

### [Tholstrup.]

befærdede veje. Og skiltene bør naturligvis anbringes, så man ikke kan undgå at se dem, nemlig i samme højde som billygterne. Men der bør ikke opsættes sådanne stopskilte ved hovedveje, hvor der er frit udsyn. Der skal blot opsættes hovedvejsskilte i samme lave højde, men her overlader man til motorføreren selv at vurdere nødvendigheden af fuldt stop, idet han her kan se, om der er fare for påkørsel. Laver man et rigoristisk stoppåbud, vil det i sådanne tilfælde opfattes som urimeligt og vil blive overtrådt, og det er jo netop det, vi skal undgå i lovgivningen: at lave love, som folk finder urimelige, for det nedsætter respekten for love i almindelighed. Og der trænges så sandelig her i landet til noget mere respekt for lovene, men det kan der først komme, når de bliver rimeligere og der bliver nogle færre af dem.

Vejafmærkningerne bør i det hele taget stærkt forbedres, f. eks. bør der foran vejsving opsættes advarselsskilte af en anden karakter end de nuværende skilte, nemlig skilte, der er påmalet vejsvingenes nøjagtige kurve, så de kørende kan tilpasse sig efter de specielle forhold. Det er urimeligt f. eks. at skrive på et skilt „ikke over 20 km i timen de første 500 m“, når forholdene tillader en fart på det tredobbelte. Men man skal heller ikke gøre som i Norge, hvor jeg i sommer så et hyppigt forekommende skilt: „35 km“ på steder, hvor det i flere tilfælde ville have betydet, at man var kørt ud over afgrunden, hvis man havde kørt op til de 35 km de pågældende steder. Skal man sætte en kilometerangivelse, bør den være i overensstemmelse med, hvilken fart det maksimalt er tilrådeligt at køre med på det pågældende sted.

Vi må altså have individuel afmærkning af de farlige vejsving. Som det er nu, virker det på samme måde som med drengen i eventyret, der råbte: „Ulven! ulven!“ For når der endelig er et farligt vejsving, har man vænnet sig til at tro, at det alligevel ikke er så farligt — og så sker ulykkerne.

Danmark er rundkørslernes land, der er for mange af dem, og flere steder er midterstykket for stort, så de virker som flaskehalse for trafikken.

Og når vi taler om flaskehalse, må vi ikke glemme Storebæltsoverfarten — dels for den ringe service, som statsbanerne giver, dels for den ublu betaling, der opkræves for at overføre bilerne. Det er jo snart sådan, at det kan betale sig at leje en hel jernbanevogn, som man kan køre bilen op i og få den transporteret over på den måde for de

samme penge. En mange gange besværligere og langt mere pladsslugende måde, men så dyrt er det altså i dag at få en bil færget over.

Den dårlige service består i, at de motor-kørende midt på dagen ofte må vente i timevis, selvom der går den ene godsfærge efter den anden for næsen af dem. Vel ved jeg, at der er hastende opgaver for transporten af jernbanevogne, men jernbanevogne med tomme ølkasser tog dog vist ingen skade af at vente til sådanne tidspunkter på dagen, da der kun er få biler at overføre. Det totale antal biler bliver dog nogenlunde det samme. Men der mangler smidighed. De regler, der afstikkes fra hovedledelsen, er altfor stive, og så går utilfredsheden ud over de lokale DSB-folk, som ikke har tilstrækkelig margin for konduite.

Og medens vi nu taler om det lokale personale på Storebælt, kan der være grund til at tage kaptajnerne og navigatørerne i forsvaret overfor den kritik, de er udsat for i pressen, hver gang der sker det mindste lille uheld. Denne pressekampagne slider ikke alene på kaptajnernes nerver, men åbenbart også på den øverste ledelses nerver, når man kan finde på sådan en uhyrlighed som at suspendere en veltjent kaptajn og derved krænke hans ære på det groveste. På baggrund af antallet af sejladsere og den omstændighed, at det drejer sig om et vanskeligt farvand, er uheldene forbavsende få og derfor tilgivelige.

Men tilbage til færdselsreguleringen. Det bør i langt stærkere grad være tilladt at svinge til højre i større gadekryds med lysregulering, som det nu tillades nedenfor denne sals vinduer henne ved Børsbroen. Man sætter de såkaldte autoværn op overalt, hvor der er en smule vejskrænt, og hvor faren er minimal, men glemmer at sætte dem op foran de langt farligere vejtræer, som man ikke kan nænne at fælde, og som koster utallige menneskeliv om året — det skal være så kønt med disse træer, skønt de netop hindrer folk i at nyde udsigten ud over landskabet. I Sorø amt planter man sågar nye vejtræer, hvor vejene går igennem skovene, så man ad åre, når de vokser til, ikke kan se skoven for bare træer. Det er næsten symbolsk for dansk vejadministration.

Jeg glæder mig over at se, at det nye motorcykle-færdselspoliti er udstyret med hvide hjelme, så det er let kendeligt. Det er besværligt for landet, at det øvrige færdselspoliti skal være civilt som visse diktaturlandes hemmelige politi. Jeg håber, at den højtærede justitsminister vil fjerne