



FÆRDSELS- REGULERING

Kronik af KRISTIAN HVIDT

De fleste forestiller sig vist, at færdselsregler hører sammen med bilismen og den hele bymæssige udvikling i dette århundrede. De følgende sider skal vise, at de er meget ældre. Nok var der færre mennesker i forrige tider, som kunne støde sammen, men disse vore forfædre levede også tættere og måtte allerede fra 1600-tallet have regler for at omgås hinanden i færdslen.

Det danske vejssystem er opstået ved naturmetoden. Veje skabtes, hvor hjulspor snoede sig og »viste vej« gennem et terræn, der var langt mere fyldt med vandhuller, småsøer og moser, end det nu er tilfældet. Kongerne, som altid befandt sig på rejse i deres rige for at indkassere skatterne, var dog interesseret i velholdte veje. Christian 3. forordnede 1558, at de skulle være 2,2 meter brede, men fire år senere bekendtgjorde hans efterfølger, Frederik 2., at han og hans lensmænd for fremtiden ville bruge en ny vogntype, rustvognen, så nu skulle vejene være 2,35 meter i bredden. Det blev bønderne forbudt at køre med de gamle smalle vogne, men selv om bøden for overtrædelse blev sat til to stude, har det nok været temmelig omsonst.

*

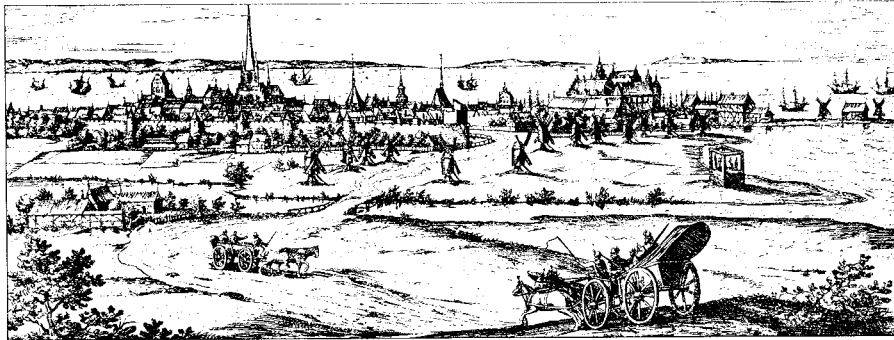
Færdslen på vejene var dengang så ringe, at ingen færdselsregler var nødvendige, men i løbet af 1600-tallet blev Danmark tættere bebygget. Christian 5.s Danske Lov fra 1683 har den første regel om straf for dem, som påfører andre skade i trafikken:

»Den, der forsætlig ager eller rider på mand, kvinde eller barn og gør dem skade på liv, helbred og lemmer, skal straffes på

livet, hvis den anden omkommer, eller bøde som skaden er. Gør han det af fremfærdighed eller uagtsomhed, da straffes han med jern«.

Denne meget overordnede bestemmelse blev hurtigt fulgt op med detaljer. I 1682 havde kongen udnævnt en håndfast og hensynsløs mand, Klaus Rasch, til politimester »i København og det hele land«. Han skulle skabe respekt og orden - »god politie«, som det hed på den tid - i den kongelige hoved- og residensstad København med dens smalle brolagte gader, dybe rendestene og kaotiske trafik. Byen havde ved slutningen af 1600-årene næppe meget over 50.000 indbyggere inden for sine volde, men allerede længe havde der været en tydelig fornemmelse af overbefolkning og kvælning. Et af politimesterens første lovebud gjaldt byens trafikvirvar, og formodentlig var det ham personligt, der formulerede den første danske færdselslov, forordningen af 10. januar 1685. Den begynder med et budskab til borgerne fra den stormægtige monark om at standse al den »uskikkelighed«, der kommer af »umådelig kørsel« på byens gader.

Behovet for færdselsregler kommer først der, hvor trafikken er tættest. Oprindeligt var det kun ganske få, der havde egne vogne i byen, men efter 1660 var borgerskabet blevet velhavende, og det blev moderne at køre i stedet for at gå eller ride. Det virvar, man ville til livs i 1685, kom tilsyneladende især af alle de bøndervogne, som kom til byen ude fra landet med forsyninger af madvarer; de skulle på markedsdagene ind



Braunius' kobberstik viser København 1587. Befæstningen var på det tidspunkt blevet en spændetrøje, som i høj grad øgede de trafikale problemer. Med Christian 4.s voldanlæg udvidedes byens areal til det dobbelte.

