

Tilladelse til Kørsel paa Sogneveje og Natkørsel ligger efter Loven i Amtsraadets Haand, og derved behandles mulig i flere Amter Sagen ensidig til Fordel for de ikke automobilinteresserede. Et godt Eksempel herpaa turde følgende Notits fra „Nationaltidende“ af 15. December være:

*Læge pr. Automobil.* — *Et afslaaet Andragende.* Læge Schilder i Tømmerby, der allerede over et Aar har haft Tilladelse til at befare Bivejene i Tømmerby-Lild og Øsløs-Vesløs-Arup Kommuner med sin Automobil, har andraget om at faa denne Tilladelse udvidet til ogsaa at gælde for Bivejene i Hjørdemaal, Vust og Thorup-Klim Kommune. Dette Andragende er imidlertid nægtet for sidstnævnte Kommunes Vedkommende. Beboerne afskæres herved fra det Gode at faa ualmindelig hurtigt Lægehjælp, skriver „Vendsyssels Tid.“ meget fornuftigt.

Loven hemmer Udvikling af Varetransport, svær Lasttransport, Omnibusser, Vogne for Læger og handelsrejsende og lign., ikke at tale om alle de Steder, hvor et Automobil, taget i Industriens Tjeneste, vilde være af stor økonomisk Fordel, f. Eks. ved Fabrikker, Mejerier, Teglværker etc. Det er Lovens egen Skyld, at Nytteautomobilen ikke kan trænge mere frem som i Udlandet, thi hvem kan efter Loven med Fordel udnytte en Transportvogn, naar Kørselen er saa indskrænket, og derfor maa nødvendigvis med en saadan Lov den meste Kørsel være med private Automobiler, der kunne finde sig i disse Indskrænkninger. Men bortset fra Loven, saa maa Udviklingen i sig selv ganske naturlig gaa i den Retning, at det først er de private Køretøjer, der gaa i Spidsen for Bevægelsen. Derved faa Fabrikkerne Lejlighed til ved det købedygtige Publikum at finde de rigtige Typer, som senere ved større Fabrikation kunne fremstilles billigere og da først træde i Transportvæsenets Tjeneste, saaledes som det nu er sket i det øvrige Europa. Den danske Industri paa Automobilomraadet *kan* umulig udvikle sig under den nuværende Lov, thi hvem vil sætte de Kapitaler til Disposition, som ere nødvendige, naar Kørselen ikke er fri Landet over, og det er kun Loven, der hemmer Industrien. Hvor stor denne Industri er udenfor Danmark, turde være en bekendt Sag.

Hvis derfor det ærede Udvalg meget imod vor Forventning, virkelig ikke kan gaa med til at bringe Loven i Samklang med alle andre Love i Udlandet, maa vi høfligt henstille, at følgende Forandringer foretages:

§ 16, *3die Stykke.* Det tillades Ejere (Brugere) af Automobiler at køre paa Sogneveje, der føre til Steder, hvortil de til Stadighed have Ærinde, dog skulle de opgive saadanne til de stedlige Politimyndigheder, der da, om det skønnes strengt nødvendigt, kunne paabyde Indskrænkninger i en saadan Tilladelse.

§ 16, *5te Stykke.* Vil det ærede Udvalg ikke gaa med til Natkørsel, maa vi dog foreslaa noget mere Natkørsel, end hvad Loven angiver, f. Eks. at det opgivne Tidsrum forkortes til fra 1. September til 1. Maj, og at Natkørsel i dette Tidsrum kun er tilladt til Kl. 8 Aften og fra Kl. 6 Morgen, eventuelt ogsaa fra Kl. 12 Aften til Kl. 4 Morgen og med et særligt, f. Eks. grønt Lys som Kendetegn.

Men under alle Omstændigheder maa Transportvogne og Omnibusser have fri Kørsel overalt og om Natten, idet disse Vogne køre langsomt og kunde blive et vigtigt Led i Samfærdselsmidlerne, særlig til Last-, Person- og Postbefordring.

For disse Vogne er denne Tilladelse en absolut Livsbetingelse.

Idet vi haabe, at det ærede Udvalg vil optage denne vor Henvendelse gunstigt, da denne Lovs Forandring til det bedre vil skabe en stor og nyttig Industri til Gavn for Landbrug og Handel, tegne vi

med Højagtelse

Dansk Automobilklub.

E. Knuth.