

naturligt det Spørgsmaal rejst sig, om man saa ikke ogsaa kunde sammenstille visse smaa 4-hjulede Vogne med disse smaa 3-hjulede Køretøjer, og det er vist med fuld Føje, at dette Spørgsmaal er rejst. Naar Ministeriet ikke har gjort dette, da det forelagde Lovforslaget, var det, fordi man fra sagkyndig Side erfarede, at man ikke skulde have paalidelig konstruerede smaa 4-hjulede Vogne. Imidlertid er der dels forevist saadanne for Landstingets Udvalg, dels har jeg selv set saadanne Vogne med 4 Hjul. De var lette, og det blev sagt, at de var fuldt ud gode og holdbare. Derfor er der blevet indsat i § 8 i Lovforslaget en Bestemmelse om, at Reglerne for Motoreykler ogsaa skulde gælde for smaa Motorvogne, hvis egen Vægt ikke er over 600 kg. Længde ikke over 3,50 og Bredde ikke over 1,60 m. Der kan være nogen Tyvyl om, hvorvidt man skal sammenstille disse 4-hjulede Vogne og de 3-hjulede Motoreykler med Motoreykler eller Motorvogne i denne Forbindelse, altsaa med Hensyn til naar og hvor de maa køre, med andre Ord, om man skal henføre dem under § 21 eller § 22. Ved tredie Behandling i Landstinget blev der foretaget en Ændring i § 21, idet man rettede de tre første Ord i Paragraffen: „Færdsel med Motorvogne“ til „Færdsel med Motorkøretøjer“, og derved er der kommet en Uklarhed ind, idet Køretøjer ogsaa omfatter almindelige Cykler, men det er en af de Ting, vi kan ændre under Sagens fortsatte Behandling. Jeg antager, det vil være det korrekte at sammenstille i denne Forbindelse baade 3- og 4-hjulede Vogne med Motorvogne og ikke med Cykler, og det lader sig let gøre.

Det tredie Spørgsmaal, jeg finder Anledning til at omtale, er Hurtighedsbestemmelserne: Spørgsmaalet om, med hvilken Kørehastighed Motorkøretøjer maa bevæge sig. Den gældende Bestemmelse er, at man i København maa køre med 15 km Hurtighed i Timen. Det er Maksimalhurtigheden. Det har jeg foreslaaet forhøjet til 25 km, og dette er ogsaa vedtaget i Landstinget. Jeg har foreslaaet denne Forhøjelse, fordi man næsten ved enhver Automobilkørsel her i København kører med en Fart af omtrent 25 km paa et længere eller kortere Stykke. Med andre Ord, hvis en af os bestiller en Automobildroske og kører bort

med den, undgaas det ikke, at Farten paa en Del af Kørselen er oppe paa 25 km. Hvorfor skal man saa ikke have Loven i Overensstemmelse med, hvad der faktisk sker? Forandringen betyder altsaa ikke, at man i Virkeligheden skulde kunne køre hurtigere i København, end man nu gør, men kun, at man lovfæster den Fart, der her faktisk køres med, fordi Praksis har vist, at den gamle Bestemmelse er umulig at overholde. Ligeledes har man ment, at den Fart, der tidligere var bestemt som Maksimum for Landevejskørselen, nemlig 30 km, kunde forøges til 50 km. Det betyder selvfølgelig ikke, at man altid har Lov til at sætte den Fart op, men at det ikke er forbudt, ikke strafbart at sætte Farten op til 50 km, hvor Kørebanen er fri. Det er sikkert ogsaa en Fart, som mange Automobilister kører med, naar de kører paa en bred Vej, og Banen er fri. Naar der ikke findes et levende Væsen, hverken Mennesker eller Dyr paa Vejen, er der heller ingen Risiko derved. Der er i den senere Tid kommet nogle store, tunge Automobileer i Brug til Varekørsel, og det har Ministeriet haft Opmærksomheden henvendt paa. Der er derfor i Lovforslagets § 3, sidste Stykke, indført en Bestemmelse, der oprindeligt lød paa, at Justitsministeriet er bemyndiget til, hvor Veje eller Broer kan skades ved Kørsel med særlig tunge Motorvogne, enten helt at forbyde saadan Kørsel eller at tillade den paa visse nærmere Vilkaar, men det blev i Landstinget forandret til, at det skal være Amtsraad eller Byraad, der skal give saadan Tilladelse. Jeg tror, at det var at foretrække at henlægge en saadan Myndighed til Justitsministeriet, men i Realiteten har der altsaa ikke været Uenighed om, at der kunde være Grund til at træffe særlige Bestemmelser om denne meget specielle Kørsel.

I § 17 er Bestemmelserne om Chaufføruddannelsen skærpede, idet Ministeriet mener, at naar man lemper Reglerne for Retten til at køre med Hensyn til baade Kørehastighed, Køreret og Kørsel om Natten, er det naturligt at skærpe Forordningerne til de Personer, som faar Lov til at køre Automobileer, thi det kan vist ikke bestrides, at en af de væsentligste Grunde til Klagerne over Automobilkørsel er, at der ikke af de kørende vises for-