



Bréfa- og málasafn Benedikts Sveinssonar 1899-1943

Bjarni Benediktsson – Benedikt Sveinsson – Járnbrautarmálið – Geir G. Zoëga – Forslag til Dansk-
Íslandsk Forbundslov

Tekið af vef Borgarskjalasafnsins

bjarnibenediktsson.is

Einkaskjalasafn nr. 360
Benediktarskjöl
Askja 5-10, Örk 4

©Borgarskjalasafn Reykjavíkur

FRAMHALDSSKÝRSLA

UM

JÁRNBRAUTARMÁLID

EFTIR

GEIR G. ZOËGA, VEGAMÁLASTJÓRA

Framhaldsskýrsla

um

járnbrautarmálið.

Eftir

Geir G. Zoëga, vegamálastjóra.

Reykjavík

Ísafoldarprentsmiðja h.f. — 1926.

Framhaldsskýrsla um járnbrautarmálið.

Kostnaðaráætlun um járnbraut.

Kostnaðaráætlun Sv. Möller verkfr. um járnbrautina er frá árslokum 1923 og byggð á því verðlagi sem var þá um haustið. Síðan hefir verðlag alt nema verkalaun lækkað til mikilla muna. Þá var miðað við að pund sterling jafngildi ísl. kr. 28,00 en síðan hefir það lækkað í ísl. kr. 22,15. Jafnframt hefir verðlag á járn, timbri, sementi og flestu efni lækkað í innkaupum, svo verðmunurinn er því orðinn tiltölulega meiri en nemur hækkingu íslenska gjald-eyrisins.

Áætlunin var því endurskoðuð, er jeg dvaldi í síðastliðnum nóvembermánuði nokkra daga með Sv. Möller í Noregi. Jafnframt ræddum við ýms atriði járnbrautarmálsins, sjerstaklega með tilliti til breytinga, sem kynni að þykja rjett að gera frá því, sem áður hafði verið áætlað. Fóru þær yfirleitt í þá átt, að draga úr kostnaðinum. Fjelst Möller á, og hefir gert að tillögu sinni, að mjókka um 10% undirbyggingu og grjótlagið undir þverslánun. Fyrir þessa breytingu lækkar áætlunin um fullar 200 þús. kr. Aðrar verulegar breytingar er ekki um að ræða.

Jeg vil geta þess, að áætlunin var ekki fullgerð fyrir en eftir að jeg kom heim og hefir Sv. Möller því ekki átt kost á að leggja á hana fullnaðarsamþykki sitt í öllum atriðum. Kann að vera að hann vilji gera þar einhverjar breytingar, en ekki verða þær svo miklar að um muni til eða frá.

Endurskoðuð áætlun um stofnkostnað járnbrautarinnar verður þannig, og merkja jafnframt tölurnar í svigum fyrri áætlun:

Rl. A. Áhöld vjelar og efni til afnota við framkvæmd verksins er skift á hina reikningsliðina eftir hæfilegum hlutföllum.

— B. Undirbygging	(2085000)	kr.	1727000
— C. Yfirbygging	(2129400)	—	1678000
— E. Brýr og ræsi stærri en 1.0 m.	(316400)	—	253000
— F. Eimreiðar og vagnar, alt nýtt	(746000)	—	582000
— G. Stöðvar og hús brautarvarða	(816500)	—	812500
— H. Talsimi	(34500)	—	34500
— K. Girðingar	(124500)	—	24000
— L. Vegamót	(51000)	—	45000
— M. Varnir gegn aðfenni	(24000)	—	24000
— R. Verkamannaskálar og tjöld	(15000)	—	15000
— D. og N. Framkvæmdastjórn og ýmislegt	(582200)	—	555000

Samtals (kr. 6925000) kr. 5750000

Lækkunin nemur þannig alls kr. 1175000 og munar þar mest um undir- og yfirbyggingu, en lækkunin á þeim 2 liðum er talin 810 þús. kr. Stöðvar og hús lækka sama sem ekki, vegna þess, að gera verður nú ráð fyrir, að Reykjavíkurstöðin verði sett á svonefndan „Skell“, túnið austan við Hringbraut, en sunnan við Laugaveg. Áður hafði Möller gert ráð fyrir, að stöðin yrði sunnan og austan við Tjörnina, neðst í Laufástúninu fyrir neðan Fjólugötu, en hún var áætluð um 80 þús. kr. ódýrari en stöðin á „Skell“. Á síðastliðnu hausti hafði skipulagsnefnd Reykjavíkur, en þar er jeg einn nefndarmanna, mál þetta til meðferðar, og þóttu nefndinni svo margir og miklir annmarkar á því, að stöðin yrði hjá Tjörninni, að ekki væri áhorfsmál að velja fremur hinn staðinn, enda þótt kostnaðurinn yrði áætlaður mun meiri. Á þessa skoðun hefir og bæjarstjórn fallist. Þriðja stöðvarsæðið hefir og komið til greina, neðst í Arnarhólstúni, austan við Ingólfsstræti, en áætlun Möllers um stöð þar, er enn 70 þús. kr. hærri en stöðin á „Skell“. Jeg skal geta þess, að „Skellur“ er erfðafestuland, en látið af hendi með slíkum kjörum, að Reykjavíkurbær mun geta eignast landið með mjög vægu verði og lagt járnbrautinni það því verði upp í væntanlegt tillag. Gert er að sjálf-sögðu ráð fyrir sjerstöku spori frá Reykjavíkurstöðinni, niður að höfn, og mætti þá koma fyrir stjett þar, t. d. við Ingólfsstræti, og nota sem enda-stöð lesta, ef aðalstöðin þætti liggja nokkuð langt frá miðbænum. Í fyrri áætluninni hafði verið ráðgert að girða meðfram nálega 25 km. brautarinnar, en jafnframt var í rauninni lagt til að sleppa girðingum að mestu. Er sú til-laga ákveðnari nú og lækkar því áætlunina til mikilla muna á þessum lið. Ástæða þykir ekki til að lækka fyrri áætlun um talsíma, varnir gegn aðfenni og um verkamannaskála, enda eru þeir liðir aðeins smáar upphæðir.

Í áætluninni er gert ráð fyrir, að Ölfusárstöðin verði undir brekkunni vestan árinna gegnt Selfossi. Með því að nokkrar ástæður mæla með því, að stöðin verði austan Ölfusár, þá hefir Möller gert áætlun um járnbrautarbrú, sem nemur 200 þús. kr. Við þessa breytingu myndi brautin lengjast um $\frac{1}{2}$ km., sem kostar um 25 þús. kr.

Við framangreinda kostnaðaráætlun má bæta vöxtum af stofnkostnaði þann tíma, sem verið er að leggja brautina og telja má 3—5 ár eftir því hver áhersla er lögð á að hraða verkinu, og má ætla að þeir nemi um 500 þús. kr. Möller mintist á þenna lið í fyrri áætlun sinni og taldi hann þá 620 þús. kr., en lagði þá upphæð á móti væntanlegri verðlækkun, en bætti henni ekki við áætlunina.

Stofnkostnaður brautarinnar allur með vöxtum telst þannig með núverandi verðlagi og miðað við að brautin verði fullgerð á 3 árum

Kr. 6.250.000

eða ef brautin nær austur fyrir Ölfusá

Kr. 6.475.000

Væntanlega má búast við nokkurri frekari verðlækkun, en taplega mikilli á næstu árum, með því að verð á sumu efni, sjerstaklega járn, sem hjer gætir mjög mikils, hefir þegar lækkað nálega í það verð, sem var í stríðsbyrjun. Hinsvegar er líklegt, að verkalaun lækki nokkuð, ef verðlag breytist. Verði talið heppilegra að fullgera brautina á 5 árum í stað 3, þá hækkar liðurinn til framkvæmdastjórnar eitthvað.

