

væltede Vogne med en Hastighed af 60—70 op til 100 km i Timen, hvem kan da læse Numrene paa Automobileerne? Det er disse lovlydige og hensynløse Automobilsportsmænd, der hos Landboerne have skabt en saare naturlig Animositet mod Automobileerne. Og naar de Herrer nu sige, at vi ere kortsynede, intolerante og stokreaktionære, og jeg véd ikke hvad, fordi vi ikke ville give dem Lov til at husere paa vore Landeveje, som de ønske det, skulle de vide, at de selv redelig have Skyld i, at denne Animositet er opstaaet.

I Lovforslagets § 4 staar der, at Justitsministeren skal være bemyndiget til at bestemme, at saavel Motorvogne som Motorcykler skulle være forsynede med Apparater til at kontrolere Kørehastigheden. Det skulde altsaa være automatiske Apparater, som vare utilgængelige for Brugeren af Motoren, og som registrerede Farten. Hvis man havde en saadan Hastighedsmaaler, vilde Politiet kunne øve den fornødne Kontrol og idømme de for tjente Bøder. Men Ulykken er, at vi ikke have Hastighedsmaalere, som ere ganske paalidelige. Man opfinder stadigvæk nye, men endnu er der ikke opfundet nogen, som kan sige absolut sikkert, hvilken Fart Maskinen har taget. Imidlertid haaber jeg, at den Tid vil komme, da vi ville faa en sikker og paalidelig Hastighedsmaaler, og *da*, men jeg tror ogsaa først da, vil Uvillien mod Automobileerne forsvinde af sig selv.

Det, som en Lov om Automobileer først og fremmest skulde bevirke, var, at der blev trukket en bestemt Grænse mellem Nyttøkørsel og Sportskørsel. Ærede Medlemmer ville maaske have Indtrykket af, at jeg just ikke er vild af Henrykkelse over disse moderne Køretøjer, men paa den anden Side indrømmer jeg, at Fremtiden er deres, og at det ikke alene er frugtesløst, men ogsaa dumt at forsøge at lægge sig paa tværs af Udviklingen. Men Uvillien mod Automobileer og ogsaa mod dem, som kun køre med lovmæssig Fart, er stærk overalt ude paa Landet, og det gælder om at gaa frem med smaa Skridt. Det gælder om, at Kusken og Hestene lidt efter lidt blive vænnede til disse Automobileer. Maa jeg i Sammenknytning hertil sige, at jeg tror, man vilde naa et betydeligt Skridt fremad, dersom man besluttede sig til at jævne den ene Landevejsgrøft, idet der i saa Tilfælde vilde komme til at foregaa langt færre Ulykker, end der sker i Øjeblikket.

Landstinget har til § 21 faaet tilføjet

en Sætning, der siger, at Færdselen med Motorvogne, hvis Kørehastighed ikke paa jævn Vej kan overstige 15 km i Timen, er tilladt paa alle Veje, der ikke ere under 6 m brede. Det vil sige, at Lastautomobiler — thi andre bliver det vist ikke — kunne færdes paa Biveje. Jeg tror, at det er et meget betimeligt Fremskridt, og at det er den Maade, vi skulle gaa frem paa. Jeg har modtaget en Skrivelse fra de forenede danske Motorejere, og i denne Skrivelse lægges der megen Vægt paa, at der til den nævnte Sætning skal føjes „og til enhver Tid af Aaret fra 6 Morgen til 8 Aften“. Man gør gældende, at ved den Affattelse, som Landstinget har givet Bestemmelsen i Loven, sættes der en alvorlig Hindring for Nyttøkørsel, idet Vare- og Lastvogne ikke kunne udnyttes med økonomisk Fordel, naar den normale Arbejdsdag indskrænkes af Hensyn til Solens Op- og Nedgang. Jeg kan godt forstaa det fornuftige i dette Ræsonnement, men jeg vil alligevel være noget ængstelig ved at gaa med til en Udvidelse af Loven. Den nævnte Forening andrager tillige om, at Chauffører maa kunne ansættes, naar de ere fyldte 18 Aar, og at Motorcyklister heller ikke behøve at være mere end 18 Aar gamle. Jeg mener for saa vidt ogsaa, at 18 Aars Alderen er en tilstrækkelig høj Alder for en Chauffør og Motorcyklist. Der kræves ingen højere Alder i noget andet Land i Evropa, f. Eks. England fordrer 17 Aar for en Chauffør og 14 Aar for en Motorcyklist. Den ærede Ordfører i Landstinget har sikkert Ret i, at det ikke kommer an paa, om en Mand er 18 eller 20 Aar gammel, men at det kommer an paa den Paalidelighed, som den Mand er i Besiddelse af, som man antager til Chauffør.

I § 7 fastsættes det, at enhver Motorvogn skal være forsynet med to Lygter, som skulle kunne belyse Kørebanen mindst 20 m foran Køretøjet, Motorcykler skulle have en Lygte, der kan belyse Kørebanen mindst 10 m foran. Jeg giver det ærede Medlem for Københavns 13te Valgkreds (Meyer) Ret i, at disse meget kraftige Lygter nødvendigvis maa virke blændende, og ogsaa jeg tror, at de i meget væsentlig Grad ville bidrage til at skræmme Hestene. Jeg tror, at Hestene bleve mindre skræmte, hvis man paa en Motorvogn nøjedes med en god stærk Karetlygte og paa en Motorcykle med en almindelig Cyklelygte.

§ 33 er Erstatningsbestemmelsen, og det hedder deri, at hvis der ved de i Loven omhandlede Køretøjer foraarsages