignende Bestemmelse blev vedtagen og fik Lovkraft, vilde den første Følge deraf blive, at Automobilførerne eller -ejerne sluttede sig sammen i gensidige Forsikringsforeninger til Erstatning af de Skader, som de efterhaanden maatte erstatte, eller ogsaa, at et af de bestaaende Forsikringsselskaber paatog sig at tegne disse Forsikringer. Nu antager jeg ikke, at en saadan Forsikring vil være særlig dyr, jeg kan, for at sammenligne det med noget bestaaende, henvise til, at da vi den 7. Januar 1898 fik Loven om Ulykkesforsikring, dannede de ca. 1,000 Andelsmejerier en Ulykkesforsikringsforening, som erstattede Skade langt ud over Lovens Grænser, som endogsaa har erstattet Skade, hvor det udtrykkelig er oplyst, at den tilskadekomne selv var Skyld i Ulykken, saa der ikke kunde være Tale om nogen som helst Skadeserstatning. Det ret betydelige Antal af Ulykker, der ere skete, have for disse 1,000 Mejerier ikke andraget mere end 16—20 Kr. i Aarsbidrag for hvert Mejeri. Jeg tror, at alle Automobilførere ville indrømme, at det vil være langt at foretrække at betale en saadan eller lignende Præmie, og der vil dog næppe forefalde et større Antal Ulykker ved Automobilkørsel, end Tilfældet har været ved vore Mejerier, og vil man paastaa det modsatte, at der bliver langt flere Penge at