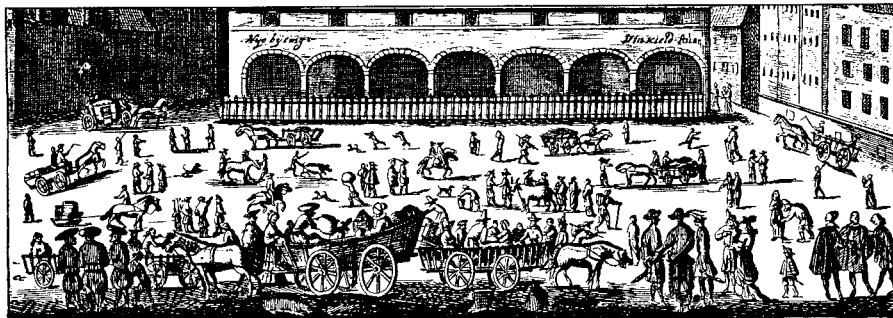
og ud ad de fire snævre byporte på samme tid. Borgernes forsyning foregik jo ved handel direkte mellem producent og forbruger på byens torve: grøntsager på Amagerstorv, kød på Nikolaj Plads og fisk på Gammel Strand. Det, kongen og hans politimester fandt mest nødvendigt, var at indføre hastighedsbegrænsning:

»Må ingen, som kører med ledige eller ladte arbejdsvogne, køre umanerlig fast (hurtigt) på gaderne, at syge folk derover foruroliges og sker fortræd, så folk og kvæg derved skade tilføjes«.

Fodgængerne havde det slem i den tids by. Trods den såkaldte »Trottoirkommissi-

ons« indstændige pålæg til husejerne blev fortovene ofte anvendt til værksted for håndværkere, mødding for husdyrene i gårdene og sidste station for alskens skrammel. Kørebanen, der på hver side var kanted af en rendesten, var snæver og brotlægningen toppet og uregelmæssig. Vognene var solidere bygget end nu og kuskene langt mindre nervøse for skrammer i lakken. Som nævnt havde Danske Lov strenge straffebestemmelser for dem, som forsætligt påkørte andre, men også utilsigtede sammenstød burde påtales. Herom siger forordningen af 1685:

»Må og ingen arbejdsvogn køre på en



Handelsliv i 1600-årene på Københavns Nytorv. Amagerbønderne er kommet ind med deres varer: hø og halm i læssevis samt alskens fødemidler. Der tinges om prisen på kreaturer. En dreng driver en gris, som han holder ved halen. – Resens danske Atlas.

andens vogn og den nogen skade tilføje; forser sig nogen herimod, da, foruden at betale skaden, skal han erlægge hver gang én rigsdaler, som til politimesteren og Børnehuset til lige deling skal være forfalden. Skulle de og straffen ej kunne betale, da sættes de på vand og brød udi to dage og nætter i rådhuskælderen«.

Gaderne i datidens byer var så smalle og de arbejdsvogne, der kom ind fra landet, så store og klodsede, at sammenstød var svære at undgå på de store torvedage. Foruden trængsel opstod der også frygtelige parkeringsvanskeligheder. Af- og pålæsning måtte jo foregå, men

» – da skal kusken eller køresvenden holde det allernærmeste ved husene, han kan, på det ingen, som vil enten frem eller tilbage udi kørslen eller gangen, derudover skal vorde forhindret«.

Amagerbønderne skulle, så snart de var kommet af med deres varer, »uophørligt forlæde sig fra byen«. Egentlig parkering var simpelthen forbudt i hele København – eller som det hedder i forordningens § 4:

»Ingen, hvem han og være kunne, må lade sin karos, kalech, arbejdsvogn eller sluffe stå på gaden nat eller dag, når hestene er fraspændt«.

