

Færdselsloven 1923

– et skridt mod en ny trafikultur



AF JØRGEN BURCHARDT
Forsker, Museum Vestfyn
jorgen.burchardt@mail.dk

Omkring 1900 var politikerne udfordret af den nye bilisme. Det førte til love, der strengt regulerede bilernes kørsel. I 1923 vedtoges en omfattende færdselslov med regler for alle trafikanter, så gående, hestevogne og cyklister også skulle overholde regler om fx vigepligt og belysning. En ny trafikultur blev nødvendig, og især børn skulle lære at bevæge sig i trafikken. Alligevel steg antallet af trafikuheld, hvorfor man påbegyndte en kampagne for øget færdselssikkerhed.

Bilen skal ligne en hestevogn

Politikerne stod omkring år 1900 med et problem. Det nye køretøj, automobilet, var begyndt at køre rundt på landets veje. Det havde skabt utryghed og forårsaget de første ulykker. Det måtte reguleres.

Justitsminister Alberti kunne i 1902 fremsætte et lovforslag om automobiler (senere kaldet motorlovgivningen), som fik en positiv modtagelse af Folketinget på trods af, at der ikke var mange flere

end 57 biler indregistreret i Danmark. Bilerne var væsentligst kørt "af sportsmænd", men man kunne se køretøjet i fremtiden anvendt i det praktiske liv; man anså "det for sandsynligt, at den tid ikke vil være fjern, da automobilet bliver almindelig benyttet i forretningslivets og befordringsvæsenets tjeneste". Det må man da sige, at lovgiverne havde ret i.

Loven havde to hovedformål: At ingen måtte være fører uden på behørig måde at have aflagt prøve på sine evner i så henseende, og at køretøjet blev registreret af politiet forudsat, at det opfyldte visse betingelser.

Ud over disse meget fornuftige regler gav loven mange begrænsninger, som bilejere fik problemer med i mange år. At køretøjet skulle ligne en hestevogn, kan vi grine af i dag, men angsten for det nye uden for storbyerne var klar. Det blev kun tilladt at køre på landeveje og i storbyer; amtsråd kunne dog give dispensationer. Hastigheden måtte generelt kun være 15 km/t i storbyer og ellers 30 km/t. Hvis der var stærk trafik af andre kørende, måtte hastigheden kun være 7,5 km/t.

Det dominerende transportmiddel var trukket af



Bilismen betød et behov for en ny trafikultur. Det fik KDAK til at fremstille anskuelsestavler til undervisning i færdsel i skolerne. En af tidens mest populære kunstmaler, Rasmus Christiansen, tegnede tavlerne, som blev udgivet i 1922 sammen med en vejledning til lærerne. Den konkurrerende forening, FDM, udarbejdede kort efter et tilsvarende undervisningsmateriale.

heste, og en bil og dens motor skulle straks stoppes, hvis en kusk eller rytter gav tegn, eller hvis en hest bare viste tegn på ængstelse.

Rigsdagen skærpede dog lovforslaget i den endelige lov i 1903: Hvis en nervøs hest forårsagede ulykker, var ejeren af den skræmmende automobil forpligtet til at betale skaderne. Det blev også forbudt i vinterhalvåret at køre om natten, hvis kørebanen ikke var oplyst med kunstigt lys. Herved kunne man kun køre på meget få veje i de store byer, hvis vedkommende amtsråd ikke gav dispensation. Det gjorde nogle amtsråd, så det blev vanskeligt at køre igennem Danmark, når reglerne skiftede ved hver amtsgrænse.

Dødsstraf for dødkørsel i gamle færdselslove

Vejene i de store byer var omkring 1920 fyldt med et kaos af hestevogne, motorcykler, gående, cykler og biler, som kørte på kryds og tværs. Færdslen med de hurtige motoriserede køretøjer var blevet så stor, at der var behov for regler. Rigsdagen havde revideret den nævnte motorlov seks gange, men der manglede en lov om regulering af færdslen. Det tog lovgiverne fat på i 1922.