Rekstrarkostnaður járnbrautar.

Eins og umgetið í áætlun Möllers frá 1923, var rekstraráætlun brautarinnar miðuð við þær kröfur, sem gerðar eru, og þær reglur, sem fylgt er við ríkisrekstur spormjórna, brauta í Noregi. Nú er það svo, að þar sem ríkisrekstur brauta á sjer stað, þar hefir reynst örðugt að laga kröfur og reglur eftir umferð og flutningsmagni hverrar brautar, heldur hefir raunin orðið sú, að rekstur smábrautanna hefir orðið óþarflega umfangsmikill og kostnaðarsamur. Er mönnum þetta ljóst í Noregi, og sjerstaklega er Möller nú orðinn þeim málum mjög kunnugur, með því að hann sat á síðastliðnu ári í nefnd, sem þar var skipuð til þess að benda á leiðir til sparnaðar í rekstri járnbrautanna.

Hann hefir því í samvinnu við Foss skrifstofustjóra, aðalráðamann norsku járnbrautastjórnarinnar á þessu sviði, endurskoðað áætlun þá, er þeir báðir gerðu um rekstur járnbrautarinnar hjer.

Er áætlunin endurskoðuð á þessa leið, og merkja svigatölurnar fyrri áætlun:

2. rekstrarár.

Tekjur:

Fólksflutningar 2550000 mannm. á 10 aura	kr. 255000 (274200)
Vöruflutningar 480000 tonnkm. » 30 —	— 144000 (144000)
Póstflutningar o. fl.	— 22000 (21800)
	Kr. 421000 (440000)

Gjöld:

Eimreiðaakstur, viðhald o. fl. 75000 eimrkm. á kr. 1.05 (1,28)	kr. 78800 (96000)
Vagnar, rekstur, viðhald o. fl. 870000 öxulkm. á 2,3 aura (2,5)	— 20000 (21700)
Starfsmenn á lestum 68000 lestarkm. á 30 aura (40) —	20400 (27200)
Stöðvakostnaður	— 85000 (110000)
Varsla brautarinnar og viðh. brautar og bygginga 66 km. á kr. 1800 (2000)	— 118800 (132000)
Framkvæmdastjórn o. fl.	— 35000 (45100)
	Kr. 358000 (432000)

10. rekstrarár.

Tekjur:

Fólksflutningar 4750000 mannm. á 10 aura	kr. 475000	(499000)
Vöruflutningar 756000 tonnkm. á 30 aura	— 226800	(226800)
Póstflutningar o. fl.	— 30200	(30200)
	<u>Kr. 732000</u>	<u>(756000)</u>

Gjöld:

Eimreiðar, rekstur, viðhald og fl. 91000 eimr.km. á kr. 1.05 (1.28)	kr. 95550	(116500)
Vagnar, rekstur, viðhald o. fl. 1440000 öxulkm. á 2,3 aura (2,5)	— 33120	(36000)
Starfsmenn á lestum 82000 lestarkm. á 30 aura (40)	— 24600	(32800)
Kostnaður starfrækslu á öllum stöðum	— 100000	(133000)
Varsla og viðhald brautar 66 km. á kr. 2000 (2400)	— 132000	(158400)
Framkvæmdastjórn o. fl.	— 38730	(56300)
	<u>Kr. 424000</u>	<u>(533000)</u>

Gjaldaáætlunin hefir þannig lækkað um 74 þús. kr. á 2. ári og um 109 þús. kr. á 10. ári. Jafnframt eru áætlaðar tekjur af fólksflutningi lækkaðar um kr. 19000 og kr. 24000, er það með tilliti til þess að rjett þykir að ætla enga flutninga sjerstaklega áleiðis til Þingvalla frá Reykjavík eða að austan að Hólmsárstöð. Einkum þykir rjett að gera þessa breytingu vegna þess, að nú er með nýju vegalögum ákveðið að flytja Þingvallavegin af Mosfellsheiðinni og leggja hann um sveitina.

Tekjuafgangur upp í vexti verður á 2. ári samkvæmt áætluninni kr. 63000.00 en á 10 ári kr. 308000.00 — eða 5% af stofnkostnaðinum.

Mótorvagnar.

Enn hefir ekki tekist að gera áætlun um hverrar breytingar megi vanta um rekstur brautarinnar ef notaðir verða mótorvagnar að einhverju leyti í stað eimreiða, en fullyrða má, að á þann hátt megi spara talsverða upphæð árlega á rekstrinum. Mótorvagnar hafa á síðustu árum náð talsverðri útbreiðslu, af nálægum löndum sjerstaklega í Svíþjóð og í Danmörku. Þeir eru af ýmsri gerð og notað til eldsneytis ýmist bensín eða hráolía. Einkum hafa þeir reynst hentugir til fólksflutninga en síður þar sem eru miklir vöruflutningar. Aðalókostur þeirra er, að dráttaraflid upp brekkur er frekar lítið. Með því að hjer gætir mest fólksflutninga, en hinsvegar brautin tiltölulega hallamikil, má búast við að mótorvagnar yrðu einkar hentugir í sambandi við eimreiðarekstur. Myndu þá eimreiðar fara þær ferðir, sem flutningar eru mestir,

með vagna í lest, þyrftu þá jafnvel ekki suma tíma árs að fara á hverjum degi fyrst í stað, en mótorvagnar, sem rúma bæði farþega og nokkurn flutning færu þess á milli. Gætu þá ferðir orðið tíðari, fleiri á dag, en fyr var ráðgert, sem var 2 fram og aftur á sumrum, en 1 á vetrum.

Í Noregi hefir undanfarna mánuði setið nefnd manna, sem átti að rannsaka mál þetta alt um notagildi mótorvagna. Nefndaráliti er búist við mjög bráðlega. Jafnframt er Möller nú í samráði við formann tjeðrar nefndar að undirbúa tillögur og áætlun um notkun mótorvagna að einhverju leyti á járnbrautinni hjer. Vænti jeg álits hans í því efni innan skamms.

Rafmagn til reksturs brautinni.

Á síðari árum, einkum eftir lok ófriðarins, hefir færst mjög í vöxt notkun rafmagns til rekstrar járnbrauta. Sjerstaklega gætir yfirburða rafmagnsins þar sem umferðin er mest, nálægt stórborgunum og ella í þeim löndum þar sem ekki eru kolanámur en góður kostur raforku, svo sem t. d. í Svíþjóð, Ítalíu og Sviss. Í Noregi eru og nokkrar rafmagnsbrautir og hafa verið gerðar áætlanir um hvort tiltækilegt væri að koma í framkvæmd þeirri stórkostlegu umbót, að nota raforku í stað kola til rekstrar allra járnbrauta þar í landi. Menn munu vera sammála um, að í þeirri umbót væri feiknamikil framför frá sjónarmiði almennra þjóðarhagsmuna, og nóg er vatnsorkan, en kostnaðurinn yrði afskaplega mikill, svo mikill, að viðbúið er, að hann verði þeirri umbót þrándur í götu um langa tíð.

Hjer eru ástæður þannig, að rafmagn getur því að eins komið til greina, að kostur sje á því mjög vægu verði frá raforkuveri, en stofnað verði til annarar starfrækslu aðallega. Veldur þar um mestu í samanburðinum, að kolaeyðsla brautarinnar verður svo tiltölulega lítil, hún er áætluð 600 smál. á 2. ári, og svo hitt, að raforkuveitan meðfram brautinni er mjög kostnaðarsöm.