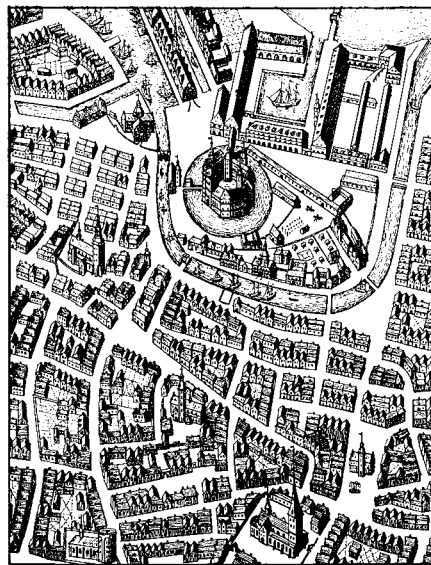
*

Forordningen fra 1685 om umådelig kørsel og adskillig anden uskikkelig på gaderne i København blev grundlaget for dansk færdselslovgivning i næsten 200 år. Tre gange i 1700-årene og kort efter 1800 blev den genoptrykt med nye truende og formående kongelige ord til indledning. Problemet var stadig, at folk kørte for hurtigt gennem gaderne. De enevældige monarker kunne selv se trafikken i det halve af deres residensstad fra vinduerne i det høje Københavns Slot. Navnlig synes Hans Majestæt stadig at have haft et godt øje til bønderne fra Amager, der kom til København om morgenen med vognene fulde af kål og gulerødder. De måtte ifølge en anden forordning ikke køre over Slotspladsen, idet de derved forstyrrede hoffet, men skulle fra Amager dreje over Holmens Bro og følge stranden på den anden side af Slotsholmen. Når de derefter drejede op ad Lille Færgestræde, den nuværende Højbroplads, kan det godt være, at kålhovederne har hoppet og danset en smule over de toppede brosten. Nu skulle det nemlig gå

stærkt, for det gjaldt om at nå først op til Amagertorv og få de bedste studepladser. For at mindske den vilde fart blev det 1751 bestemt, at vognene skulle have nummerplader, så de blev lettere at identificere, og syv år senere indskræpedes det, at numrene skulle males på »og ej med kride påskrives, som nogle har fundet for godt«.

I 1685-loven hed det kun, at man ikke måtte køre »umanerlig fast« (dvs urimelig hurtigt), men 1780 indførtes der bestemte fartgrænser, så vidt man nu dengang kunne definere fart. Det gjorde man ved en opdeling efter vogntyper og hestes gangarter:

»Ingen må, enten i sin egen ekvipage, med hyrevogn, chaise, faeton, karriol, postvogn eller deslige, køre stærkere end i en liden mådelig trav, ikke påtvivlende at jo ethvert herskab og andre, som selv holde ekvipage, alvorligt advare og tilholde deres kuske og tjenestekarle ikke herimod at forgå sig. Ingen arbejdsvogn, uden forskel af ejere eller brug, må køre med læs uden fod



København var vokset op omkring slottet og havde lagt sig tæt omkring dette. For en enevoldskonge i hans ophøjeth kunne nærheden føles lidt for intim. – Resen 1674.

for fod og ledige i en liden såkaldt lunte-trav«.

Forordningen indeholder også bestemmelser om varsling af andre trafikanter. I mangel af et dyt-horn måtte man bruge stemmen:

»Alle, som enten køre eller ride og se et menneske for sig, skal være pligtige at anråbe samme at gå af vejen«.

De mange formaninger om at køre langsommere har åbenbart ikke frugtet tilstrækkeligt, for i 1780-forordningen er fastsat nogle usædvanlig hårde straffe for overtrædelser. Det mest barske var dog indførelsen af et officielt system med angiveri: den, der meldte politiet om en færdselsforseelse, ville få en dusør på hele seks rigsdaler, et virkelig stort beløb dengang. Og som et særligt raffinement var det den uheldige trafikant selv, der skulle punge ud til stikkeren:

»Og på det, at de, som herimod forse sig, desto uundgåeligere kunne blive afstraffede, har Kongen videre befalet -- at den eller de, som nogen sådan forseelse ved politikammeret beviselig angive, derfor skal nyde en dusør af 6 rigsdaler, hvilke den skyldige, foruden den forhen fastsatte multt af 2 rigsdaler samt anden korporlig straf som spansk kappe, arrest på vand og brød eller halsjern, efter omstændighederne og politimesterens kendelse straks uden videre modsigelse har at erlægge«.