På det tidspunkt gjaldt nogle gamle love om færdsel stadig. De skulle revideres og ændres.

Der havde faktisk tidligere været trafikkaos i København. Det fik kong Christian V til at indføre regler i sin Danske Lov i 1683. Blandt andet lavede han en regel om straf for dem, som påførte skade på andre. Hvis man dræbte en person forsætligt i trafikken, skulle han straffes på livet. Hvis han bare gjorde det af uagtsomhed, skulle han sættes i jern i fængslet. Den regel var dog senere blevet afskaffet.

To år senere lavede kongen Danmarks første færdselslov med mange regler i forordning om "Umaadelig Kiørsel oc adskillelig anden uskikkelighed på gaderne i Kiøbenhavn". Heri står om arbejdsvogne, at ingen må "kiøre umaneerlig fast på gaderne, at syge folck derover foruroliges... saa og folck og kvæg der ved skade tilføyes".

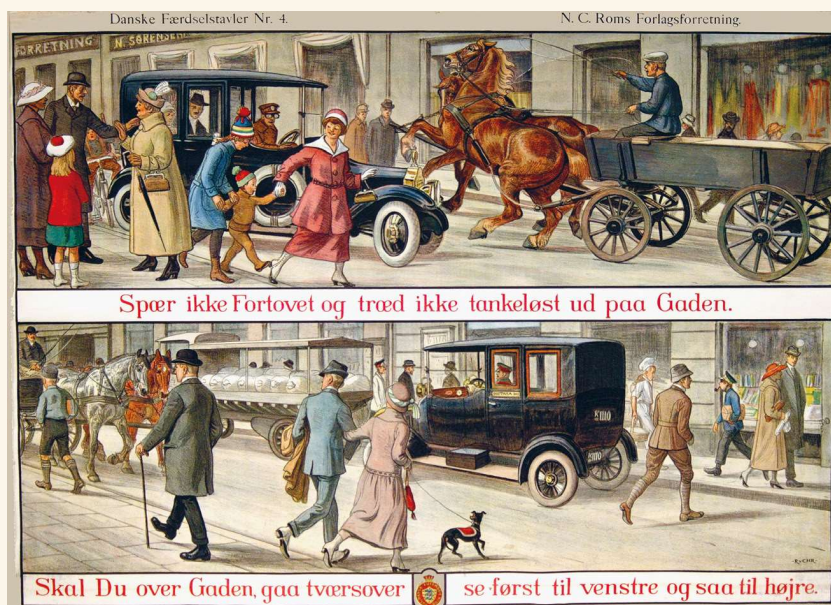


Trafikkaos og behov for trafikregler er ikke et nyt fænomen. Her har tegneren Peter Klæstrup tegnet en af Københavns byporte, der blev nedrevet i 1857.

Herefter fulgte regler om, at man ikke måtte køre fra den ene side af gaden til den anden, og man måtte heller ikke køre på en andens vogn og tilføje den skade.

Det er en fornøjelse at læse denne første færdselslov. Man ser for sig de smalle gader, hvor arbejdsvognene kom ind fra landet på vej til torvet. De skyndte sig for at skulle sikre sig de bedste studepladser. De smalle gader tillod heller ikke parkering, så kongen forbød ganske enkelt, at vogne uden heste måtte stå på nogen gader i København.

Denne lov holdt faktisk i flere hundrede år og blev optrykt flere gange. Der kom nogle tilføjelser, fx forbød en konge dem i at forstyrre ham ved at køre forbi på slotspladsen. I 1751 bestemte kongen, at vognene skulle have nummer. I 1780 præciseredes det tidligere påbud om langsom kørsel. Nu indførtes faste fartgrænser efter hestes gangarter og opdelt efter vogntype. Ingen måtte køre stærkere end i et lidet mådeligt trav. Til gengæld måtte arbejdsvogne kun køre langsomt. Hvis de havde last, hed det "fod for fod", og tom- >>



me vogne måtte køre lidt stærkere – i luntrav. Der var ret hårde straffe for overtrædelser af færdselsloven, og borgere opfordredes til at angive lovovertrædere. De fik derved en dusør, som lovovertræderen betalte ud over sin egen bøde.