Jeg get um þenna möguleika fyrir rafvirkjun járnbrautarinnar, með því að ekki er óhugsandi, að nokkur hreyfing komist á virkjun Sogsfossanna áður langt um líður. Er því sjálfsgagt að athuga hvort horfur eru á að raforkan verði notuð til rekstrar brautarinnar, og mun það verða gert. Hinsvegar er því ekki að leyna, að reynsla Norðmanna bendir í þá átt, að litlar horfur muni vera á, að rafvirkjun járnbrauta með svo lítilli umferð muni gerleg.

Fullkominn vegur og bifreiðar til flutninga.

Vegurinn.

Í fyrri skýrslu hefi jeg gert grein fyrir hverjar vegabætur verði að gera og að þær myndi kosta um 3½ milj. kr. Þó nokkur verðlækkun hafi orðið síðan (mars 1924) þá hefi jeg jafnframt orðið þess vísari, að sú áætlun mun síst of há. Vegarlengdin frá Reykjavík yfir Ölfusárbrú verður sem næst 67 km.

Jeg hygg að ekki þyrfti að óttast að umferð teptist á þessum nýja vegi vegna snjóþyngsla á vetrum, en nokkru fje myndi þurfa að verja árlega til snjóruðnings.

Kostnaðaráætlun og rekstur.

Í áætlun þeirri, sem samin var 1924, var gert ráð fyrir að nota bæði til fólks og vöruflutninga stórar bifreiðar af þeirri gerð, er aflvjin knýr bæði fram og afturhjóll. Var einnig miðað við að þessar bifreiðar drægju á eftir sjer í lest 1 eða 2 fólks- eða vöruvagna. Bæði bifreiðarnar sjálfar og vagnarnir bera 3 smál. eða 25 manns. Síðari reynsla erlendis hefir leitt í ljós, að ýms vandkvæði eru á því að hnýta fólksvögnum aftan í bifreiðar, og eins að varlegra er að ætla flutningsbifreið ekki að draga nema 1 vagn sjerstaklega á svo mjóum vegi, 4,8 m. breiðum, sem hjer er gert ráð fyrir. Nú er enn fremur talið hentugra að nota aðallega aðra tegund bifreiða, sem er ódýrari í rekstri.

Í fyrri áætlun voru bifreiðar og vagnar áætlaðar . . .	kr. 500000
Stöðvar	— 300000
Vegurinn	— 3500000

Samtals kr. 4300000

Þessari áætlun þykir ekki ástæða til að breyta.

Rekstrarkostnaður bifreiðanna er á 2. ári áætlaður þessi, og merkja tölurnar í svigum fyrri áætlun:

1. Vöruflutningar.

Benzín	kr. 50000
Smurningssolía	— 5800
Gúmmí	— 42500
Viðgerðir	— 19300

Flyt kr. 117600

	Flutt	kr. 117600	
Fyrir vagna án gúmmí 15% af			
kr. 240000	—	36000	(167000) Kr. 153600
2. Fólksflutningar.			
Benzín	kr. 29600		
Smurningssolía	— 5800		
Gúmmí	— 24300		
Viðgerðir	— 15400		
Fyrir vagna án gúmmí 15% af			
kr. 180000	—	27000	(127000) — 102100
3. Starfsfólk		(106000)	— 97000
4. Viðhald vegarins		(45000)	— 45000
5. Snjóruðningur		(15000)	— 15000
6. Framkvæmdastjórn o. fl.		(25000)	— 25000
		Samtals (485000)	Kr. 437700
Tekjur eru áætlaðar sömu og járnbrautar			Kr. 421000

Jeg vil geta þess, að áætlunin um verð bifreiða og vagna svo og að mestu um rekstur þeirra og að nokkru leyti um starfsfólk er góðfúslega látin í tje af norsku vegamálastjórninni. Að öðru leyti er áætlunin sniðin eftir líkum áætlunum, er gerðar hafa verið annarsstaðar.

Samkvæmt þessari endurskoðuðu áætlun verða gjöldin um 47 þús. lægri en fyr áætlað, en tekjuhalli verður samt tæpar 17 þús. kr. Áætluð lækkun á 10. rekstrarári verður lík að tiltölu og verða þá gjöldin um kr. 550000 en tekjur kr. 732000 og tekjuafgangur þannig upp í vexti kr. 182000.

Samanburður járnbrautar og bifreiða.

Reksturskostnaður bifreiðanna er áætlaður meiri en járnbrautar og munar þar mestu um eldsneytiseyðsluna, sem óhætt er að telja minst tvöfalt meiri. Annar liðurinn sem mestu munar, er gúmmí, sem er áætlað kr. 66800.

Rekstrarafkoman hefir verið áætluð þessi:

Á 2. ári	{	bifreiðar halli	kr. 16700
		járnbrautin hagur	— 63000
Á 10. ári	{	bifreiðar	— 182000
		járnbrautin	— 308000

Þegar enn fremur er tekið tillit til, að það er þó líklegra að framkvæmanlegt þyki síðar meir, að nota raforku til rekstrar járnbrauta en bifreiða, þá er bersýnilegt að bifreiðarnar verða miklu háðari en járnbrautin verðlagi útlendrar vöru, eldsneytis og gúmmí, sem ætlað er þegar á 2. ári að kosta um 160 þús. kr. En járnbrautin notar þá eldsneyti fyrir aðeins 30 þús. kr. með 50 kr. verði fyrir hverja kolasmálest. Af öðrum gjaldaliðum munar mest um kostnað við viðhald brautar, eimreiða og vagna svo og kaup starfsfólks. Þessir liðir eru mun hærri en tilsvarandi gjöld bifreiðanna.

Hvernig sem á málið er litið, verður rekstrarafkoma bifreiðanna miklu lakari en járnbrautarinnar. En mest gætir þó hins, að þær jafnast alls eigi við járnbraut um að fullnægja þörfum vaxandi umferðar. Nú verður að gera ráð fyrir því, að ræktun Suðurlandsundirlendisins, vaxi til muna jafnvel í náinni framtíð þannig að framleiðsla og flutningar geti margfaldast fram úr því sem áætlað er á 10. rekstursári. Til þess vaxtar eru mörg skilyrði fyrir hendi. Er þá aðgætað, að járnbrautin getur afkastað miklu meiri flutningum án þess að kaupa þurfi vagna eða eimreiðar eða kosta verulega meiru til viðhalds brautinni og til fólksalds. En jafnóðum og umferð bifreiða vex, þarf að bæta við nýjum, því þær sem fyrir eru anna ekki meiru en þeim er atlað í upphafi.

Í samanburðinum gætir þess nokkuð, að bifreiðarnar verða seinni í förum en eimlestir á járnbrautinni. Þeim er ætluð 2½ klst. milli Reykjavíkur Ölfusár, en svo stórar bifreiðar sem þessar mega ekki aka hratt, síst ef vagn er hnýttur aftaní þær. Hámarks ökuhraði þeirra er t. d. í Danmörku 24 km. á klst. og aðeins 15 km. á klst. með vagn. Með viðstöðum yrðu þá fólksbifreiðarnar um 3½ klst. eða 1 klst. lengur á leiðinni en eimlest.