Hvordan politimesteren vurderede stikkerens udsagn og kunne skelne mellem »mådelig trav« og »liden lunte-trav« er uvist, og måske var han heller ikke selv helt klar over det, i hvert fald tiltog han sig diktatorisk magt. Det skete kort efter forordningens udstedelse ved en bestemmelse om, at hans afgørelser i disse sager ikke kunne appelleres til andre domstole.

Det utiltalende angiversystem forblev faktisk gyldigt helt indtil den store politivedtægt af 1869, dog med den mildnelse fra 1815, at der ikke betaltes nogen dusør til anmelderen, hvilket nok sløvede folks lyst til at møde op i politikammeret og sladde.

*

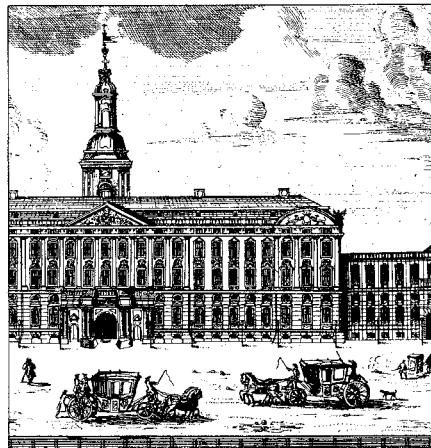
I en kancelliplakat (den med nummerpladerne, der ikke måtte skrives med kridt) dukkede hen mod slutningen ligesom tilfældigt en ny bestemmelse op, en helt afgørende regel, som siden har været fundamental i vor færdselskultur: højrekørsel.

Det hedder kort og godt i forordningen:

»Så skal og alle forbemeldte vogne alletider køre på den højre side af gaden, hvor henkøres så nær rendestenen, som de kan komme --. Alt under én rigsdalers straf for hver, som herimod sig forser«.

Det er vel næppe bødestrafpen, som har fundamenteret sædvanen med at holde til højre. Det kunne se ud til, at forordningen 1758 snarere nedfælder en allerede eksisterende sædvane i Københavns gader end indfører noget nyt. Det hele har præg af tilfældighed, men fik altså alligevel virkning nok til at blive gældende dansk færdselsretning.

Højrekørsel er jo nu dominerende, men for nogle menneskealdre siden var verden faktisk delt i to næsten lige store halvdele med hensyn til færdselsretning. Endnu omkring første verdenskrig havde jordens fire største riger nemlig venstrekørsel: Storbritannien med Commonwealth, Rusland, Østrig-Ungarn og Kina. Desuden Island, Portugal og som bekendt Sverige. Højrekørsel derimod dominerede på det europæiske kontinent: Tyskland, Frankrig, Spanien, Italien foruden Danmark og Norge. Enhver nysgerrig sjæl må spørge sig: er dette tilfældig udvikling eller findes der en ra-



Højrekørsel blev påbudt 1758, i første omgang dog kun for hovedstaden. På J. J. Bruuns billede fra 1760'erne af det første Christiansborg ser man loven overholdt.

tionel forklaring på denne deling i lande med venstre- og højrekørsel?

Der er forsøgt mange forklaringer på fænomenet. En af dem er så opfindsom, at den bør nævnes. Den går ud på, at delingen er foregået ca 1800 og hører sammen med disse års europæiske krige omkring tidens store strateg, Napoleon. Han opstillede infanteri i midten med rytteriet på den ene side, lod dette angribe fjenden på højre fløj, hvorfor hans fjender nok samlede sig til forsvar og modangreb på deres venstre flanke. Ideen er god – delingen i lande passer netop med Napoleons venner og fjender. Men teorien dur ikke, fordi alle landene, allerede længe før Napoleon var født, havde fastlagt, om de kørte til venstre eller til højre på deres veje.

Efter sigende var det Londons borgmester, der i begyndelsen af 1600-tallet »opfandt« venstrekørsel i England. På den berømte London Bridge, opført 1209 som den eneste bro i byen over Themsen, blev der efterhånden et voldsomt trafikvirvar. For at få orden i dette fastsatte borgmesteren, at alle, som var på vej ud af London, skulle køre eller ride i venstre side, mens de, der skulle »up to London«, skulle holde sig i den anden side af broen. I parentes skal tilføjes, at broen stadig eksisterer, men nu med højrekørsel på; den blev nemlig nedrevet i London omkring 1960 og for et millionbeløb solgt til en lille by i Arizona, hvor man stadig kan se den.

