

Ed.

130. Nefndarátt

um frv. til laga um notkun bifreiða.

Frumvarpið er í fullu samræmi við lög Norðmanna (21. júní 1912); þau hefir nefndin kynt sér og líka bifreiðalög Dana (29. apr. 1913); enn fremur þær meginsetningar, sem nú má kalla alþjóðalög.

En það kom fljótt í ljós, að hjer varð á fleira að líta. Hjer á landi er ferðum og flutningum öðru vísi háttað en alment gerist erlendis. Urðum við líka varir við kærur og kvartanir úr ýmsum áttum, mikinn ímugust á bifreiðunum,

og sáum okkur ekki fært, að dæma um þau kærúmál vegna ókunnugleika; rjeðum því af, að fara sjálfir rannsóknarferðir, til þess að athuga allt með eigin augum. Bifreiðaeigendur hjer í bæ kviðu því, að þingið kynni að þröngva kosti þeirra, vegna ókunnugleika flestra þingmanna, og fögnuðu þessari fyrirætlun nefndarinnar og lögðu til vagnana. Nú eru hjer tvenskonar bifreiðar (Ford og Overland). Fórum við (allir nema formaður) á Ford-vagni 14. júlí austur að Þjórsá, og fylgir hjer með skýrsla um þá ferð. Síðan fórum við 16. júlí í Overland-vagni austur yfir fjall og upp í Grímsnes, og munum síðar láta í tje skýrslu um þá rannsóknarferð. Varð okkur ljóst, að alls engin ástæða er til að gera mun á þessum tvenskonar bifreiðum í lagafyrirmælum um notkunina.

Þessar rannsóknir nefndarinnar hafa leitt í ljós, að kærurnar yfir bifreiðunum eru ekki á fullum rökum bygðar, og alls engin ástæða til að beita öðrum eða harðari lögum hjer en annarsstaðar um notkun þeirra.

Þess vegna leggjum við til, að frumvarpið verði samþykkt með þeim fáu breytingum, sem nefndin ber upp og mun gera grein fyrir í umræðum um frv.

Jafnframt leyflir nefndin sjer, að vekja athygli Alþingis og stjórnarinnar á þeim miklu annmörkun, sem nú eru á austurveginum, fjölförnustu flutningabrautinni, og ýmiskonar ólagi á umferðinni um hana, einkum kerruflutningunum; er því lýst í ferðaskýrslu nefndarinnar.

Þess skal geta, að Ford-vagninn, sem nefndarmenn fengu til afnota, var 163 cm. á breidd, c. 700 kgr. á þyngd, og vjelin 20 hesta maki.

Overland-vagninn var 169¹/₂ cm. á breidd, c. 1250 kgr. á þyngd, og vjelin talin 30 hesta maki.

Þessir vagnar eru jafn-gleiðgengir (sama hjólabíl), en hjólskuplurnar eru ögn breiðari á Overland-vagninum.

Efri deild Alþingis 17. júlí 1914.

J. Havsteen,
formaður.

G. Björnsson,
ritari og framsögumaður.

Guðm. Ólafsson.

Karl Finnbogason.

Magnús Pjetursson.

Fylgiskjal með nefndaráliti á þingskjali 130.

Rannsókn á umferð um flutningabrautina milli Reykjavíkur og Þjórsártúns 14. dag júlím. 1914.

Við nefndarmenn lögðum upp í Ford-vagni kl. 10¹/₄ árd., og hjeldum sem leið liggur austur á Eyrarbakka, þaðan aftur að Ölfusá, síðan að Þjórsárbrú, snerum þar við, hjeldum heim beina leið og komum til Reykjavíkur um kvöldið kl. 8¹/₂.

Þjóðvegurinn austur að Þjórsá er mjög víða skemdur; ofan til í Svínahrauni er hann orðinn grýttur og ósljettur; frá hrauninu upp að fjalli var þennan dag

sökkvandi for, líkt og í leysingum á vordag; austan til á fjallinu er vegurinn nú bæði grýttur og holóttur; milli brúnna (í Flóanum) eru mjög víða hvörf og djúp vagnfór. Þessir kaflar eru verstir, en smá-skemdir alstaðar og hvergi langt í milli. Hefir vegurinn ekki í mörg ár verið svo illa út leikinn, að dómi ritara nefndarinnar, sem því er kunnugastur.

Þennan dag, 14. júlí, kvað langmest að *vagnferðum* um veginn (kaupstaðarferðum); alt voru það fjaðralausar tvíhjóla kerrur með 1 hesti fyrir, nema örfáir póstvagnar og »smjörvagnar«; þeir einir voru ferhjóla, á fjöðrum, og öku- maður í vagninum; kerruhestar eru jafnan teymdir. Mjög oft eru lausir hestar með kerrunum til skiftanna, en mjög fáa hesta sáum við undir áburði. Fátt sást af fólki á reið, annað en það, sem fylgdi kerrunum.

