

de i Berlin gældende Regler samt svensk Kommissionsforslag af 1929 — gjort Undtagelse for Børn under 6 Aar, naar der er indrettet særlig Siddeplads til dem.

I Politivedtægten for København forbydes det under Kørsel paa Cykle at medføre Genstande, der har en Længde af over 3 m eller et Fladeindhold af over $\frac{3}{4}$ m² eller en Vægt af over 30 kg, og flere andre Politivedtægter har lignende Bestemmelser. Udvalget mener dog at burde indskrænke sig til at foreslaa som almindelig Regel, at der ikke maa medføres Genstande, der er til Ulempe for den øvrige Færdsel, samt at foreslaa en Bemyndigelse for Justitsministeriet til nærmere at fastsætte Vægt og Dimensioner.

Det foreslaas endvidere, at Justitsministeriet kan forbyde Anvendelsen af Cykler, der paa Grund af deres særlige Konstruktion frembyder Fare for Færdselssikkerheden. Der er i de senere Aar fremkommet en ny Type meget lange Varetransportcykler med 2 Hjul. Vareladet ligger mellem Hjulene, og den cyklende kan ikke naa et Styr, der er anbragt paa sædvanlig Maade over Forhjulet, men der er anbragt et ekstra Styr, som er forbundet med det forreste Styr med Kæder. Da disse Cykler er særlig almindelige i Aalborg, har Udvalget forespurgt Politimesteren i Aalborg, hvilke Erfaringer han har gjort med Hensyn til disse Cyklers færdselsmæssige Anvendelighed. Politimesteren har udtalt, at »Cyklerne ifølge hele Konstruktionsmaaden er langt mindre underlagt Cyklistens Herredømme end den almindelige Cykle, og at deres Længde ved Skiften af Færdselsretning absolut maa betegnes som værende i høj Grad til Ulempe. Naar dertil kommer, at den sidste Udartning af Cyklerne bestaar af Stivere, der fra Pedalhøjden gaar skraat opad og udad, antager Cyklen ved Paalæsning af Varer til Tider et større Omfang end en almindelig Motorvogn. — En belæst Varetransportcykle i stærk Fart er efter de her gjorte Erfaringer et af de i Gadebilledet mest uberegnelige Færdselsmomenter ogsaa af den Grund, at Varenes Tyngdepunkt tvinger Føreren til indtil en vis Grad at benytte sig af Kroppen for at skabe en vis Balance; dette gør sig især gældende ved Kørsel omkring Gadehjørner, hvor det korte Sving til højre i Virkeligheden slet ikke kan tages, blandt andet ogsaa paa Grund af Cyklens Længde og ringe Manøvrkraft. — Min Erfaring med Hensyn til disse Transportmidler konkluderer derfor i, at de — til Trods for deres Anvendelighed i Forretningslivet — er saavel en Ulempe som ved Overlæsning en Fare for Færdslen, ikke mindst fordi en saadan stærkt belastet Cykle i de fleste Tilfælde føres af en mindreaarig Person, der i vanskelige Situationer vil være ude af Stand til at beherske den.«

Det er muligt, at der endnu ikke med Hensyn til disse Cykler er indhøstet tilstrækkelige Erfaringer til, at det kan siges, at de bør forbydes. Men Tilfældet viser, at der paa Cyklernes Omraade er Mulighed for Nydannelser, som kan være til Ulempe eller Fare for Færdslen, og der bør derfor aabnes Adgang til et Forbud mod saadanne Cykler.

Udvalget har drøftet, om det bør kræves, at Cykler skal være forsynet med sikker Bremse. Da Cyklisterne normalt i egen Interesse vil holde Cyklen forsynet med en tilstrækkeligt effektiv Bremse, og da daarlige Cyklebremser ikke vides i større Omfang at have givet Anledning til Ulykker, har man dog ikke foreslaaet nogen Bestemmelse herom.

Endvidere har der været Forslag fremme om Indførelse af tvungen Ansvarsforsikring for andre Køretøjer end Motorkøretøjer (derunder Cykler). For Cyklernes Vedkommende har den Tanke været fremsat, at Forsikringen kunde gennemføres uden Policer og Præmiebetaling ved, at der af Cyklegummi betaltes en vis Afgift, der anvendtes til Dækning af de Erstatningskrav, der paadrages ved Cyklekørsel. En Forudsætning for at indføre saadan tvungen Ansvarsforsikring maatte det dog være, at man havde et fyldestgørende Erfaringsgrundlag med Hensyn til Betydningen af de af andre Køretøjer