

Motorkørselen har taget i de sidste Aar, maa det indrømmes, at det er en meget stor Del af Befolkningen.

I Maj Maaned i Fjor blev der i København afholdt et stort Motormøde, i hvilket den højtærede Minister deltog — det var jo ganske kort Tid efter, at den højtærede Minister havde tiltraadt sit høje Embede. Ved den Lejlighed henledte jeg Opmærksomheden paa, at det for at faa ensartede Forhold vedrørende Motorkørselen vilde være nødvendigt at tage de motorsagkyndiges Forhold op til en nærmere Undersøgelse, og min første Tak til den højtærede Minister gælder den Bekendtgørelse af 26. Februar 1925, hvorved der blev sat en Grænse for de meningsløse store Gebyrer, enkelte af de sagkyndige oppebar. Jeg ser paa Finansloven, at den højtærede Minister paa § 18 har opført et i den Anledning Statskassen tilfaldende anslaaet Beløb af 75 000 Kr. Dette Beløb vil sikkert blive betydeligt større, det bygger jeg paa det Resultat, der foreligger for det afsluttede Juli Kvartal, hvori der, efter hvad jeg har bragt i Erfaring, er indbetalt for Københavns Vedkommende ca. 30 000 Kr. og for den øvrige Del af Landets Vedkommende vistnok ca. 70 000 Kr., idet der saa endda er nogle Restancer tilbage. — Min anden Tak til den højtærede Minister gælder det Forhold, at der ud over Landet er ansat en Række nye sagkyndige, hvilket har betydet en stor Lettelse for Motorfolkene. Disse Forhold viser, at den højtærede Minister virkelig ønsker at bringe ordnede Forhold til Veje og har den rette Forstaaelse af og Velvillie overfor Motorfolket, og jeg kan sige, at det har vakt almindelig Tilfredshed og Anerkendelse ud over Landet.

Min Anmodning nu til den højtærede Minister er, at han vil gaa til Bunds i Sagen og faa fjernet den Hindring, der endnu er til Stede for, at der kan blive det rette Forhold og den rette Tillid mellem den øverste Myndighed og Motorfolket. Jeg gaar lige til Sagen og siger: Det opnaas kun ved at anbringe Hr. Ingeniør Falck, Justitsministeriets sagkyndige, paa hans rette Plads. Jeg skal tillade mig at kaste et Strejfflys over Hr. Falcks Virksomhed. For at der ikke hos ærede Medlemmer skal ligge nogen Misforstaaelse, vil jeg gøre opmærksom paa, at denne Ingeniør Falck ikke er identisk med Direktør Falck for Redningskorpset.

Vi ved alle, at Hr. Falck i udstrakt Grad har været benyttet af Ministeriet som

teknisk raadgivende. Det drejer sig om specifikt autotekniske Spørgsmaal, som saavel den højtærede Minister som Ministeriets Embedsmænd ganske naturligt savner Forudsætningerne for at kunne bedømme, og den Mand, Ministeriet dér maa kunne henvende sig til, maa være en Mand, Ministeriet fuldt ud kan stole paa og være tjent med, fordi de Bekendtgørelser og Cirkulærer, der udstedes paa Grundlag af hans Raad og Indstillinger, har Ministeriet jo udadtil Ansvar for. Jeg tager ikke i Betænkning at sige, at en slettere og daarligere Raadgiver end Hr. Falck har Ministeriet neppe kunnet faa, og Hr. Falck har efter min og mange andres Mening i højeste Grad misbrugt den Tillid, det høje Ministerium har vist ham. Det eneste, jeg har hørt til Forsvar for Hr. Falck, er det, at han skal være saa dygtig. Ja, jeg er tilbøjelig til at tro, at Manden er alt, alt for dygtig. Han har ganske simpelt kloroformeret Ministeriet med sin Dygtighed. Jeg vil bede den højtærede Minister om paa den Foranledning, her gives, at gennemgaa nogle af de Beretninger, Indstillinger, Forslag, eller hvad det nu drejer sig om, som Hr. Falck har afgivet. Han vil da se Skrivelser op ad Vægge og ned ad Stolper om de reneste Ubetydeligheder og i den Grad spækkede med tekniske og matematisk-videnskabelige Formler og Udregninger; saa jeg tvivler om, at den højtærede Minister vil forstaa ret meget af det, og hvor meget Ministeriets Embedsmænd har forstaaet, skal jeg lade staa hen.

Jeg kunde tænke mig, at de Herrer hurtigst muligt har søgt Konklusionen og saa følt sig overbevist om, at med saa megen Videnskab foran maatte den være all right. Jeg beder dette sammenholdt med det, jeg senere skal fremføre angaaende den Maade, hvorpaa forskellige Domstole har bedømt dette Forsøg paa Kloroformeret fra Hr. Falcks Side.

Forinden skal jeg med et Par Eksempler dokumentere, hvorledes Cirkulærevirksomheden har virket. Jeg begynder med Cirkulæret af 25. August 1923, der vedrører Ford-Vogne. I Punkt 1 anføres, at den største Last ikke maa overstige 2 000 kg for 1 Tons Vogne, og i Punkt 2, at der skal være et Melletrum af mindst 20 mm mellem Forbindelsesstangen for Forhjulene og Trianglen for Forakslen. Hvorledes har man nu kunnet opfylde dette Krav? Ja, Folk har ganske simpelt, da Ford-Vognene er en Standardtype, været nødt til at gaa