

mende. Denne Bestemmelse er efter min Mening ogsaa meget uheldig. Da Loven om Motorkøretøjer sidst var for her i Tinget, førtes der en meget stærk Diskussion om, hvorvidt man nu skulde gaa ned til disse 25 Kilometer eller skulde holde sig til de 30. Den Gang blev det efter meget langvarige Forhandlinger fastsat, at man skulde blive staaende ved de 30. Det vil derfor være et decideret Tilbageskridt, et Tilbageskridt, som mig bekendt ikke er ønsket af Politimyndighederne, i hvert Fald i Københavns og Frederiksberg Kommuner. Jeg vil gerne høre den højtærede Justitsministers Udtalelser i saa Henseende, for det forekommer mig, at naar de Myndigheder, der har det direkte Ansvar for Færdselen, i og for sig ikke stiller noget Krav i saa Henseende, skal man ikke indskrænke den Hastighed, der hidtil har været gældende, og som dog har kunnet passere. Det har netop vist sig Gang paa Gang, at de Motorulykker, som er sket, ikke hidrørte i første Række fra, at vedkommende har kørt med en Fart af 30 eller 50 Kilometer, men Aarsagen har enten været Ukyndighed eller Beruselse.

Endelig har jeg den tredje Hovedindvending at gøre mod det foreliggende Lovforslag, at det bestemmes, at intet Motorkøretøj for Fremtiden maa have en større Egenvægt end 4 000 kg og ikke en større Vægt med fuld Last end 8 000 kg. Det er, saa vidt jeg har kunnet se af de foreliggende Oplysninger, et Krav, som ikke direkte er stillet af de paagældende Vejmyndigheder. Det er et Spørgsmaal, om man skal holde igen paa den Udvikling, der er i Retning af at bruge ret store Lastmotorvogne. Nu har det vist sig, at der er en vis Grænse, man af rent praktiske Grunde ikke bør overskride. Jeg tror, at hvis man satte Grænsen ved 10 000 kg fuldt belastet, vilde man derved praktisk naa det Resultat, som Motorindustrien er naaet til, nemlig at større Vogne kan det ikke nytte at bruge, naar man vil have den rette Fordel af dem. Nu er det ikke saaledes, at de store Motorvogne op til 8 000 kg er i Faatal — i Øjeblikket er der saadant noget som over 600 af den Slags Vogne indregistreret, hvor mange der staar paa Lager, ved jeg ikke —, det er altsaa ikke Smaating, det drejer sig om. Og det er ret uheldigt, synes jeg, at disse Vogne i alleregentligste Forstand skal blive ved at køre paa Dispensationer fra Justitsministeriets Side. Til Slut har jeg en enkelt Bemærkning til den sidste ærede Taler (Pinholt). Det forekommer

mig, saa vidt jeg kunde forstaa af de mange Tal, der blev fremført, at de var af en rent fantastisk Størrelse. Hvis jeg opfattede dem rigtigt, var vi oppe ved 50 Milliarder eller saadant noget. Jeg ved ikke, hvorfra det ærede Medlem faar de Tal, thi efter Udregninger fra den mest kompetente Tekniker paa det Omraade, nemlig Professoren i Vejbygning ved polyteknisk Læreanstalt, vil Omkostningerne til Chaussébrolægning af Hovedvejene i Danmark ikke komme op paa mere end 60 Mill. Kr. Det er ganske vist et stort Beløb, men det nærmer sig dog ikke til det rent fantastiske Tal, som den sidste ærede Taler var inde paa. Derfor tror jeg ikke, man skal lade sig for meget gaa paa af de Tal, der kommer frem i saa Henseende. Der foreligger tilstrækkelige Beregninger fra kompetent Myndigheds Side, der viser, at man med en forholdsvis ringe Bekostning kan faa indført for Hovedlandevejenes Vedkommende en passende egnet Chaussébrolægning for et ringe Beløb.

Dahlggaard: Jeg er ganske enig i de Synspunkter, mit Partis Ordfører (Henningesen) gjorde gældende. Det er klart, at Landevejenes nuværende Tilstand gør en Reform nødvendig paa dette Omraade, og jeg mener ogsaa, man bør foretrække en Begrænsning paa de to Omraader, der er afgørende for Sliddet paa Landevejene, nemlig Lastautomobilernes Vægt og Personautomobilernes Kørehastighed, frem for at gaa til alt for drastiske Skattebestemmelser overfor alt, hvad man kan kalde Nyttekørsel. For mig er der heller ingen Tvivl om, at det Fremskridt, som Biltrafikken i det hele betegner for Befolkningen og Samfundet, kan bevares, selv om der sker Indskrænkninger paa disse Omraader. Naar der imidlertid er Tale om Skattebestemmelser af den Art, som der er i dette Lovforslag, er der et Forhold, som jeg gerne vil pege paa, nemlig dette, at i Virkeligheden kommer saadanne Bestemmelser meget let til fortrinsvis at betegne en Uret imod de Egne, som i Forvejen er forfordelte i trafikmæssig Henseende. Jeg repræsenterer Egne, hvor store, tætbyggede Kommuner har 3 Mil og derover til den nærmeste Bane, og det kan ikke nægtes, at Beboerne i saadanne Egne maa se med noget blandede Følelser paa, at medens de i disse Aar gennem deres Skatter har været med til at betale Underskuddet til de Baner, som andre Egne har nydt godt af, skal der nu lignede betydelige Skatter paa de Transportmidler, som i de sidste