Í þessu efni er mjög fróðlegur samanburður við reynslu þá, sem fengin er í nálægum löndum. Mun jeg því skýra frá þeirri reynslu eftir kynningu, sem jeg hefi af henni haft bæði á ferðum erlendis og í ýmsum skýrslum.

Reynsla í Noregi.

Ástæður í Noregi eru að mörgu leyti svipaðar og hjer á landi, en landið er löngu orðið miklu betur vegað en hjer bæði með járnbrautum og akvegum. Járnbrautir eru nú í Noregi um 3000 km. og hafa kostað um 500 milj. kr. Árlega bætast við 30—40 km. og eru allir sammála um að láta sitja fyrir aðalbrautirnar, sem tengja saman landshluta. Hinsvegar eru menn nú orðnir gætnari að leggja brautir þar, sem líklegt þykir að komast megí af með bifreiðar. Menn hafa þar rekið sig allþýrmilega á, að rekstrarkostnaður sumra brauta hefir orðð ríkissjóði allþungur baggi. Hefir því verið ákveðið að jafnan þá er áætlun verði gerð um byggingu nýrrar smábrautar, skuli einnig gerð áætlun um flutningskostnað með bifreiðum. Liggja þannig

nú fyrir hliðstæðar áætlanir um slíkar samgöngubætur sem væntanlegar eru á næstu árum.

Við athuganir þessara áætlana koma þessi atriði í ljós:

1. Byggingarkostnaður járnbrautanna er miklu hærri en hjer.
2. Flutningsmagnið miklu minna en hjer áætlað.
3. Vegir eru til, sem með nokkrum umbótum, nægja bifreiðaumferðinni.

Byggingarkostnaður járnbrauta í Noregi varð á árunum 1908—1922 að meðaltali rúmar 400 þús. kr. hver km. og í áætlunaryfirliti, sem lagt hefir verið fram um byggingu 3500 km. nýrra brauta, er hver km. áætlaður 360 þús. kr. Hjer er hver km. áætlaður að kosta 87 þús. kr. Veldur þar um mestu hve landslag er þar miklu örðugra en hjer, svo að alls ekki er sambærilegt. Önnur ástæðan er sú að yfirleitt eru nú járnbrautir þar gerðar með 37 cm. breiðara spori en hjer er áformað, jafnvel þar sem þess er alls ekki þörf til þess að anna flutningunum, til þess eins, að sömu eimreiðar og vagnar geti ekið um allar brautir. Verða þannig teinarnir og öll gerð brautarinnar miklu öflugri og dýrari en hjer áætlað.

Flutningsmagn sem hjer er áætlað, hefi jeg borið saman við 9 áætlanir norskar, og hefir verið nokkuð deilt um að minsta kosti sumar þeirra, hvort heldur skuli leggja þar járnbraut eða láta nægja bifreiðar. Í Noregi hafa ekki verið gerðar áætlanir um rekstur bifreiða til reglubundinna flutninga á vegarköflum, sem meiri flutningar eru um. Verður samanburðurinn þannig:

	Vegur Lengd km.	Mannkm. um hvern km. brautar	Tonnkm. um hvern km. brautar	Áætlaður ársrekstur bifreiða	
				Tekjur Kr.	Gjöld Kr.
Rvk—Ölfusá	67	38000	7200	421000	392700
1. Norski vegarkalli	40	37550	1925	234000	227000
2. — —	92	13445	752	201000	177000
3. — —	90	9920	2000	134000	139000
4. — —	62	5900	1000	95000	95000
5.—9.— —		2740—9500	270—800		

Sjóst glögt af þessum tölum, hve flutningsmagn um brautina hjer er langmest. Á þeim norska vegakaflanum sem fólksflutningarnir koma næst áætluðum flutningum austur, eru vöruflutningar aðeins freklega ¼ hluti þess, sem hjer er áætlað. Allar hinar brautirnar hafa svo miklu minni umferð. Nú í vetur var hafin fyrir reikning og undir stjórn ríkisjárnbrautanna reglubundinn bifreiðaakstur á 1. og 2. akbrautinni. Mun verða bætt við að minsta kosti tveimur hinna á þessu ári. Til flutninganna eru notaðar bifreiðar af sömu stærð og gerð, sem miðað er við í áætlun okkar. Hvergi annarsstaðar í Noregi nema í útjöðrum Oslo hafa enn verið notaðar til reglubundinna flutninga jafnstórar bifreiðar og hvergi er þar sambærilegri aðstaða við staðhattu

okkar en einmitt á þeim vegaköflum, sem hjer hefir verið bent á. Yfirleitt eru menn ekki í vafa um, að bifreiðarnar muni anna flutningum á þessum vegarköflum að minsta kosti í bráð, enda hafa þær áætlanir, sem gerðar hafa verið um járnbrautarlagningar, sýnt stórkostlegan rekstrarhalla.

Flutningsgjaldið er ákveðið fyrst um sinn 12 aur. hver mannm. og 50 aur. hver tonnkm. Með því flutningsgjaldi myndu tekjur bifreiðareksturs milli Reykjavíkur og Ölfusár verða kr. 147000 hærri en áætlað hefir verið. En gjaldið er svo miklu herra en Möller taldi skynsamlegt að áætla hjer, og sjálfsagt með rjettu. Þrátt fyrir þetta háa gjald er rekstrarafkoma bifreiðanna heldur bágborin. Til þess að samanburðurinn verði hliðstæðari, þá hefi jeg slept upphæðinni kr. 45000, sem áætluð er til greiðslu viðhaldskostnaðar vegarins austur að Ölfusá.

Vegir um fyrgreindar 9 leiðir eru taldir svo góðir, að þeir þurfi tilölulega lítilla umbóta við til þess að þola umferð svo þungra bifreiða, sem áformað er að nota. Vegabætur á 5 leiðum þeim, sem mest er umferð um og eru alls 374 km. að lengd, eru áætlaðar aðeins 720 þús. kr. en á hinum 4 leiðunum, sem eru 473 km. eru umbætur áætlaðar 2.2 milj. kr. Þetta atriði er í samanburðinum við okkur afarmikilsvert. Það gerir ekki lítinn mun, hvort bæta þarf veginn fyrir 2000 kr. hvern km. eða jafnvel 4600 kr., eða hvort þarf að gera nýjan veg að miklu leyti eins og hjer sem kostar 50—60 þús. kr. hver km. Þetta er svo mikið atriði, að það gjörbreytir allri aðstöðu til samanburðar. Þar sem ekki verða lagðar nema smáupphæðir til vegabóta, er engin fyrirstaða að hverfa síðar að járnbrautarlagningu ef flutningar aukast svo að það verði talinn hagur, enda er svo ráð fyrir gert. Öðru máli gegnir hjer, þar sem annar kosturinn er að leggja dýran akveg og vandinn er að velja það samgöngutæki, sem vissulega hlýtur að nægja til frambúðar, þó flutningar margfaldist.

