

tomobillov, navnlig dennes §§ 22, 24 og 32, til at kunne bremse en saadan Kørsel som den, vi har, har ment det nødvendigt at forandre Loven.

Jeg skal af praktiske Grunde afstaa fra at komme ind paa ret mange af de Enkeltheder, som Lovforslaget indeholder. For det første maa jeg bekende, at det har været noget vanskeligt at komme igennem, navnlig da jeg maatte gennemgaa det, forinden vi havde det rentrykte Forslag, der er oversendt fra Folketinget. Det er jo en ret vanskelig Maade at bedømme et Lovforslags Virkninger paa, naar der foreligger først et Lovforslag, hvor der i en Paragraf er 36 Numre med mange Undernumre, saa foretages Ændringer i Folketinget, hvorved Numrene forskydes, og der kommer nye Numre ind, og endelig Ændringer ved tredie Behandling i Folketinget, der er stillede til Numre, der ikke findes noget Sted; det var altsaa noget vanskeligt, men jeg kom igennem det. Men til Trods for, at jeg har Specialkendskab til visse af disse Forhold, skal jeg begrænse mig til kun at omtale enkelte af de væsentligste Spørgsmaal, der knytter sig til dette Lovforslag. Det er efter min Mening tre: Kørselshastigheden, Ansvarligheden samt Afgiftens Størrelse og Fordelingen af den.

Af Ministeriet var der foreslaaet en Kørehastighed af 50 km, den har Folketinget nedsat til 45, Lastbiler skal have betydelig mindre Kørehastighed, det er naturligvis, fordi de gør mere Fortræd paa Vejbanen ved at skrue Grus op med den store Vægt, de har; derfor maa de have mindre Kørehastighed. Om den, som er foreslaaet, er stor nok efter Formaålet, er et Spørgsmaal for sig, det kan jeg ikke afgøre. Men i det hele taget lægger jeg nu for mit Vedkommende ikke saa megen Vægt paa en større eller mindre Hastighed, som jeg lægger Vægt paa den Ansvarlighed, der burde præge dem, der fører Automobil. Jeg tror ikke som den ærede sidste Taler, at det vil være muligt at overlade det til Bilisterne selv at opdrage sig selv. Den Tid, der er gaaet forud, har desværre vist, at man ikke har kunnet gøre det, derfor kommer Lovforslaget. Jeg tror ikke derpaa, derfor maa der Bestemmelser til. Men om Hastigheden skulde være 50 eller 45, havde for mig ikke spillet nogen Rolle, det er ikke det afgørende, men derimod, som sagt, Ansvarligheden, og der er betydelig Forskel paa den Maade, hvorpaa Mennesker fører et Automobil. Jeg har hørt Motorfolk

forklare, hvorledes det gaar til. De siger: I andre kan sagtens ræsonnere, men naar man sidder ved sit Rat, er det, ligesom der farer en Djævel i Mennesket, saa skal man blive ved at dreje paa det for at komme hurtigere og hurtigere frem for dog muligvis at kunne slaa sin egen Rekord. Ja, det er en Følelse, som kan bemestre sig Mennesker, naar de har dette Rat i Haanden, men det er en Følelse, som medfører Forhold, der i høj Grad kan gaa ud over deres Medmennesker, og det er naturligvis for at bremse denne lidt for frie Følelse, at der maa strengere Bestemmelser til. Nu vil der, som den foregaaende ærede Taler omtalte, ske nogle Forandringer med Proven. Det er jo en meget vigtig Ting, men om man her har truffet det rette ved fuldstændig at stryge de Folk, som har været antagne af Amtmændene eller andre Myndigheder som Automobilistlærere, er jeg ikke saa helt sikker paa. Selvfølgelig afskæres de ikke fra ogsaa i Fremtiden at undervise i Automobilkørsel, men man giver det fuldstændig frit til baade den ene og den anden, idet man giver alle Adgang til at være Lærere, blot de er Førere. Jeg er ikke sikker paa, at det vil være godt lige paa en Gang, paa en Studs at give fri Bane i saa Henseende. Det er den Ændring, som herefter skal ske i Automobillovens § 17. Men saa staa der videre, at Eleven skal underkaste sig en af Justitsministeren foreskrevne Prøve for dertil af Ministeren beskikkede sagkyndige, han skal godtgøre at være i Besiddelse af fornødent Kendskab til Maskinen og dens Behandling, til Færdselsreglerne samt til Motorlovens Bestemmelser. Disse to sidste Bestemmelser er kommet ind i Folketinget, og det er overmaade gavnligt, synes jeg, thi det er jo ikke tilstrækkeligt, at Førerne har Kendskab til Maskinen, eller at de har Bevis for, at de har Kendskab til Maskinen, for Kendskabet til Maskinen maa i Regelen blive overmaade tyndt. For at have Kendskab til en Motor, der bevæger et Automobil, skal man i hvert Fald have mekanisk Sans, man skal helst være Mekaniker. Lad det nu være, som det vil, men mekanisk Sans har mange af disse Gullaschherrer ikke haft. De havde ikke mekanisk Sans, de havde bare Sans for at blære sig og vise, hvor mange Penge de havde tjent. Altsaa, det er en udmærket Bestemmelse, at de skal kende Færdselsreglerne og Motorlovens Bestemmelser, det kan vist knibe nok alligevel. Jeg tror ikke, at de 25 Timer, vedkommende skal have kørt i,