

denne er stærkest, og maa de vige til Siden, kører de let i Sænk under ugunstigt Vejr og paa smalle Veje.

Amtsvejsinspektørforeningen ønsker dog paa ingen Maade, at der skal lægges store eller unaturlige Hindringer i Vejen for en god Udvikling og virkelig Nytte af Motorvognskørselen; men da det er klart, at Vejene samtidig maa undergaa en Udvikling og Forbedring for at holde Trit med Automobilerne, ønsker man blot, at der i Loven fastsættes visse Begrænsninger og regulerende Bestemmelser, der dog paa den ene Side ikke hindrer Befolkningen Udbytte af dette nye og fuldkomne Befordrings- og Transportmiddel, men paa den anden Side gør Merudgifterne til Vejenes Forbedring overkommelige for Amts- og Sognekommuner, som hidtil alene maa bære Byrderne. At sætte alle Landeveje i Stand til paa en Gang at taale en ubegrænset Automobilkørsel er selvfølgelig uoverkommeligt, men selv med passende Begrænsninger for den vil det høje Landstingsudvalg vistnok indrømme, at der i alle Tilfælde vil blive Tale om saare følelige Udgifter for Amtsfondene, efterhaanden som denne Art Køretøjer fremkommer og søger ud til Veje, hvoraf mange er svagt byggede og lidet modstandsdygtige, og hvor Udgifterne vil blive saa meget føleligere, som Vejnettet der er mere udstrakt og Skatteevnen ringere.

De Begrænsninger og regulerende Bestemmelser for Motorkørselen, man derfor anser for ønskelige, angaar kun dens Forhold med Hensyn til: *Hastighed, Vægt, Følgbredde, Vognbredde og Hjul diameter* for *Automobilomnibusser* og *Vareautomobiler*.

Ganske vist har Amtsrådene ved Politivedtægter i Forvejen Indflydelse paa flere af disse Forhold; men af Hensyn til Motorkørselens interkommunale Karakter bør der uden Tvivl Landet over gælde ensartede og helst de samme Bestemmelser desangaaende, og det opnaas bedst, naar saadanne Bestemmelser optages i Loven.

Amtsvejsinspektørforeningen tillader sig derfor ærbødigst at foreslaa det høje Landstingsudvalg, at der i Loven indføres følgende maksimale Bestemmelser i ovennævnte Henseende:

	Maks. Bredde.	Maks. Fart.	Maks. Belast. pr. Akse.	Maks. Hjultryk.	Min. af Hjul diameter.
Motor-Omnibusser m. Gummiringe	2 m	25 km	4,000 kg	120 kg pr. cm Følgbr.	0.85 m
Vareautomobiler m. Gummiringe.	2 m	18 km	4,500 kg	do.	0.85 m
do. m. do.	2 m	12 km	4,500 à 6,000 kg	do.	0.90 m

Ved Bestemmelsen af en Motorvogns maksimale Hjultryk regnes Følgbredden = Bredden af den faste Hjulring, idet det forudsættes, at Gummiringen eller Bandagen mindst har samme Bredde som denne. Hvad almindelige Person-Automobiler angaar maa man anbefale, at man nøjedes med 40 km Fart.

I § 3, næstsidste Stykke, omhandles Motorvogne uden Gummibandage; saadanne burde helst forbydes.

Hvad Slutningen af denne Paragraf angaar, burde Bemyndigelse til at væge sine Veje og Broer forbeholdes Amtsrådene, som staar til Ansvar for dem.

Da der ifølge § 20 er forbeholdt Læger, Dyrleger, Jordemødre og Politifærdselsret til Bivejene, henstilles det, at Vejevæsenet gives samme Fortrin.

I samme Paragraf har man tildelt Statsskovvæsenet den Ret til at forbyde Motorfærdsel, som man nægter Amtsrådene; Billighed kræver dog, at Amtsrådene faar samme Ret som Statsskovvæsenet.

At Motorkøretøjer ifølge § 35 efter den Udgift, de forvolder Vejene, betaler en særlig Skat, maa formentlig være lige saa naturligt og retfærdigt som, at en Passager paa en Jernbane gennem sin Billet ogsaa bidrager til Banelegemets Vedligeholdelse; men den foreslaaede Fordeling af, hvad Skatten indbringer, synes ikke at være retfærdig. Det er Staten, der giver Færdselen fri paa Landevejene; men Staten har ingen Udgift heraf eller nævneværdig Ulejlighed. København og Købstæderne, der i