Í Noregi fara nú bifreiðar fastar áætlunarferðir á um 450 vegarköflum („bilruter“). Flytja þær bæði fólk og vörur fyrir borgun samkvæmt gjaldskrá, er yfirvöld samþykkja. Á síðari árum hefir verið veittur styrkur úr ríkissjóði til þessara ferða, sem úthlutað er eftir tillögum vegamálastjórans. Nemur sú fjárveiting nú kr. 450000. — Flutningsgjöldin eru nokkuð mismunandi, fyrir fólk 10—20 aurar hver mannm. og fyrir vörur 50—100 aurar hver tonnkm. (Áætlað hjer 10 aurar og 30 aurar). Yfirleitt má fullyrða að sveitarfjelög þau eða fjelög einstakra manna, sem reka þessa atvinnu hafi mjög lítinn beinan rekstrarhagnað og sumstaðar allmikinn halla þrátt fyrir ríkissjóðsstyrkinn, sem oft er riflegur. Hinsvegar efast enginn um óbeina hagnaðinn. Aðalvegir í Noregi eru flestir í svo góðu standi að þeir þola jafnvel umferð bifreiða er bera 2—3 smalestir. En flutningsgjöldin hljóta jafnan að verða því lægri sem bifreiðin ber meiri þunga. Jeg hefi fengið hjá norsku vegamálastjórninni rekstrarreikninga margra bifreiðafjelaga og annar ekkert

þeirra fjelaga svipað eins miklum flutningum og hjer eru nú austur yfir Hellisheiði.

Reynslan í Noregi er því sú, að þrátt fyrir sjerlega víðtæka notkun bifreiða út um allar sveitir, þá hefir þeim hvergi verið ætlað að anna svo miklum flutningum, sem hjer eru austur. Í þeim sveitum, sem flutningarnir eru mestir, er lögð sjerstök áhersla á að koma bifreiðaferðum sem haganlegast fyrir, víða til þess að búa á þann hátt í haginn fyrir járnbraut síðar. En jeg þori að fullyrða, að hvergi í Noregi á nokkur sveit með slíkri flutningsþörf, sem Suðurlandsundirlendið hjer, að búa við svipaðar samgöngur, öröugar og ófullnægjandi.

Reynsla í Svíþjóð.

Reglubundnar bifreiðaferðir til fólks- og vöruflutninga um sveitirnar hafa ekki náð svipaðri útbreiðslu í Svíþjóð sem í Noregi, enda er járnbrautakerfið þar í flestum hjeruðum miklu meira en víðast í Noregi. Staðhættir þar eru og víðast síður en í Noregi sambærilegir við aðstöðu hjer og hefi jeg því ekki gert mjer eins far um að kynast þar.

Jeg vil aðeins minnst á samgöngurnar í einu hjeraði þar, Bohusljeni, enda mun þar í þessu máli helst fengin reynsla, er okkur gæti að gagni komið. Þar hófust 1923 reglubundnar bifreiðaferðir á vegarkafli 61 km. löngum, með stórum, þungum bifreiðum, en ríkisbrautirnar hafa annast allan rekstur og var til þessa stofnað í tilraunaskyni. Eru þar notaðar svipaðar bifreiðar þeim, sem áætlað hefir verið að nota hjer.

Flutningsmagnið hefir verið:

1923	1924	Hjer áætlað á 2. ári
480000 mannm.	550000 mannm.	2550000 mannm.
15000 tonnkm.	20100 tonnkm.	480000 tonnkm.

Fólksflutningar eru því nú aðeins $\frac{1}{5}$ hluti og vöruflutningur aðeins $\frac{1}{24}$ hluti þess, sem hjer er áætlað. Flutningsgjöldin fyrir fólk eru því næst þau sömu og hjer er áætlað, en fyrir vörur að meðaltali nær þreföld. Hagnaður er enginn á rekstrinum, en má þó telja, að hann beri sig. Árstekjur og gjöld hafa orðið nokkuð innan við 100 þús. kr. Er því bersýnilegt, að ólíku er saman að jafna flutningsmagni á þessari leið í Svíþjóð og hjer austur í Árnassýslu. Vegur sá, sem bifreiðarnar fara um, var gerður 1917—1922 og kostaði um 2,9 milj. kr. sænskar. Voru sumpart gerðar allmiklar umbætur á þeim vegi, sem fyrir var, en sumpart var lagður nýr vegur; að því leyti ekki ólíkt og hjer áætlað. Áður hafði verið áformað að leggja þarna spormjóa járnbraut, en þótti eðlilega of kostnaðarsamt, þar sem flutningar eru jafnlitlir.

Stjórn ríkisbrautanna stofnaði til þessa bifreiðareksturs, eins og fyrir segir, í tilraunaskyni, og þykir tilraunin hafa gefist vel, en ekki hefir þó til þessa slíkrí samgöngubót verið komið á annarsstaðar í Svíþjóð.

1923 birtist mjög ítarlegt álit nefndar, er sænska stjórnin hafði skipað til þess meðal annars að rannsaka samanburð á rekstri járnbrauta og bifreiða. Er þess getið þar, að naumast muni vera þar í landi sú járnbraut, þar sem vöruflutningar sjeu svo litlir, að bifreiðar gætu annað þeim, nema flutningsgjöld yrðu hækkuð, eða að öðrum kosti tekjuhalli á rekstri bifreiðanna. Er sjerstaklega vakin athygli á, að með bifreiðum megi að vísu anna talsverðum fólksflutningum, en vöruflutningarnir hljóti að verða nokkuð dýrir.

Reynsla í Danmörku.

Í Danmörku skipaði stjórnin fyrir nokkru nefnd manna til þess að rannsaka skilyrði fyrir því að koma á reglubundnum bifreiðaflutningum í stað þess að leggja nýjar járnbrautir í sveitum þar sem flutningsþörfin er lítil. Nefndarálit er ekki birt enn, en jeg hefi þó fengið ýmsar upplýsingar um, hvernig lítið er á mál þetta, sem verður þó ekki unt að birta hjer.

Bæði í Danmörku og Noregi er með lögum ákveðið, að sjerstakt leyfi yfirvalda þurfi til rekstrar fólks- og vöruflutningabifreiða fyrir almennig. Í Noregi er eins og fyrir greinir veittur árlega allríflegur styrkur til þess að halda uppi slíkum ferðum, en í Danmörku greiða leyfishafar sjerstakt gjald fyrir. Er gjaldið miðað við stærð bifreiðanna og flutningsþörf þeirrar sveitar, sem ekið er um, en gjaldinu er varið til viðhalds vegunum. Í Danmörku var á síðastliðnu ári slíkum ferðum haldið uppi á yfir 600 vegarköflum, sem flestir eru stuttir, að meðaltali um 27 km., en bifreiðarnar eru að telja má eingöngu til fólksflutninga og yfirleitt er ferðum hagað í sambandi við járnbrautirnar og nú orðið ekki leyfðar þar, þar sem samkeppi yrði við þær.

Það má óhætt segja, að samanburðaráætlanir, sem gerðar hafa verið, hafi fyllilega leitt í ljós, að til þess að bifreiðaakstur beri sig þar, sem um verulega flutninga er að ræða, þá þurfa flutningsgjöld með bifreiðum, sjerstaklega fyrir vörur, að vera miklu hærri en með járnbraut. Er þá miðað við að nota mótorgagna ásamt eimlestum, en hins vegar að kosta verði til allverulegra umbóta á akvegi, til þess að hann þoli umferð bifreiða af slíkri gerð og áætlun okkar er miðuð við. Einnig þolir áætlað flutningsmagn austur fyllilega að teljast verulegt í samanburði við hliðstæðar danskar áætlanir.

Stjórn ríkisbrautanna dönsku hefir að gefnu tilefni kynt sjer nokkuð þetta samgöngumál okkar og góðfúslega látið uppi, að telja verði heppilegra að leggja járnbraut frekar en að ráðast í svo stórkostlegan vegabótarkostnað, sem hjer er hinn kosturinn. Er jafnframt staðfest, að rekstrarkostnaður bifreiða muni verða miklum mun hærri en járnbrautar, ef þær eiga að anna

sömu flutningum og er sjerstaklega vakin athygli á yfirburðum járnbrautar til að anna auknum flutningum, til frambúðar ólíkt betur og ódýrar en bifreiðar. Loks er bent á mikla kosti mótorgagna til slíkra flutninga sem hjer verða.

