

Chauffører, der træffes i beruset Tilstand. Men hvad er „beruset“? Det er et meget elastisk Begreb, og der er ingen Tvivl om, at en Chauffør, en Automobilfører uden paa nogen Maade at være beruset dog kan have nydt Spiritus i større Udstrækning, end han kan taale, saaledes at hans Haand bliver usikker, og hans Øje ikke ser saa klart som ellers, og der kan være mange Situationer, hvor det er ganske afgørende for en Automobilfører, at han ikke har nydt Spiritus. Det er for sent at kaste Brønden til, naar Barnet er druknet, og med den Udvikling, som Automobilfærdselen har taget, er vi, saa langt det er muligt, pligtige til at værgе alle de mange andre, der færdes paa vore Gader og Veje, det være sig kørende, cyklende eller Fodgængere, mod de Ulykker, der kan ske ved, at Automobilførere, selv om de ikke kan siges at være berusede, dog er under en saadan Indflydelse af Spiritus, at de ikke er de sikre Førere af deres Vogne, som de burde være.

Det er ud fra denne Grundbetragtning, man har indført denne Bestemmelse, gældende ikke blot dem, der kører for Betaling, men alle. Det samme kan siges med Hensyn til Rygning. Jeg synes ikke, det er urimeligt, at forlange af de Folk, der sidder ved Rattet og fører deres Vogne, at de ikke maa ryge Tobak. Jeg har set, hvorledes Chauffører, naar de skulde tænde deres Cigaret, har haft overordentlig Besvær med at faa Ild i den og har sluppet Rattet og ladet Vognen køre, maaske langsomt. Den Slags Fristelser er de udsatte for, naar de ryger, medens de fører deres Vogn.

Hvad angaar Kørselshastighederne, har der jo ikke endnu her været fremsat nogen Anke i Retning af, at de er ansatte for højt, men vi ved, at der er mange, der mener, at de Kørselshastigheder, vi har fastsat, er for høje. Der er mangfoldige i Befolkningen, der mener, at 30—35 Kilometer havde været tilstrækkeligt. Men ogsaa her foreligger der et Kompromis, og man maa i denne Forbindelse tage i Betragtning, at der er fastsat meget betydelige Begrænsninger i Kørselshastigheden overalt, hvor der paa nogen Maade kan være Fare paa Færde, saaledes at Maksimumshastigheden kun gælder for Steder, hvor der ikke paa nogen Maade kan være Tale om nogen Fare derved.

Der har været anket meget stærkt over, at Sporvognskonduktører skulde kunne give Tegn til, at Automobilet skulde stoppe ved et Sporvognsstoppested. Ogsaa dette er et Kompromis. Fra mange Sider har der været foreslaaet, at man helt skulde forbyde Automobilet. Forbikørsel ved Sporvognsstoppe-

der; men det har man ment var en for rigoristisk Bestemmelse i en By som København, hvor der findes en Mængde Sporvognsstoppesteder, ved hvilke Forbikørsel kan ske uden ringeste Fare for Færdselen. Man vilde jo dog ogsaa nødig genere Automobilfærdselen, og man er derfor blevet staaende ved dette, at Sporvognskonduktøren skulde kunne give Tegn til Automobilet om at standse. Herimod er der ogsaa indvendt, at der derved tages et Ansvar bort fra Chaufføren. Det gør man dog ingenlunde; thi der findes i Forlaget adskillige Bestemmelser, ifølge hvilke Føreren har det fulde Ansvar, hvor han kører paa vanskelige Steder. Man maa imidlertid erkende, at som Forholdene er her i København, hvor mangfoldige Sporvognspassagerer samles ved Sporvognsstoppestederne og ofte tvinges ind paa Fortovet af forbikørende Automobilet, hvorved der ofte opstaar Skænderi mellem Publikum og Chaufførerne, vil en saadan Bestemmelse kunne virke heldigt. Det har ogsaa været foreslaaet, at Publikum selv skulde kunne give Tegn til Chaufføren om at standse. Det har man dog ikke kunnet enes om; men da der jo i Regelen er 3 Sporvognskonduktører, nemlig en paa Motorvognen og en paa hver af Bivognene, af hvilke der i Regelen er 2, vil dog i Regelen en af disse, naar der er en større Forsamling af ventende Sporvognspassagerer, kunne give Tegn til et Automobil, der maser paa og vil frem. Automobilet skal jo ifølge Bestemmelserne i Loven paa det paagældende Sted køre saa langsomt, at de kan standse øjeblikkelig, og et Tegn fra Sporvognskonduktøren skal da være tilstrækkeligt til, at Chaufføren standser straks. Noget tilsvarende er jo ikke ubekendt allerede nu. Der staar jo i den gamle Lov, at hvis en Kusk, der kører paa en Landevej eller paa en Gade, skønner, at hans Heste bliver bange for et Automobil, har han Ret til ved Tegn at standse et Motorkøretøj, og der findes oven i Købet særlige Straffebestemmelser for en Automobilfører, der ikke vil lystre et saadant Tegn fra en Kusk. Det ligger da nær, at man maa kunne lade en Sporvognskonduktør ved Tegn give Forbud mod Forbikørsel ved et Sporvognsstoppested, og jeg tror, at dette i mange Tilfælde vil kunne være heldigt.

Fra det ærede Medlem Hr. Svens Side er der blevet opponeret imod Bestemmelsen om, at det Vejraad, som har været foreslaaet af Ministeriet, skulde bortfalde. Jeg har været blandt dem, der længst muligt har holdt paa, at Vejraadet skulde bibeholdes, men det har ikke været muligt at opnaa Enighed herom. Jeg maa imidlertid sige,