

føre Lygter i Mørke. § 17 indeholder i det væsentlige de samme Bestemmelser, som er kendt fra Motorloven. I § 18 foreslaas det, at der gives Justitsministeren Bemyndigelse til at bestemme, at alle Cykler i Tiden fra $\frac{3}{4}$ Time efter Solnedgang til $\frac{3}{4}$ Time før Solopgang skal være forsynet med Lygte, der viser rødt Lys bagud, eller med et af Justitsministeriet godkendt, bagfra synligt Refleksglas, et saakaldt Katteøje. Det er en Bestemmelse, som er opretholdt i Folketinget efter en Demonstration af Katteøjne en Aften, da det var mørkt. Om Bestemmelsen førtes der ret lange Forhandlinger, og der var megen Uenighed om en saadan Bestemmelse allerede ved Behandlingen af Motorloven i 1909. I Justitsministeriets oprindelige Forslag var der i denne Paragraf medtaget Hestekøretøjer og Trækvogne, men dem har Folketinget ikke ment at burde medtage. Personlig er jeg ikke ganske overbevist om Nytten af disse Baglanterner og særlig ikke om Nytten i Forhold til de Udgifter og det Besvær, de paafører de cyklende. Jeg tror ikke, at disse Baglanterner og Katteøjne spiller en saa stor Rolle for Færdselens Sikkerhed, som mange mener. Jeg mener, at Cyklisterne let vil faa en ret falsk Tryghedsfølelse, som kan blive skæbnesvanger. Hvis f. Eks. deres Lygte gaar ud, og de ikke er opmærksomme paa det, eller hvis Katteøjet bliver dækket paa en eller anden Maade, som det jo kan tænkes, kører de i den Tro, at alt er i Orden, og vil let blive paakørt. Jeg tror, at de vil være ganske anderledes paamindet om, at de skal være forsigtige, naar den Advarsel, de faar, alene bestaar i de Lys-signaler, som kan komme fra et bagved kørende Automobil — forfra kan de jo sagtens klare det —, og de stærke Reflekslys, som Motorlanternerne kaster fremad. Det er dog Hensigten, at Motorkøretøjerne skal køre i Mørke med megen Forsigtighed, og at der fra Chaufførernes Side skal vises stor Agtpaaagivenhed; hvis dette sker, tror jeg, at de nok kan observere Cyklisterne rettidigt ved Hjælp af deres Forlanterner. Det vilde være en anden Sag, hvis der overhovedet ikke færdedes nogen paa Vejene, som ikke havde Katteøje, men saa langt tror jeg dog ikke, vi tør gaa. Jeg vil derfor være tilbøjelig til at tro, at baade Fodgængere og Hestekøretøjer langt snarere vil blive skærmet, naar Forholdene er saaledes, at der i Mørke absolut skal fares med Forsigtighed fra Motorkøretøjernes Side, og jeg vil under Hensyn hertil henstille til Justitsministeren, at han, hvis Lovforslaget

skulde blive vedtaget i denne Form, nøje overvejer disse Forhold, forinden den i Lovforslaget givne Bemyndigelse bruges.

§ 19 omhandler, som der udførligt er gjort Rede for af den højtærede Minister, Rutekørsel med Automobiler. Det er naturligt, at der i denne Lov optages Bestemmelser herom, al den Stund det jo specielt er Motorkøretøjerne, der har foranlediget dette Lovforslags Fremkomst. Vi har i disse Rutebiler faaet et udmærket godt og hurtigt Køretøj, et Køretøj, der i langt højere Grad end Jernbanerne kan komme i Nærheden af eller naa helt ind til Folks Dør, og jeg tror, der i nogen Grad vil kunne anvendes Ruteautomobiler i Stedet for Jernbaner særlig i tyndt befolkede Egne. Muligvis vil en Rutebils Kørsel i en tyndt befolkede Egn endogsaa kunne bevirke, at Egnen derigennem ophjælpes saaledes, at der senere kan blive Tale om at anlægge en Jernbane, for saa vidt Godstrafikken skulde blive saa stor, at det maatte paakræves. Ruteautomobilerne er jo nemlig specielt beregnet paa Personbefordring; for Godsbefordringen har Automobilerne ikke den samme Betydning. Jeg er ogsaa af den Anskuelse, at der er vedtaget Jernbaner, som man meget godt kunde have undgaaet at anlægge ved, at der i Stedet kørtes med Ruteautomobil paa passende Veje. Jeg tror, man maa hilse med Glæde den Udtalelse, som den højtærede Trafikminister fremkom med i Folketinget under Finanslovedebatten i Efteraaret: at han vilde lade dette Spørgsmaal nærmere undersøge. Efter hvad der er opgivet mig, er der i det sidste Aar kørt af Ruteautomobiler ca. 70 Millioner Personkilometer mod 300 Millioner Personkilometer paa Privatbanerne og 1 Milliard paa Statsbanerne. Det vil altsaa ses, at Rutebilerne har deltaget i den offentlige Personbefordring med ca. 5,5 pCt., forudsat, at disse Tal er rigtige, hvad de er for Banernes Vedkommende, men hvad jeg ganske vist ikke tør hævde for Rutebilernes Vedkommende. For Privatbanerne bliver Tallet 16 pCt., for Statsbanerne ca. 78 pCt. i det sidst forløbne Aar. Det er altsaa en ret væsentlig offentlig Trafik, der foregaar med disse Ruteautomobiler. Det er derfor ogsaa naturligt, at der fra det offentlige Side kræves truffet fornøden Sikkerhedsforanstaltninger. Det er jo af Hensyn til det Slid, som Automobilerne bevirker paa sognekommunale Veje og paa Byernes Gader og Veje, at der paalægges dem Afgifter, som udelukkende skal bruges til Forbedring og Istandsættelse af Vejene. Det er sikkert ogsaa i Ruteautomobil-