Almenn reynsla.

Jeg hefi nú dregið saman til yfirlits, hvernig lítið er á ýms mikilsverð atriði þessa samgöngumáls alment á Norðurlöndum. Bifreiðarnar hafa á síðari árum rutt sjer meir rúm en dæmi eru til fyrir um önnur flutningatæki, og breytt og bætt samgöngurnar stórkostlega. Samkeppi þeirra víða við járnbrautirnar hefir orðið til þess, að stjórnendur járnbrautanna hafa rankað við sjer og tekið að breyta ýmsu til bóta, en sjerstaklega að gæta meiri hagsýni í rekstri brautanna. Á því sviði hafa mótorgagnarnir þegar markað stórt framfaraspor alstaðar þar sem þeir hafa komist í notkun, sjerstaklega til fólksflutninga, með því að þeir eru svo miklu ódýrari í rekstri en eimreiðar; má þá hafa ferðir miklu tíðari, en reynslan sýnir, að við það eykst umferðin og menn kjósa að sjálfisögðu þann farkost frekar en bifreiðar, þó þeirra sje kostur, jafnvel fyrir líkt flutningsgjald. Hinsvegar hefir það einmitt víða verið meinið við vöruflutninga með járnbrautum, í samkeppi við bifreiðar, að vegna umhleðslu varnings og af ýmsum öðrum flutningsástæðum, þá verða vörurnar oft ótrúlega lengi á leiðinni til móttakenda, nema greitt sje mjög tilfinnanlegt aukagjald, en bifreiðarnar geta annast flutningana alla leið beint milli aðilja. Þessir kostir bifreiðanna hafa valdið því, að þær keppa mjög víða við járnbrautirnar, jafnvel þó flutningsgjald með þeim sje nokkru hærri. Í þeirri samkeppi hafa þær fram til síðari ára notið þess, að rekstur þeirra hefir verið laus við að bera byrðar af viðhaldi vegarins, er þær fara um. Nú mun þó víðast tekin sú stefna, að skattleggja slíkan bifreiðaakstur og miða við slít vegarins og nauðsynlegt viðhald. Í Svíþjóð er t. d. slíkur skattur 5% af flutningsgjaldinu. Í Danmörku er hann alt að því eins hár og í Svíþjóð, en mjög misjafn eftir því, sem amtsráðin telja þörf bifreiðaflutninganna mikla. Auk þessa skatts er sjerstakur bifreiðaskattur, sem einnig er varið eingöngu til vegabóta. Alstaðar er og bifreiðum með lögum gert að skyldu að tryggja gegn slysum bæði farþega og aðra, sem kynnu að verða fyrir slysi af völdum bifreiðarinnar. Í Danmörku t. d. er árlegt iðgjald slíkrar tryggingar tæpar 500 kr. fyrir fólksbifreið alt að 14 manna, en hækkar að tiltölu fyrir stærri bifreiðar. Í áætluninni hjer hefir þessum gjaldalið

verið slept. Yfirlit mitt hjer að framan ber það með sjer, að reglubundnir bifreiðaflutningar hafa ekki verið reyndir á Norðurlöndum þar sem flutningsmagn er svo mikið sem hjer austur. Er auðvitað ekki tekið tillit til flutninga í umhverfum stórborganna með því að þar eru alt aðrar ástæður og alls ekki sambærilegar. Það er jafnframt sýnt, að í þeim 3 löndum, er jeg hefi fyr nefnt til samanburðar, myndi óefað tekinn sá kosturinn til samgöngubóta að leggja járnbraut frekar en nýjan bifreiðaveg.

Alyktun.

Allir, sem nokkuð eru kunnugir hjer sunnanlands, hljóta að verða sammála um, að brýn þörf er fullkominnar samgöngubótar milli Reykjavíkur og Suðurlandsundirlendisins. Aðallega hefir menn deilt á um, hvort nokkurt vit gæti verið, að hugsa til að leggja þar járnbraut, hvort járnbraut þyrfti ekki miklu meiri flutninga en hjer eru, til þess að hún yrði ekki afarþungur baggi. Í þeim umræðum hættir mörgum við, bæði að gera of lítið úr flutningum milli Reykjavíkur og Suðurlandsundirlendisins og eins hinu að ætla, að slíkar smábrautir þurfi miklu meiri umferð en raun er á, til sémilegrar rekstrarafkomu.

Þá er borin er saman járnbrautin við bifreiðar, verður að gæta þess, að með járnbrautinni má anna mjög auknum flutningum án þess að rekstrarkostnaður vaxi til mikilla muna. En til aukinna flutninga á bifreiðum vex rekstrarkostnaður nálega í hlutfalli við flutningana. Má þannig fullyrða, að járnbrautin er meir til frambúðar en bifreiðarnar. Enda sýnt með áætlunum hjer að framan, að rekstur bifreiða ber sig jafnvel í byrjun lakar en rekstur járnbrautar.

Eftir að jeg nú um lengri tíma hefi á ýmsan hátt kynt mjer þetta mikilsverða samgöngumál, hefi jeg sannfærst um, að járnbrautin er heppilegasta lausú þess og jafnframt sú rjettasta, hvort sem lítið er á hagnað beinan eða óbeinan eða árlegan rekstrarkostnað.

Reynist áætlanir Möllers nálægt sanni, sem vænta má, því þær hefir einmitt verið reynt að gera mjög varlegar, þá á járnbrautin að vera fær um að svara 5% vöxtum af stofnkostnaði eftir aðeins 10 ár, og jafnvel nokkrum rekstrarafgangi upp í vexti þegar á fyrstu árum.

Sumum kann að þykja þetta ótrúlegt, og má að sjálfsögðu um það deila, hve ört menn vænta aukinna framkvæmda og framleiðslu í hjeruðum þeim, er brautin nær til. Um hið ættu menn að geta verið sammála, að hjer eru ýms góð skilyrði fyrir framtakssama athafnamenn til þess að rækta landið, en sem ekki verða notuð, nema slík stórfeld samgöngubót skapi grundvöllinn, ódýra og tryggja flutninga, bæði fyrir afurðir og aðfluttar vörur, svo sem byggingarefni, tilbúinn áburð o. fl.

Fjárhagslegur undirbúningur.

Í öðrum löndum eru flutningsgjöld með járnbrautum venjulega sett svó lág, að vextir af stofnkostnaði verða að meðaltali mjög litlir. Svo mikils er óbeini hagnaðurinn metinn. Jeg efast ekki um, að óbeinn hagur af járnbraut hjer myndi áður en mörg ár eru liðin, rjettlæta svo mikinn kostnað, sem þarf til þessarar samgöngubótar. Hinsvegar væri varlegast og því sjálfsagt að leggja ekki í mannvirki þetta fyrir lánsfje nema að nokkru leyti, en greiða að öðru leyti stofnkostnað af handbæru fje.

Þegar til framkvæmda kemur, er aðallega um tvær leiðir að velja, aðra þá, að ríkissjóður kosti járnbrautarlagningu og annist rekstur að öllu, en hina, að Alþingi veiti fjelagi einstakra manna rjett til járnbrautarlagningar og rekstrar.