Interessant er udviklingen i Sverige. Her gjorde regeringsmagten sig dette trafikproblem klart allerede i 1718, da det svenske postvæsen blev reorganiseret. »Forordning angående postvæsenets og gæstgiverernes sammenlægning« gik ud på, at kroerne blev posthuse i udvidet forstand. Derfra udsendtes postvognene med firspand ad de lange skovdistancer. »Når paktevognene mødes, holder de sig på den ene halvdel af vejen til højre«. Karl 12. indførte altså højrekørsel i 1718. Men seksten år efter ændredes det med den såkaldte »Gæstgiverordning«, en bestemmelse, som gjaldt for alle rejsende. Det hedder her i § 23:

»Når rejsende eller vejfarende i byer og på landet mødes, bør de vige således hver til venstre side, at de uden hindring kan passere; mod en bøde på 10 sølvdaler til dem, som forbryder sig herimod«.

Hermed var venstretrafik fastslået i Sve-

rige og forblev der i de følgende 233 år. Den blev efterhånden et af de helt store politiske stridspunkter. Gang på gang blev overgang til højretrafik foreslået i Rigsdagen, og politikerne var så meget i vildrede om sagen, at den i 1955 blev sendt ud til folkeafstemning. Men vælgerne er som bekendt mere konservative ved folkeafstemninger end politikerne, så forslaget om højrekørsel faldt med et brag. Kun 15% stemte for, 82% imod. Først 10 år senere, da europæisk integration i mange henseender var sagen også i Sverige, var stemningen modnet. Søndag morgen den 3. september 1967 vendtes strømmene efter et enormt forarbejde, hvor hver bus, stoppested, trafikskilt og kørebaneafmærkning var blevet ændret. Omkostningerne, ca 600 millioner kr, dækkedes delvis ved en ekstraskat. Året efter skiftede også Island til højre.

I dag er i det væsentlige kun de fire store ø-riger, England, Australien, Irland og Japan, tilbage som venstrekørende. Af det tidligere engelske kolonirige skiftede USA lige efter Frihedskrigen til højretrafik i luttet had til England. Rusland blev højrekørende kort før revolutionen i 1917. Østrig-Ungarn forblev venstrekørende også efter rigets opløsning 1919. Ved Anschluss i 1938, da Hitler inddrog Østrig i das Reich, befalede der Führer dagen efter, at trafikken straks skulle skifte til højrekørsel ligesom i Tyskland. I Wien forårsagede det fuldstændig kaos, da vejskilte, stoplys og sporvogne ikke blev ændret. Også Tjekkoslovakiet og Ungarn tvang Hitler over til højrekørsel, efterhånden som hans tropper invaderede landene. Kina skiftede i 1946.

Tilbage står spørgsmålet om, hvorfor nogle lande fik venstrekørsel, mens andre kørte i højre side. Napoleons militære strategi duer ikke som svar, men noget militært er der nok alligevel ved det. Jeg tror, det kan forklares efter, hvilken slags trafik det var, man i hvert land havde i tankerne, når der skulle lovgives om færdselsretningen. Der var nemlig en helt klar forskel mellem kørsel med hestevogn og transport til fods eller til hest. Nu til dags sidder kuske til højre eller midtfor på agebrættet, men det kunne se ud til, at tidligere tiders kuske sad til venstre i vognen – deraf de meget gamle udtryk »nærmer« og »fjermer« om hestene henholdsvis til venstre og højre. Under de omstændigheder måtte vognene holde til

Helt op til vort århundrede var det hestenes gangarter, der angav hastighedsgraderne. Det fremgår blandt andet af denne tegning, som Blækspruten bragte 1892 under titlen »Det nye færdselsreglement«.



højre på vejen, så kuskene kunne kontrollere afstanden, når de skulle passere en modkørende – det samme, som endnu i dag bestemmer rattets anbringelse i biler. Drejede det sig om enkelte rejsende til hest eller fods, var forholdet et andet. Røvere og ransmænd var ikke ualmindelige i gamle dage, især på de øde strækninger mellem byer. Man måtte være parat til at forsvare sig og bar derfor en sabel eller en kårde ved venstre lænd. Våbnet trak man med højre hånd for at forsvare sig mod den fjende, der kom imod en, og man måtte derfor automatisk altid passere modgående ryttere venstre om.