Fer hjer á eftir skýrsla um alt það, sem varð á vegi nefndarmanna í þessari ferð:

14. dag júlímán. 1914.	Sauðfe	Bifreiðar	Vagnar	Göngu- menn	Hjólreiða- menn	Nautgripir	Reiðmenn	Lausirh. (hestir) og klyfjah. (fjáir)	Hestar samts
1. Rvík—Ölfusá (kl. 10 ¹⁴ árd.—1 ¹⁰ síðd.)	...	1	63	...	...	...	50	24	141
2. Ölfusá—Eyrab. (kl. 1 ⁵⁰ —2 ²⁸)	1 ¹)	1	20	...	...	...	12	10	44
3. Eyrarb.—Ölfusá (kl. 2 ⁴⁷ —3 ¹⁵)	...	...	16	...	...	...	10	4	31
4. Ölfusá—Þjórsá (kl. 3 ²⁰ —3 ⁵⁸)	...	1	23	...	...	...	18	10	54
5. Þjórsá—Ölfusá (kl. 5 ³⁴ —6 ¹⁸)	...	...	33	...	...	...	33	14	80
6. Ölfusá—Rvík (kl. 6 ¹⁸ —8 ²⁸)	...	1	55	...	1	...	54	20	130
Samts	1	4	210	15-20	1	21	177	82	480

En mest reið á því, að við gætum fært þinginu glögga og ljósa vitneskju um það, hvernig menn háttu ferðum sínum á þessum fjölfarna þjóðvegi, hvað helst veldur töfum og tálma og mestu varðar, að bannað sje með lögum, og auðsætt að þá verður að hafa umferðinni í heild sinni fyrir augum, og ekki einblína á bifreiðarnar.

Það er þá auðsætt að klyfjaflutningur er að miklu leyti úr sögunni hjer um slóðir, svo að hans gætir ekki að neinum mun. Umferð af lausriðandi fólki virðist líka fara óðum þverrandi; á sumrum fer nú fjöldi fólks á póstvögnunum frá og aftur — við mættum 4 póstv., fullum af fólki. Og *austanmenn* eru þegar teknir að nota bitreiðarnar til suðurferða, þótt þeir eigi nóg af ferðahestum; vekur það undrun hversu mikið kveður að þeirri notkun bifreiðanna.

Hjer er því aðallega um vagnferðir að ræða; austurvegurinn er orðinn sannnefndur vagnvegur.

Það leynir sjer nú ekki að vagnferðir bænda hjer á landi eru harla ólíkar því, sem tíðkast erlendis. Þar hafa bændur allajafna ferhjóla fjaðravagna (eiga líka oftast tvíhjóla ljettivagna) til flutninga og ýmist 1 eða 2 hesta fyrir; sitja þeir á vagninum, og þá líka þeir aðrir, sem í ferð eru með þeim.

Hjer hafa bændur allir luralegar og fjaðralausar, tvíhjóla kerrur (jarðyrkju kerrur) til flutninga, riða sjálfir og teyma kerruhestana; og sjeu fleiri í ferð með þeim (heimafólk), riða þeir líka, eins og áður með lest; oftast eru lausir hestar

1) Lambahópur.

með, ef langt er farið. Það er ekki um að villast, að hjer á austurveginum eru þessar kerrur langmesti og versti meinbugurinn á allri umferð, af því, að hjer er það leyft, sem hvergi liðst í öðrum löndum, að hnýta vagnhestunum í lest, eins og klyfjahestum, og þar aftan í lausum hestum eða nautum.

Á austurleiðinni (Rvík — Eyrarb.) og heimleiðinni (Þjórsártúni — Rvík) hittum við á ferð um veginn: 32 riðandi menn með 1 kerruhest í taumi (15 á austurl., 17 á heiml.), en af þeim höfðu átta 1 lausan hest aftan í kerrunni, tveir trússahest, einn 2 lausa hesta, þrír höfðu 1 nautgrip í eftirdragi (á eftir kerrunni) og einn 2 nautgripi, svo að þeir voru ekki nema 17 af 32, sem teymdu kerruhestinn einan. — 22 hittum við riðandi með 2 kerrur í taumi (10 á austurl., 12 á heiml.); af þeim höfðu fimm 1 lausan hest aftan í, og einn 2 lausa. — Átta sáum við (3 á austurl., 5 á heiml.) með 3 kerrur í lest; hafði einn þeirra 3 lausa hesta þar aftan í. — Fjórir urðu fyrir okkur, hver með 4 kerrur í lest; einn hafði 1 lausan hest, annar 2 lausa þar aftan í. — Tvisvar rákumst við á 5 kerrur í lest, og 2 lausir hestar þar aftan í annari vagnrununni.

