

Tilfælde, som omtales i § 23, nemlig det, at der er sket et Sammenstød, som paa en eller anden Maade kan sættes i Forbindelse med Automobilers Benyttelse. Det er altsaa ved den Ændring, som Udvalget har indført, slaaet fast, at Ulykken skal være foregaaet, for at Automobilet skal kunne standse, men hvad Fornøjelse har man af standse Automobilet, naar Grisen har brækket sit Ben, naar Ulykken er sket? Saa er det jo dog tilstrækkeligt at have Kendskab til Automobilets Nummer, og man behøver ikke at standse det, og selv om man ikke finder denne Kundskab tilstrækkelig, bør man dog erindre, hvad det er, man agter at gøre over for de Folk, som befinde sig paa Automobilet, og som jo dog kunne være ganske sagesløse. Det kan i alt Fald være, at det kun er Chaufføren, der er den skyldige, medens Passagererne ere uskyldige, og det kan ogsaa være, at begge Parter ere uskyldige, men de udsættes alle for den samme Fare ved at Automobilet standses. Jeg ved ikke, hvorfra den højtærede Minister har hentet den foreslaaede Bestemmelse, men jeg mindes, at han har gjort grundige Studier i montenegriske Retsforhold, og jeg tænker mig Muligheden af, at den foreliggende Paragraf kan være en Frugt af disse Studier eller af Studier af andre halvbarbariske Staters Retsforhold. Jeg skal som sagt ikke vende tilbage til Omtalen af denne Paragraf, som i daglig Tale og med fuldt Ret kaldes Drabsparagraffen. Jeg ønsker altsaa kun at henvende Opmærksomheden paa, at man ved Vedtagelsen af denne Paragraf uden Nødvendighed vil udsætte de kørendes Liv for Fare.

Jeg skal saa vende mig et Øjeblik til det andet af de Ændringsforslag, jeg omtalte i forrige Møde, nemlig Ændringsforslaget om Nattekørsel. Jeg dvælede en Del ved dette og skal derfor ikke komme synderlig tilbage dertil. Kun skal jeg bemærke, at ved Midvintertid vil „Nat“ ifølge Forslaget sige 17 Timer, idet Solen gaar ned Kl. 3,36 og staar op Kl. 8,41. I disse 17 Timer skal en Mand, som ikke er kommen i Stald med sit Automobil, blive holdende midt paa Vejen. Der skal han holde med sit Automobil i bælgravende Mørke, andre kunne køre paa det, Hestene kunne blive sky for det, men der er ikke Tale om, hvem der skal bære Tabet her. Hvis Automobilet er i Bevægelse, skal Ejeren betale Skaden, men naar det holder stille, have vi ingen Regel. Der er heller ikke Tale om, hvem der skal betale Er-

statning for Skaden, Automobilet gør. Jeg ved ikke, om det er tilladt efter Loven for enhver at bemægtige sig et Automobil, der saaledes skal holde 17 Timer paa Alfarvej, som Hittegods, eller hvorledes den retlige Stilling er, som det indtager. Det rimeligste vilde være, om man supplerede Bestemmelsen om Nattekørsel med en Bestemmelse om, at Automobilejeren skulde blive ved Køretojet og sørge for, at Lygterne vedblivende være tændte, og ellers tage Skade for Hjemgæld. Nu kan ingen Automobilist lægge sin Beregning saaledes, at han kan være inde inden $\frac{1}{2}$ Time efter Solens Nedgang. Det har Udvalget sørgt for. Der er dannet en Regel om Forbikørsel bagfra, der gør det umuligt for nogen som helst at beregne, hvornaar han kommer i Hus, han kan gerne være 10 Timer om at køre en Mil, — naa ja, det vil jeg nu ikke sige, men han kan i alt Fald være meget længe derom, saaledes at han ikke kan gøre nogen Beregning med Sikkerhed. Reglerne om Forbikørsel bagfra findes i Ændringsforslag Nr. 20. Spørgsmaalet om Forbikørsel bagfra er sikkert et af de vanskeligste Spørgsmaal, hver Gang der er Tale om Landevejskørsel. I Vejforordningen har man taget Sagen paa den Maade, at man blot har givet generelle Regler om, til hvilken Side man skal dreje, men ellers har man ladet det ordne sig af sig selv, idet man siger, at naar Folk færdes paa Landevejen med Heste og Vogn, maa de ikke sidde og sove som hjemme i Dagligstuen, de maa være paapasselige, naar de færdes med saadanne Værdier. Ogsaa før Cyklernes og Automobilernes Tid kunde der være Fare ved Forbikørsel bag fra. En Trækvogn kan godt være belæsset saaledes, at Hesten kan blive sky paa Grund af Læssets Natur. Der var altsaa ogsaa efter de gamle Forhold Fare ved Forbikørsel bag fra. Ikke destomindre har man ikke villet gaa til Bestemmelser derom. Da man fik Cyklerne, var det klart, at dette maatte blive Hovedspørgsmaalet. Alle i Udvalget, ogsaa Landborepræsentanterne vare klare over, at de her havde Hovedspørgsmaalet, og kunde vi finde passende Regler her, havde vi klaret Hovedvanskeligheden. Man gik ud fra to Ting i dette Udvalg, først at den ene Klasse vejfarende ikke maatte hindre den anden Klasse af vejfarende i at komme frem. Det var noget, som alle, der havde med Cyklelovsforslaget at gøre, vare enige i. Det andet var, at ved Forbikørsel bag fra gjaldt det mere om at advare Kusken end Hesten. Jeg erindrer, at det blev