Udviklingen i Sverige illustrerer forholdet. 1718-forordningen, der som nævnt indførte højrekørsel, var specielt formuleret med tanke på postvognene mellem kroerne. I forordningen bestemmes udtrykkeligt, at vognene skal køre med firspand og to køresvende; den ene skal sidde på den forreste venstre hest, den anden på den bageste højre. Kombinationen var direkte beregnet til højrekørsel og stemte med almindelig skik og brug, formodentlig også blandt adelens køretøjer. 1734-forordningen, som ændrede færdselsretningen fra højre til venstre, var møntet på rejsende i almindelighed, og det var formodentlig overvejende ridende folk, der tog over de lange øde strækninger, hvor der ikke var megen bondekørsel, men kunne være nok

så smalle passager gennem de store skove og klippefulde strækninger.

Groft kan man altså sige, at de lande, hvor vognkørsel i tæt bebyggede områder var problemet, for eksempel Danmark, ville være tilbøjelige til højrekørsel, mens lande med store øde områder, hvor man skulle forsvare sig, foretrak venstrekørsel.

Men der var sikkert mange steder, hvor man var i tvivl om køresiden. Det har vi et eksempel på herhjemme. I 1780 kom to bøndervogne kørende mod hinanden ad Hørsholmvejen (dengang lidt smallere end nu). Da kuskene var i vildrede med, hvilken vej de skulle passere hinanden, stødte de frontalt imod hinanden, og den ene hest blev dræbt på stedet. Erstatningssagen derom nåede helt op til Højesteret. Den bonde, som holdt til venstre, vandt, men en af dommerne erklærede, at han holdt med bonden, der troede på højrekørsel, »som vel ej er anordnet på landet, men her i byen og er almindelig i brug blandt bønder«.

Højrekørsel gjaldt som nævnt fra 1758 herhjemme, om end kun for København og kun for erhvervsvogne, men netop 1780, det år uheldet på Hørsholmvejen indtraf, udsendtes en forordning, og den gav på længere sigt systemet en videre udbredelse. Årsagen var dels de kaotiske tilstande omkring byportenes nåleøjer og kødannelsen på begge sider af dem, dels at myndighederne var i færd med at anlægge fine veje

ud i landet fra hver af disse porte. Den første, Roskildevej, var allerede færdig 1776. Dermed følte det naturligt, at de københavnske færdselsregler spredtes ud i landet ad disse nye veje. Der indførtes højrekørsel på dem, men ganske vist i en ejendommelig form og med en indviklet rangforordning mellem vognene og deres ejere på det brolagte stykke vej på begge sider af byportene, hvor trængslen var størst:

»Enhver, som kørende passerer adgangen til stadsporten, skal holde sig på stenbroen, og arbejds- samt bøndervogne, hvad enten de har læs eller ikke, altid køre langsomt og sømmeligt på højre side næst jordvejen i den rad, de er kommet, og ikke vige deraf, med mindre nogen foran dem kørende vogn enten er kommet til skade eller ved noget andet er blevet opholdt -- så at midten af broen altid holdes ryddelig til forbiørsel for kareter, chaiser og faetons, hvilke det dog påligger at holde sig på den højre side af broen tæt op til arbejdsvognene«.

I forenklet form gik denne bestemmelse over i den berømte vejforordning fra 1793, der blev grundlæggende for transportsystemet i Danmark helt op til 1922. Dermed var højrekørsel fastslået for landdistrikterne -

købstæderne måtte fastsætte sine regler individuelt, hvis de behøvedes. For København gjaldt forordningerne af 1685, 1758 og 1780 stadig langt op i 1800-tallet med deres bestemmelser om fartgrænser, parkering osv. Men de blev jævnligt suppleret med påbud om komiske småting, der viser København, som den lilleby den var, hvor alle kendte alle, og kongen kunne kigge ned i sin stads gader fra sit høje hvide slot. Her er nogle eksempler: Plakat af 5. oktober 1769 med forbud mod at gå eller køre på Knippels- eller Holmens Bro under disses op- eller nedhidsning. Forbud fra 1770 mod at istykkerslå kareter ude på gaderne. Plakat af 22. august 1791 om at holde gedebukke borte fra færdselsårerne. Også efter 1800 lovgav man om småting.