Það er nú fljótsjeð og fljótreynt, að þessar kerrulestir valda langmestum farartálma, tefja stórum alla umferð, en einkum þó allan akstur, ef fara skal harðar en fetið, og á það jafnt við hestvagna (fólksvagna) sem bifreiðar, og mun koma enn ver niður á hestvögnum á hraðri ferð, af því að þeir eru ekki líkt því eins liðugir í snúningum eins og bifreiðarnar. Einn kerruhestur tefur ekki umferðina; en sje annar þar aftan í, er óleikurinn vis, án þess við verði ráðið. Vagnmaður vikur taumhestinum til hliðar en sá aftari strekkir þá oft í öfuga átt, inn á veginn, eða of langt út, svo að aftari kerran veltur út af veginum, og þessi vandræði aukast svo, að yfir gengur, ef kerrurnar eru 3 eða fleiri. Þetta var langstærsta ólagið á umferðinni þennan dag, og brýn þörf að athuga það nánar. Ef vagnarnir voru 3 í lest eða fleiri, sáum við ávalt með þeim 2 menn eða fleiri, og má vera að samferðamenn bindi oft vagna sína í lest til þess að geta samsíða.

Þá er að segja af því, hvernig ferðin gekk í bifreiðinni.

Við mættum nokkrum *gangandi mönnum*, og olli engum vanda; þar er þess eins að gæta að hægja ferð, ef blautt er, því að bifreið slettir vatni meir *útlundan* sjer en aðrir vagnar (vegna ávalans á hjólgjörðunum).

Mannareid um veginn sýndist okkur vandræðalítil; allott urðu hestarnir hvopulegir, aldrei svo að þeir tækju á rás af fælmi; sumir riðu út af vegi fyrir óttasakir, allmargir stigu af baki, enginn fjell af baki. Ökumaðurinn (sá elsti hjer) hafði farið undir 20 ferðir austur, alls einu sinni sjeð stúlku fleigja sjer af baki — meira hrædda en hestinn.

Það er ekki að sjá, að hestar fælist bifreiðarnar neitt frekar en áður hestvagnana, þegar þær vagnferðir hófust, og fullreynt að hestarnir venjast mjög fljótt bifreiðunum, hætta fljótt að hræðast þær.

Áburðarhesta í lest sagði ökumaður aldrei gera sjer örðugt, hefðu aldrei fælst að meini, aldrei tafið bifreiðina lengi eða hún þær lestir, og kvað miklu *atðveldara* að renna fram hjá áburðarlest, en vagnalest, þó ekki væru nema 2 kerrurnar; þó væru dröguhestar meinlegir fyrir bifreiðar, eins og alla aðra umferð.

Fjárrekstrar fælast ekki; bifreið sigur löturbægt gegnum þá; sagðist ökumaður eitt sinn hafa hitt 52 rekstra í sömu austurferð. Við mættum einum rekstri, og fór sem hann hafði sagt okkur.

Kerrulestirnar (2 í lest eða fleiri) eru langversti farartálminn fyrir *alla* aðra umferð, teppa stórum alla aðra vagna. Þær töfðu okkar ferð svo, að okkur fanst sem ekkert um allan annan tálma. Ökumaður sagði líka, að þar yrði ekki óhöppum varnað — að aftari hestur gæti hrökklast út af vegi og kerran oltið, kvaðst hann hafa sjeð þess dæmi tvisvar þrátt fyrir itrustu varkárni, og oft hafa orðið að hjálpa til að leysa sundur kerrurnar og víkja öllu í lag, hefði ekkert mein hlotistst af, og þetta einu óhöppin, sem hann hefði af að segja,

Það er líka að okkar dómi engum efa bundið, að kerrulestirnar eru sá siðurinn, sem um fram alt þarf að afnema, ef unt er.

Hjer hefur farið stórfje í flutningabrautir og aðra vagnfæra vegi, og virðist nefndinni sem þingi og stjórn hafi sjest yfir í því, að ætla sveitamönnum að finna upp tilsagnarlaust vagnflutningsstæki við sitt hæfi. Eins og fyr var sagt, urðum við mest varir við menn riðandi með einn kerruhest í taumi og mjög oft lausan hest aftan í. Þarf þá 1 mann með 3 hesta og kerru til að koma 800 pd. (alls á 600—800) milli Rvíkur og sveitanna austanfjalls; ef sami maður hefði hentugan ferhjóla fjaðravagn og 2 hesta fyrir, gæti hann setið í vagninum og flutt þriðjungi meiri flutning og ferðin öll greiðari, bæði fyrir hann og aðra.