Disse regler gjaldt i København. Højrekørsel hørte med til reglerne, og fra omkring 1800 spredte reglerne sig via de nye hovedlandeveje til det øvrige land. Byernes vedtægter udstedt af politiet kunne også regulere færdslen. Således indførte Københavns første politivedtægt i 1869, at man ikke på offentlig gade måtte færdes i beruselse, så man var til ulempe for andre. Kriteriet for at fratage en kusk hans vogn var, om han kunne stå på benene eller ej. Hvis han ikke kunne, mistede han køretøjet.

Færdselsloven af 1923 for den hurtige færdsel

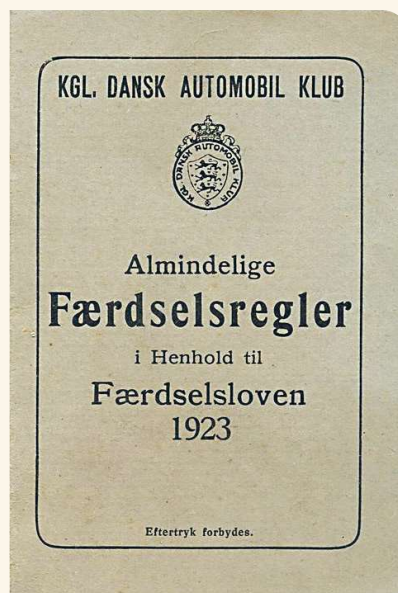
I foråret 1923 vedtog Rigsdagen den nye færdselslov, og hermed erkendte lovgiverne, at vi havde fået et bilismens samfund: Fodgængere skulle holde sig på for-

tovet; biler og andre køretøjer havde fortrinsret til vejen.

Mange af de regler, vi i dag tager for givet, måtte politikerne lovgive om. Når en handlende gik med en trækvogn, og når landmænd og handlende trak køer, heste og andre dyr på offentlig vej, skulle de tage hensyn til de hurtigere trafikanter. Da hestevognene dominerede, var der ikke stor forskel i hastighed mellem en kobbeldyr og en arbejdsvogn med en eller to traskende heste foran. Den hurtige færdsel skulle nu have forrang.

De langsomme køretøjer skulle tage hensyn til de hurtigere. Som noget nyt skulle lastvogne over en egenvægt på 1,5 ton have et sidespejl, så deres chauffører kunne se, om bagved kørende ville overhale. Først senere blev det obligatorisk for personbiler at have to sidespejle.

Alle køretøjer skulle fremover have klart lysende lygter, når der køres om natten. Reglen gjaldt kun om vinteren, for om sommeren fra 14. maj til 31. juli var køretøjerne ikke forpligtet til at have belysning. Det var nyt, at hestekøretøjer skul-



Befolkningen skulle lære de nye færdselsregler at kende. Derfor udarbejdede KDAK en populær udgave med de vigtigste regler og udsendte den i 300.000 eksemplarer til skoler, offentlige myndigheder etc.

le have belysning, men ellers regnede man med, at "de lyse nætter" gav så meget lys, at en belysning ikke var nødvendig. Det er lidt underligt at tænke på i dag, hvor



Med færdselsloven fra 1923 indførtes en generel vigepligt for køretøjer fra højre. Med bilernes høje fart blev reglen vanskelig at overholde som her i Aarhus i 1951 (Aarhus Arkivet).

det er normalt, at biler selv i det klareste dagslys skal have belysning.

Tilsvarende kunne ministeriet sætte den regel i kraft, at cykler skulle have en rød baglygte eller en rød refleks, et såkaldt "katteøje" bagpå – endda på alle årstider. Lovgiverne kunne nok se, at det ville tage tid, inden alle landets cyklister kunne overholde denne regel. Reglen om det røde lys krævede lovgiverne ikke for hestevogne; det mente man var et for stort indgreb. De var i øvrigt også tilbageholdende med at stille krav til arbejdskøretøjer; de behøvede slet ikke at have lys fortil.