Síðari leiðinni geta fylgt ýmsir kostir, ef góðir samningar fást; sjerstaklega fæst þá áhætta ríkissjóðs takmörkuð áður en ráðist er í verkið. Hinsvegar mun alls ekki mega vænta þess, að fjesýslumenn vilji leggja fje til fyrirtækisins, nema þeim verði tryggðir vissir ársvextir af stofnkostnaði. Í slíku fjelagi gæti ríkið vitanlega verið hluthafi og væntanlega ráðið þannig nokkru um reksturinn umfram þann rjett, sem tilskilinn yrði í leyfisbrjefi til fjelagsins.

Með því að hjer myndi naumast um aðra hluthafa að ræða en útlenda, er þó líklegt, að þeir vildu tryggja sjer yfirráðin í fjelaginu. Þar sem hjer getur aldrei orðið um verulegt gróðarfjelag að ræða, er hæpið, að fjesýslumenn verði sólgirnir í að leggja fram fje, en þó mun sú hlið þessa máls alls ekki hafa verið rannsökuð enn, og verður því ekkert um það fullyrt.

Fyrri leiðin er vafalaust vel fær, ef ríkissjóður hefir þær ástæður, að unt verði að leggja fram í handbæru fje álitlegan hluta stofnkostnaðar og sleppa að vænta vaxta af því fyrst um sinn.

Frá hjeruðunum austan fjalls býst jeg ekki við, að verði að vænta nokkurs fjárframlags, sem teljandi sje. Þó vil jeg gera ráð fyrir, að þau annist um að greiða batur fyrir landsþjöll og girðingarkostnað og leggi ennfremur til svæði undir stöðvarnar. Frá Reykjavíkurbæ mætti sennilega vanta svo mikils áhuga fyrir samgöngubót þessari, að fyrirtækinu verði lagður einhver styrkur beinn eða óbeinn, auk að sjálfsögðu ókeypis lands á „Skelli“ undir járnbrautarstöðina.

Í Danmörku eru lög um sjerstakan verðhækkunarskatt á fasteignum í hjeruðum, sem járnbrautir eru lagðar um, og rennur skatturinn til rekstrarbrautinni. Er sjálfsagt að rannsaka, hvort rjett þætti að setja hjer svipuð lög.

Ástæður á Suðurlandsundirlendinu eru nú að færast í það horf, að óumflýjanlegt er að sjá hjeradinu fyrir stöðugum og tryggum samgöngum við Reykjavík alt árið. Verði það ekki gert bráðlega, er ekkert vit í að leggja þar stórfje í áveitur og aðrar umbætur í landbúnaði. Með þeirri aðstöðu, sem nú er til flutninga milli hjeraða þessara og Reykjavíkur getur stórfeld

aukning framleiðslunnar alls ekki átt sjer stað og vextir fást ekki af því fje, sem lagt hefir verið og verður þar í kostnað.

Annað hlutverk mikilsvert mun og járnbrautin inna. Hún skapar möguleika fyrir þá menn, er stunda atvinnu við sjávarútveg eða aðra daglaunavinnu, sjerstaklega í Reykjavík og Hafnarfirði, að eiga heimili sitt fyrir austan fjall nálægt brautinni og stunda þar jafnframt landbúnað. Gætu þannig risið upp nýbýli í nágrenni brautarinnar, en aðstreymi úr sveitunum til kaupstaðanna heptist nokkuð. Hún myndi vitanlega bæta að öllu leyti aðstöðu sveitanna sunnanlands til þess að halda í unga fólkið í samkefni þeirri, sem nú er háð við kaupstaðina um verkafólkið. En ekkert ráð mun gefast betur til þess að taka fyrir óeðlilegt aðstreymi fólks til sjávarins en að skapa í sveitum skilyrði fyrir betri afkomu fólks með bættum húsakynnum, ræktun og samgöngum. Í þessu þarfa, starfi mun járnbrautin marka stórt spor.

Endastöð brautarinnar hefir fyrst um sinn verið áætluð við Ölfusá, með tilliti til þess, að þar er komið inn í miðbik hjeradsins, en þaðan dreifist umferðin í ýmsar áttir. Verður að sjálfsögðu að koma á reglubundnum bifreiðaferðum um alla aðalvegina þaðan, en þeir eru venjulega færir allan veturinn, í sambandi við ferðaáætlun járnbrautarinnar, og reka þá atvinnu í samvinnu við járnbrautina til þess að tryggja greiðan og ódýran flutning um sveitir þær allar, sem eðlilega eiga að njóta góðs af brautinni. Það er og jafnframt leiðin til þess að tryggja járnbrautinni allan flutning milli Reykjavíkur og Ölfusár. Jafnframt verður og til frekari tryggingar að banna reglubundnar bifreiðaferðir til almennra vöru- og fólksflutninga á þeirri leið. Flutningsgjöldin fyrir vörur með járnbrautinni eru að vísu áætluð svo lág (20 kr. fyrir 1000 kg. milli Reykjavíkur og Ölfusár, sem nú kostar minst 60 kr.), að þau ein útiloka algerlega vöruflutningana með bifreiðum, en fargjöld fyrir fólk eru ekki svo miklu lægri en orðið gætu með stórum bifreiðum (kr. 6,50 milli Reykjavíkur og Ölfusár, sem nú kostar kr. 10,00), að þar gæti komið fram skaðleg samkefni, nema lagður væri skattur á bifreiðarnar, nægilegur til viðhalds veginum. Er í öðrum löndum nú orðið haft annaðhvort þessara ráða til þess að gefa bifreiðunum ekki betri aðstöðu í samkefninni, að neita um atvinnuleyfi til bifreiðaaksturs fyrir almenning eða láta bifreiðarnar borga viðhald vegarins með sjerstökum skatti. Mönnum er nú orðið það ljóst, að ekki má ætlast til þess, að greiddur verði af almanna fje kostnaður við slit vega af völdum bifreiða, er keppa um flutningana við hliðstæða járnbraut, venjulega þá með stundarhagnað einn fyrir augum. —

Verði járnbrautin lögð, mun að sjálfsögðu verða að halda við núverandi vegi yfir Hellisheiði, svo að hann verði vel fær allri umferð, en þar sem umferðin hlýtur að verða mjög lítil, mun viðhaldskostnaður hans minka mjög frá því sem nú er. Hinsvegar er nauðsynlegt að halda áfram að bæta veginn

eins og gert hefir verið undanfarið og að vísu helst hraðari skerfum, til þess að flutningarnir geti aukist örur áður en járnbrautin tæki til starfa, og rekstrarafkoma hennar orðið þeim mun betri þegar í byrjun. Sjerstaklega eru þessar umbætur nauðsynlegar, ef sýnilegt verður, að enn verði í mörg ár að búa við þennan veg eingöngu. Mun jeg geyma frekari tillögur mínar þar til sjeð verður, hvern framgang járnbrautarmálið hefir.

Í sambandi við járnbrautina austur, virðist mjög vel geta komið til mála, að leggja braut til Hafnarfjarðar af aðalbrautinni nálægt Bústöðum. Fólks- og vöruflutningar milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar eru nú orðnir svo miklir, að viðbúið er, að annaðhvort verði að leggja þar járnbraut eða gera nýjan veg innan fárra ára. Í sambandi við austurbrautina yrði rekstrarkostnaður járnbrautar milli kaupstaðanna mun ódýrari en ella, og væru mótorgagnarnir sjerlega vel fallnir til afnota á þeirri leið, ódýrari í rekstri og ekki stærri en svo, að ferðir gætu orðið nokkuð margar á dag.