Nautgripir fældust hvergi bifreiðina. Það er nú orðið altítt að binda þá aftan í kerrur á leið í kaupstað. Mættum við þremur, sem voru á suðurleið með kerru og naut aftan í, einn þeirra með 2 nautgripi, sem gengu samsíða í bandi á eftir kerrunni. Þó er enn uppi sú ósvinna, að binda nautgripi í tagl á hestum. Hittum við einn mann riðandi með hest í taumi og naut bundið í taglið á þeim hesti. Annar rak lausan hest og naut í taglinu. Í einni hersingunni reið unglingspiltur og hafði naut bundið í taglið á reiðhesti sínum. Loks sáum við nokkra samferðamenn reka 4 unguneyti laus á undan sjer.

Það er vist, að umferðin um austurvegin hjer verið með meira móti þennan dag, og mjög margir þar óvanir að mæta bifreiðum. Þó gekk okkur vel og vandræðalaust; hliðruðu allir til á veginum eins og vera ber, ummælalaust, amaðist enginn við ferð okkar einu orði, nema einn maður sem stóð kyr á veginum hjá vögnum og hestum (í Flóanum), þegar bifreiðin rann fram hjá, án þess að hann eða hestar hans vikju úr sporunum; hann kallaði birstur á eftir okkur: »Burt með bifreiðarnar«.

Merkur maður úr Ölfusi tjáði okkur, að Árnésingum væri mjög í nöp við bifreiðarnar og vildu margir banna þeim allar leiðir. Spurðum við um ástæður. Færði hann tvent til, að þær fældu hesta og skemdu vegina; annað væri ekki til saka fundið, sagði hann.

Nú sáum við þess ljós merki, að hestar hjer nærlendis, sem vanir eru orðnir nýjunginni, hvekkjast ekki vitund. Ökumaður okkar sagði hesta yfirleitt hafa verið hrædda í fyrstu — og fólkið líka —, en þau vandkvæði færu óðum þverrandi; sáum við sjálfir glögg merki þess.

Þá er hitt, að bifreiðarnar skemmi vegina, vegna þyngslanna og hraðrar ferðar. Uppi hjá Kolviðarhól var hin versta ófærð af for og bleytu. Þar gáðum við að vandlega og sáum að bifreiðarhjólin ristur *ekki* líkt því eins djúpt í veginn eins og kerrurnar; kemur það af því, að hjólgjardirnar eru margfalt breiðari en á kerrum, og gangurinn miklu mýkri og rykkjaminni. Til eru bifreiðar, sem eru miklu þyngri en þessar hjer, vjelin 70 hesta maki, eða þar yfir, og hjólgjardirnar járnaðar með járnbólum eða göddum; þær bifreiðar róta upp vegum og skemma

þá, þótt þurrir sjeu og harðir. En þessar ljettu bifreiðar, sem hjer eru í gangi, með sljettar, mjúkar hjólgjarðir, þær skemma síst vegi allra vagna, og er að því leyti enginn verulegur munur á Overland-vögnunum og Ford-vögnunum, þrátt fyrir þyngdarmuninn. Eigi að verja vegina hjer skemdum vor og haust, þá er þess vegna ekkert vit í því, að banna alla bifreiða-umferð, en leyfa allar kerruferðir, sem bersýnilega umturna vegunum miklu meir, og þeim líka oft draslað um vegina svo gljúpa, að kerruhjólin sökkva í upp á miðja speli, eða þaðan af dýpra þar sem verst er — og engri bifreið þá fært um veginn, eða unt að gera slíkan usla.

Tiðustu og verstu skemdir hjer á vegum eru hvörfin; þer jafnan mest á traðkholum í miðjum vegi eftir hesta og djúpum skorum eftir vagnhjól; þessi hvörf stækka og dýpka því fljótar, sem umferðin er meiri. Þar er nú bifreiðunum síst um að kenna; þær *forðast* hvörfin, stikla milli þeirra á hávöðunum, og furða að sjá hvað vönum ökumanni tekst það liðlega.

Á þurrum vegum þyrta bifreiðar upp miklu ryki, miklu meiru en hestvagnar, rjett á borð við jóreyk, þegar hart er riðið.

Má sjá, að svo hefir farið um þessa nýjung sem margar aðrar, að meira hefir kveðið að umtali og ímugust en eftirtekt og varfærni.

Alþingi 17. júlí 1914.

G. Björnsson.

Karl Finnbogason.

Magnús Pjetursson.

Guðmundur Ólafsson.