Loven indførte også vigepligt fra højre. Det var en vigtig regel, da mange uheld netop skete, når køretøjer fra højre kørte ind på en anden vej. Hvad lovgiverne ikke havde tænkt på var, at det var uhensigtsmæssigt, at en hurtigtkørende bilist på en hovedvej skulle stoppe for kørende fra alle små biveje.

En af lovens regler fortalte indirekte, at der fandtes mange dårlige veje, hvor vand samlede sig ved "dårligt føre". Trafikanterne skulle nemlig ifølge reglen søge at undgå, at ikke kun fodgængere, men også husfacader, blev oversprøjtet med gade- eller vejsnavs.

Den nye færdselskultur skulle læres

Det var ikke nok, at folk fik lært de nye færdselsregler. De skulle tilmed lære en helt ny færdselskultur. Man skal forstå den manglende færdselskultur ved, at der faktisk ikke tidligere havde været behov for nogen færdselskultur. Der havde været nogle meget få og simple regler omkring omgangen med heste og hestevogne. Ethvert barn havde lært, at man skulle være påpasselig med at stå bag en hest af risiko for at blive sparket. Hestekøretøjerne skulle man selvfølgelig også passe på, men da deres hastighed var ret ringe, kunne man som regel nå at komme af vejen, når man hørte hestens trampen og hjulenes rumlen over vejen.

Alle folk skulle lære at leve med de nye forhold, og først og fremmest måtte børnene lære de nye regler, så de kunne und-



Høj fart og usikker kørsel betød, at mange vejtræer blev skyld i trafikulykker som her i Aarhus i 1936 (Aarhus Arkivet).

gå farerne fra den nye teknik. Færdselskulturen blev lært på mange måder. I de store byer lærte man efterhånden, hvordan man skulle færdes i trafikken blandt de mange biler, men der kunne være områder i provinsen, hvor biler ikke var særlig udbredte. Her lærte børnene ikke de mange restriktioner, der var nødvendige for at omgås det farlige køretøj. Derfor blev der indført regler via et cirkulære så sent som i 1934, som anbefalede, at skolebørn fra provinsen på tur til København skulle have en lærer med en stang på en meter med et gult flag med sig, hvorved trafikken kunne standse for, at skolebørnene trygt kunne gå over vejen.

Kampagnen "Større Færdselssikkerhed"

Ulykkerne i trafikken blev talrige. Den hurtige fart og efterhånden mange biler betød desværre også mange ulykker. Dødsfald blev efterhånden talrige. Da politiet i 1930 begyndte at føre statistik over ulykker, blev det dokumenteret, at der var mindst færdselsuheld hverdage, og

at der gennem hele året var mindst 245 mennesker, der mistede livet efter at være indblandet i et trafikuheld. I dag har vi en langt højere hastighed, mange flere

biler, meget mere kørsel og alligevel et meget lavere antal dødsfald (154). Det siger noget om risikoen i trafikken i bilens tidlige periode.

Folk blev efterhånden vant til, at der skete mange uheld på vejene. Aviserne skrev ikke mere om trafikuheldene. Kun om de „prominente“ ulykker, når kendte var implicerede.

Et dødsfald fik en positiv betydning. Den døde var nær ven med erhvervsmanden Svend Bergsøe, og han startede aktioner mod trafikulykker. Det startede med, at han malede en hvid ring om det træ, som havde kostet vennen livet. Senere fik han flere med til om natten at male hvide ringe om de vejtræer, de mente var farlige for trafikken. Idéen bredte sig, og i 1935 lanceredes kampagnen "Større Færdselssikkerhed". Man opfordrede cyklister til at male deres cyklers bagskærme hvide, og man annoncerede samlingssteder, hvor hvid maling stod klar. I løbet af få dage var omkring 150.000 cyklers bagskærme blevet hvide.

Det blev til en permanent statsstøttet kampagne, som desværre fik en stigende berettigelse. I 1971 dræbtes 1.213 i trafikken. Den nye bilkultur havde en negativ bagside. ●