*

Fornyelsen i enevældens rodede færdselslovgivning kom som hidtil fra København. 1863 fik byen en ny politiordning, det gamle vægterkorps afskaffedes, og de patruljerende betjente, »pansererne«, skulle sørge for blandt andet færdslen. I januar 1869 udsendtes den første politivedtægt for København, som i kapitel 3 og 4 indeholdt noget lignende en færdselslov for hovedstaden, i virkeligheden en moderne formulering.



Københavns byporte blev først nedrevet 1857, så helt op til den tid har man kunnet opleve trængslen, når vogne i større tal skulle ind og ud. - Tegning af P. Klæstrup.



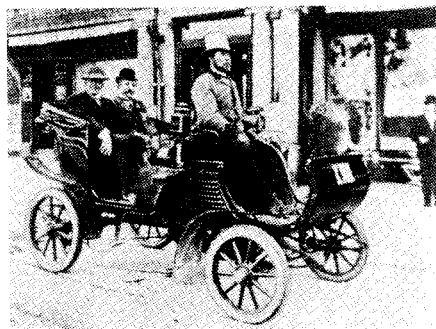
På billedet, fra *Illustreret Tidende* 1869, ser man en hr Velocipedersen vinde Damernes Pris ved i et væddeløb at besejre »en berømt tiårs vallak«. De første velocipeder, som kom til Danmark, havde ret stor lighed med nutidens cykler, men pedalerne var anbragt direkte på forhjulsakslen, og det krævede et voldsomt benarbejde at holde maskinen i fart. Problemet løstes senere ved at gøre forhjulet kæmpestort, den udgave alle kender; det sparede på kræfterne, men havde andre ulemper. Væltepeteren (den danske »oversættelse« af velocipede) levede op til sit navn. Først i 80'erne kom cyklen med kædetræk, som vi kender den.

ring af de gamle påbud fra enevælden om fartgrænser, parkering, nummerering af vogne osv. En nyhed var dog bestemmelsen om, at »ingen må færdes på offentlig gade i en sådan tilstand af beruselse, at det kan give anledning til ulempe for andre«. Kriteriet for at fratage en kusk hans vogn og heste var, at han ikke kunne stå på benene af fuldskab, men politidirektøren udsendte en dagsbefaling til »pansererne«, at der skulle gås frem med megen varsomhed i denne sag – og det er man som bekendt fortsat med til i dag. Det følgende år omarbejdede Justitsministeriet det nye københavnske regelsæt til en standardpolitivedtægt, som siden i 1870'erne blev stadfæstet af byrådene i hver købstad landet over. På landeveje gjaldt vejforordningen, for færdsel i skove et tredje regelsæt.

Det varede ikke længe, førend der kom et fjerde sæt regler. Netop i 1869, da Københavns politivedtægt blev indført, viste de første cykler sig. Det var velocipederne,

der først var ret jordnære, men som hurtigt udviklede sig til formen med det meget store forhjul; de blev ført over de toppede brosten af uforknytte sportsfolk, såkaldte velocipeditister og velocipeditriner. Politiet gav dem kun begrænset råderum, på mange gader måtte de ikke vise sig – de kunne jo være farlige for pæne mennesker og skræmme hestene. Først i 1890'erne blev cyklen i sin nuværende form almindelig som transportmiddel.

Særlige færdselsregler blev nødvendige, da den første bil viste sig. Det var i 1885, hvor smed Hans Urban Johansen konstruerede den såkaldte Hammel-bil, som han selv 1886-88 hver dag kørte fra Skovshoved til Nørrebro. Fra 1896 begyndte man at importere udenlandske biler, og efter århundredeskiftet prægede biler færdslen så meget, at den første motorlov måtte indføres. I København kørte der i 1903, hvor loven blev vedtaget, 57 stykker rundt. Men justitsminister Alberti og hans embedsmænd



Den første motordroske i København 1903. Motorlovens bestemmelse om, at biler ikke måtte adskille sig for meget fra hestevogne, blev taget bogstaveligt. Men hvor sad motoren?



