

hen og bøje disse forskellige Stænger og bringe dem ud af deres naturlige Leje og derved gøre denne Vogn mindre driftssikker, end den i Virkeligheden skulde have været. Det maa vel sagtens efter lange alvorlige Overvejelser være gaaet op for Hr. Falck, at det var galt; for under 28. Juli 1924 udkommer der et Cirkulære, hvorefter de to her berørte Bestemmelser fuldstændig annulleres, uden at der paa nogen Maade har fundet Ændringer Sted i Vognens Konstruktion, og det hele, man har opnaaet, er, at man til ingen Nytte har paaført en Række Mennesker Gener og Bekostning.

Jeg fremdrager Cirkulæret af 4. Marts 1925, hvori man kræver, at Længden af Karosseriet, regnet fra Fodbrættet; ikke maa overstige 3,6 Meter, hvoraf Førersædet eller Førerhuset paa Lastmotorvogne ikke maa optage mere end 1,1 Meter. Dette Krav er i sig selv umuligt, hvad enhver, der har en lille Smule Kendskab til Motorforhold, maa indrømme. Men der gaar heller ikke mere end $\frac{1}{2}$ Aar, saa kommer der den 15. Oktober 1925 et Cirkulære, hvor man fordrer, at nu skal Førersædet mindst være 1,1 Meter, det vil sige, at i det første Cirkulære stiller man Maalet 1,1 Meter op som et Maksimumskrav, og saa gaar man over og stiller det op som et Minimumskrav. Det er Forhold, der i alle Tilfælde tyder paa, at Hr. Falck ikke gennemtænker Sagerne tilstrækkelig alvorligt, inden han foranlediger Ministeriet til at udsende saadanne Bekendtgørelser.

Typisk er imidlertid Bekendtgørelsen angaaende Gummiringene paa Motorkøretøjer: I Henhold til Motorloven § 3 er det paalagt Justitsministeren at fastsætte de nærmere Regler for Ringenes Art og Dimensioner. Den 28. August 1922 udstedes der en Bekendtgørelse angaaende disse Forhold. I denne Bekendtgørelses § 9 hedder det „Allerede indregistrerede Motorkøretøjer, hvis Hjulbeklædning ikke tilfredsstillende i nærværende Bekendtgørelse opstillede Krav, skal senest den 1. September 1923 bringes i Overensstemmelse med disse“. Bekendtgørelsen skal træde i Kraft den 1. September 1922. Nu er det mig bekendt, at der rettedes alvorlige Advarsler mod denne Bekendtgørelses Form, Advarsler, som var baseret paa saavel tekniske som videnskabelige og praktiske Hensyn, et Forhold, som jeg selvfølgelig ikke kan forlange, at den højtærede nuværende Minister skal være kendt med, da det jo ligger før hans Ministertid, men det kan dokumenteres — jeg har Dokumenterne her —, og det kan selvfølgelig ogsaa dokumenteres i selve Ministeriet. Be-

kendtgørelsen skulde altsaa træde i Kraft den 1. September 1922. Nu beder jeg ærede Medlemmer høre her. Den 28. August 1923 udstedtes en Bekendtgørelse, hvorefter dette Forhold ikke skulde træde i Kraft før 1. April 1924. Den 28. Marts 1924 udstedes en ny Bekendtgørelse, hvorefter det stadig ikke skal træde i Kraft før 1. April 1925, og den 28. Marts 1925 udstedes en Bekendtgørelse, hvorefter det ikke skal træde i Kraft før 1. Oktober 1925. Jeg har ikke haft Lejlighed til at gøre mig bekendt med, om der nu er udstedt en Bekendtgørelse.

Nu kunde jeg tænke mig, at den højtærede Minister vilde svare mig: Ja, men kære Hr. Hedelund, det er af Hensyn til Motorfolkene, at vi stadig har udsat dette Krav. Ja vel, jeg takker ogsaa, fordi Ministeren har udstedt disse Bekendtgørelser, men det, der for mig er Hovedsagen, er at paavise, at der har manglet virkelig Dygtighed, Indsigt og Forstaaelse af disse Forhold, den Gang den oprindelige Bekendtgørelse blev udstedt, og jeg vil tilføje; at det, der er kommet for Dagen her, absolut ikke er flatterende for Konsulentvirksomheden. Jeg forbigaar Vejledningen for de motorsagkyndige under Hensyn til den Velvillie og Forstaaelse, som den højtærede Minister har lagt for Dagen overfor Motororganisationen ved at ville føre en Forhandling med den om denne Vejledning. Skulde det yderligere være Tegn paa, at den højtærede Minister er ved at gennemskue Hr. Falck, vil jeg være den første til at hilse det med Glæde.

Hr. Falcks Forhold til Domstolene er af en særlig interessant Karakter, og jeg skal fremdrage nogle Eksempler derpaa. Jeg skal bevæge mig helt op i Højesteret og fremdrage et Eksempel derfra. Der skete den 23. November 1923 desværre en Automobilulykke nede ved Slagelse. En Dame kørte Vognen, og et Par Damer var Passagerer. Den paagældende kvindelige Chauffør kørte mod en af disse Staaltraadstænger, som gaar ned fra Telefonpælene, desværre med det uheldige Resultat, at en af de paagældende kvindelige Passagerer blev dræbt. I denne Sag, som altsaa var en meget alvorlig Sag, afgav Ingeniør Falck en Erklæring til Landsretten for den offentlige Anklager, og Højesteret omtaler hans Syn paa Sagen i Domspræmissen — med den højtærede Formands Tilladelse skal jeg citere, hvad der staar: „I Henhold til de i Landsretten anførte Grunde, hvorved dog bemærkes, at der ikke kan tillægges den i Dommen omtalte Erklæring af Ingeniør