

*Køge Byraad*, den 6. Juli 1907.

— — — meddele, at Byraadet ikke har noget væsentligt at indvende mod Affattelsen af bemeldte Lov, — naar blot Loven overholdes.

*Roskilde Byraad*, den 10. Juli 1907.

— — — udtale, at det ikke skønner rettere end, at Loven har virket tilfredsstillende, og at de Fordringer, den stiller, ikke er for vidtgaående.

## Præstø Amt.

*Næstved*, den 18. Septbr. 1907.

— — — meddeler, at Præstø Amsraad, paa hvis Møde den 16. d. M. denne Sag forhandles, vedtog ikkun at udtale, at man efter den indvundne Erfaring maatte ønske Overholdelsen af Lovens Bestemmelser sikrede ved betydeligt skærpede Straffebestemmelser, eventuelt ogsaa ved et mere ubetinget Erstatningsansvar for dem, der benytte Automobiler, i hvilken Henseende det vedtoges at henvise til den hermed følgende Erklæring fra Herredsfogden i Tybjerg Herred.

*Tybjerg Herreds Politikammer*, den 17. Aug. 1907.

I Anledning af Automobillovens Revision tillader jeg mig paa Grundlag af de hidtil her gjorte Erfaringer at henlede Opmærksomheden paa følgende Punkter:

Det er endnu de færreste Heste, der ere fortrolige med Automobilerne, og de Kørende have derfor oftest Besvær med at holde Hestene rolige, naar de møde et saadant i stærk Fart. Vel er det foreskrevet, at Føreren af Automobilet skal endog standse, naar Kusken gør Tegn eller han selv bliver opmærksom paa, at Hestene vise Tegn til Ængstelse, men ofte har Kusken begge Hænder behov til at holde paa Hestene, saa at han slet ikke kan gøre Tegn, oftest lægger Føreren ikke Mærke til noget Tegn — idet han selv er stærkt optaget — og næsten altid vilde det være højst vanskeligt ja umuligt at bevise, at der er givet Tegn, eller at Hestene have vist sig ængstelige. Følgen af disse Forhold er, at den Kørende med de urolige Heste ikke opnaar, at Automobilet standser.

En Forbedring i de Kørendes Vilkaar vilde dog formentlig opnaas, naar der tilføjedes Loven en Bestemmelse om, at Automobilet, naar det mødte et Køretøj, stedse, uanset om der var vinket, skulde sætte Farten ned til Skridt (eller hvorledes man nu kunde betegne en Fart af 1 Mil i Timen), og at fuldstændig Standsning af Automobilet altid skulde iværksættes overfor Enspændere.

Til Gengæld kunde maaske Maksimumsfarten af 30 Kilometer sættes op, hvor Vejbanen i hele sin Bredde var fuldstændig fri og Terrainet fremetter og til Siderne let overskueligt.

Med Hensyn til Erstatningsbestemmelserne turde der ligeledes være Grund til at overveje, om disse ikke, ialfald i den nærværende Overgangstid, yderligere end hidtil alt er sket, burde skærpes til Fordel for dem, der ere henviste til at benytte det hidtil gængse Befordringsmiddel.

Som Loven nu er, vil Automobilet, der har gjort Hestene sky, ganske vist i de fleste Tilfælde komme til at betale, eftersom det sjældent vil positivt „fremgaa af Omstændighederne, at Skaden ikke kunde afværges ved den Agtpaaagivenhed og Omhu, der udkræves fra Automobilførerens Side“ (§. 28 1ste Punktum in fine), men selv under saadanne Omstændigheder, f. Eks. altsaa, naar begge Parter er enige i, at Hestene først bleve sky og sprang mod et Træ eller i Grøften dengang Automobilet var lige paa Siden af Hestene, selv da synes det ubilligt at Skaden skal blive hos den, der er henvist til det Befordringsmiddel, der ikke gør sky, men kan gøres sky, medens den anden Part gaar fri. Betænk man, at den med Hestekøretøjet er nødsaget til at benytte dette, og at han aldrig før har haft Lejlighed til at gøre sine Heste bekendt med et Automobil eller dog ikke har haft tilstrækkelig Lejlighed dertil, saa synes det ubilligt at lade ham lide under Følgen af det indtraadte Uheld fremfor at lade Automobilet udjævne dette.