»Onkel færdselsignal« på Gammel-/Nytov i København med den såkaldte semafor. En flaske nederst på stangen leverer brændstof til lyset på toppen. - Foto fra 1920'erne.

stod meget usikkert over for dette nye fænomen, da de skulle formulere paragrafferne. Alene definitionen voldte tilsyneladende vanskeligheder:

»Ved automobil forstås i denne lov ethvert køretøj, der er forsynet med en kraftmaskine, som drives af damp, sammenpresset gas eller elektricitet uden hensyn til, om det tillige kan sættes eller holdes i bevægelse på anden måde«.

Jernbanelokomotiver, sporgvogne og brandbiler var undtaget, men det er mærkeligt, at benzinmotorrevne køretøjer, som vel også dengang var det almindeligste, ikke var indbefattet. Efter loven måtte bilerne ikke »i størrelse og udseende afvige væsentlig fra de tilsvarende hestekøretøjer« - var det af hensyn til hestene? Den mærkelige bestemmelse blev slettet i 1910. Bilerne (men før 1907 ikke motorcykler) skulle synes af politiet, før de kunne få en nummerplade og en registreringsattest. Føreren skulle have et førerbevis og være over 18 år. Kørekortet kunne tages fra ham, hvis han to gange var blevet dømt for færdselsforseelser. Der blev lagt snævre bånd på chaufførernes fartglæde. I byer måtte der kun køres halvanden mil i timen (11 ¼ km), på landevej 2 mil, svarende til 15 km. Medlemmer af Folketinget spurgte ministeren, hvordan politiet skulle kontrollere disse fartgrænser, og den herostratisk berømte Alberti svarede da meget rigtigt, at grænserne netop var sat så lavt, så der ikke kunne være nogen tvivl om, når de blev overtrådt. I øvrigt varede det længe, før politiet selv fik anskaffet egne biler, der kunne indhente fartsynderne. I 1913 hævdedes fartgrænsen på landevej til 50 km/timen, men det var åbenbart for meget, for 1921 ned-sattes den til 45. Om natten var maksimum indtil 1921 kun 15 km. I 1932 begyndte de moderne tider med 60 km på landevej og 40 km i byer. Det var gældende, indtil der i 1953 indførtes såkaldt fri hastighed.

Loven om »Kørsel med Automobiler« optog samtiden meget. Den blev revideret gang på gang efter 1903. I 1906 forsøgte man at udrydde fremmedordet »automobil« til fordel for ordet »kraftvogn«. Rigsdagen ville dog ikke acceptere de tyskklingende betegnelser kraftvogn og kraftcykel og enedes da om ordet »motorvogn«, som heller aldrig fandt folkeligt fodfæste på dansk.



Blandt de tidligste færdselstavler var disse fire, tegnet 1916 af arkitekten Knud V. Engelhardt. Mærket på nr 3, der står for jernbaneoverskæring, skulle egentlig have været skinner på sveller, men blev ved en misforståelse under udførelsen til et stakit.

I maj 1923 fik vi den første egentlige færdselslov. Den sammenskrev de gamle bestemmelser, men havde også flere nydannelser, for eksempel blev det obligatorisk at bruge baglygter og at vise af ved drejning. Amtsrådene fik ret til at autorisere og indkræve penge for rutebilruter. Resten af motorloven indgik i færdselsloven med den store reviderede udgave af 1955, som er grundlaget for den nuværende lov.

To faktorer i de sidste hundrede år har ændret menneskers færden mellem hinanden i det fri. For det første gav en vækst i befolkningen fra mindre end en million omkring 1700 til fem gange så mange i dag på det samme areal også fem gange mere trængsel og tilsvarende behov for regule-

ring. For det andet gjorde en teknisk udvikling fra ægte hestekræfter til mange gange stærkere motorkraft færden på gade og vej farlig for både de kørende og gående. Det offentlige overtog langsomt ansvaret for færdselssikkerheden. Det skete ved differentieret vejbyggeri og navnlig ved et utal af trafiklys.

W. Engelhardt