Möller verkfræðingur hafði áætlað, að járnbrautin austur yrði fullgerð á 3 árum; gerði hann ráð fyrir, að 300 verkamenn ynnu að verkinu jafnaðarlega. Hinsvegar eru ýmsar ástæður til þess, að líklega væri heppilegra að hafa lengri tíma til verksins. Sjerstaklega mun verða örðugt að fá hjer svo margt verkafólk eða nokkuð nálægt því, án þess að taka fólk frá atvinnuvegunum eða skapa þeim óeðlilega hátt kaupgjald. Hinsvegar teldi jeg mjög ráðlegt að fá hingað nokkuð stóran flokk helst norskra verkamanna, sem vanir væru samningsvinnu við járnbrautarlagningar.

Reykjavík, 22. febrúar 1926.

Geir G. Zoëga.

Fjósmáta. suthura:

Hinnildarlag, sem erin stýr mun
framkvæma, nema mátt sé þi.
líggur þu ekki á.

3½ miljar í bifrentu

Lokul bit 5-6 mánuði.

Tilbátuþega lítill sofitlecker á

þu, at koma hverju þeada í
samband við annað

Þyktur léley skilyrd fyrir sædfe,
heldur nauðþenning, daglyr sam-
gangur, þotubæti & mjólk.

Flytsdalsheit (en Þorgessýr & Kyó, Kyak-
na, Mosfellsveit, Seltjarnnes, Vátr-
leysuband)

Þeir mögulega þuun áttunn-rekta,
geta al miklu léthi boit sig sjálf.

Alvinnu-riðaráðgjafi.

Óljákræmlegr að leggja störfi í veg austur.

haldum við vegi eða leggjum niðri - fráum
ekker í aðra hönd.

3½ miðjón met viðhaldi. Ás þess

Á 11 árum ½ miðjón -

halda við vegi, hvort sem er. Satt.

Undirbúningur márg á. líkt. 1000000 Ks.

Svo framfar. sem rannsóknir leiti í ljósi, þá
í að gera þá.

Reykjavík taki þátt í.

Hvort kostnaðar á ætluð munda standast.

Kodmenum nefndi: sáttum. þa

1. þm Arnesingur: höfundur framvarpsins. Nei

Þótt fram til rígrs og framhliðandi.

Áttanís ekki þrættur nema með getrokkum
sinnum. - þrengrin. - Sveitardráttar-

pólitik. - Ekkí þarvagnjómál, heldur

landbúnaðarmál. - 6-7 sinnum meiri

en 1921. - Áttunin allhof varðsin.

Reykjavik, den 17. Juli 1918.

Forslag
til
Dansk-Islandsk Forbundslov.

Vi Christian den Tiende o. s. v. Göre vitterligt:
Danmarks Rigsdag og Islands Althing og Vælgere
har paa forfatningsmæssig Maade vedtaget, og Vi
ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Forbunds-
lov:

I.

§ 1.

Danmark og Island er frie og suveræne Stater,
forbundne ved fælles Konge og ved den i denne
Forbundslov indeholdte Overenskomst.

I Kongens Titel er begge Staters Navne optagne.

§ 2.

Tronfølgen er den i Tronfølgeloven af 31. Juli
1853 Art. I og II fastsatte. Tronfølgen kan ikke
ændres uden begge Staters Samtykke.

§ 3.

De for Danmark nugældende Bestemmelser med
Hensyn til Kongens Religion, hans Myndighed og
Kongemagtens Udøvelse i Tilfælde af Kongens Syg-
dom, Umyndighed eller Ophold udenfor begge Stater
skal ogsaa være gældende for Island.

§ 4.

Kongen kan ikke uden Danmarks Rigsdags og
Islands Althings Samtykke være Regent i andre
Lande.

§ 5.

Hver af Staterne for sig træffer Bestemmelse
om Statsydelse til Kongen og Kongehuset.

II.

§ 6.

Danske Statsborgere nyder paa Island i enhver
Henseende lige Ret med de paa Island fødte is-
landske Statsborgere, og omvendt.

Hvert af Landenes Statsborgere er fritagne for
Værnepligt i det andet Land.

Adgang til Fiskeri paa de to Staters Söomraader
er i lige Grad fri saavel for danske som for is-
landske Statsborgere uden Hensyn til Bopæl.

Danske Skibe har i Island samme Rettigheder som islandske Skibe, og omvendt.

Danske og islandske Varer og Frembringelser skal gensidig i ingen Henseende kunne behandles ugunstigere end noget andet Lands.

III.

§ 7.

Danmark varetager paa Islands Vegne dettes Udenrigsanliggender.

I Udenrigsministeriet ansættes der efter den islandske Regerings Önske og efter Samraad med denne en med islandske Forhold kendt Kommitteret til Behandling af islandske Sager.

Paa Steder, hvor Gesandt eller udsendt Konsul ikke er ansat, bliver der efter den islandske Regerings Önske og efter Samraad med denne at ansætte en saadan, imod at Island godtgör de derved forarsagede Udgifter. Under samme Forudsætninger bliver der ved bestaaende Gesandtskaber eller Konsulater at ansætte Attachéer, som er kyndige i islandske Forhold. Hvis den islandske Regering skulde önske paa egen Bekostning at udsende Delegerede til at före Forhandlinger om særlige islandske Forhold, kan dette ske efter nærmere Aftale med Udenrigsministeren.

De mellem Danmark og andre Lande allerede indgaaede og bekendtgjorte Overenskomster er, forsaavidt de angaar Island, ogsaa gældende for dette. De af Danmark efter nærværende Forbundslovs Stadfæstelse indgaaede mellemstatlige Overenskomster er ikke forpligtende for Island uden vedkommende islandske Myndigheders Samtykke.

§ 8.

Indtil Island maatte beslutte paa egen Bekostning helt eller delvis selv at overtage Fiskeriinspektionen indenfor islandsk Söomraade, udöves denne af Danmark under dansk Flag.

§ 9.

Ordningen af Möntvæsenet vedbliver for begge Stater at være den hidtil gældende, saalænge den skandinaviske Möntunion bestaar.

Saafremt Island maatte önske at oprette et eget Möntværk, vil Spörqsmaalet om Anerkendelsen af de der prægede Mönter som lovligt Betalingsmiddel i Sverige og Norge være at afgöre ved Forhandlinger med disse Lande.

§ 10.

Danmarks Höjesteret udöver den överste Domsmyndighed i islandske Sager, indtil Island maatte beslutte at oprette en överste Domstol i Landet selv. Indtil da skal en Dommerplads i Höjesteret besættes med en Islænding, hvilken Bestemmelse træder i Kraft ved först indtrædende Ledighed.

§ 11.

Forsaavidt Islands Andel i Omkostningerne ved Varetagelsen af de i dette Afsnit omhandlede Anliggender ikke er bestemt i det foregaaende, fast-

Bemærkninger til det ovenstaaende Forslag.

DE N Dansk-Islandske Kommission af 1907 udtaler i sin Betænkning, afgiven den 14. Maj 1908, at ved Vedtagelsen af den forfatningsmæssige Ordning, hvorom Kommissionen fremsatte Forslag, vilde det statsretlige Forhold mellem Danmark og Island være fuldstændig ændret fra det Standpunkt, som indtoges i Loven af 2. Januar 1871: »I Stedet for at være bestemt ved en ensidig dansk Lovgivningsakt vil Forholdet fremtidig være bygget paa en ved gensidig Overenskomst tilvejebragt fælles Lov, vedtagen af begge Landes Lovgivningsmagter«. Island vilde herefter være et frit og selvstændigt, uafhængeligt Land, forbundet med Danmark ved fælles Konge og ved de i Forslaget opførte Fællesanliggender, saaledes at Island stilledes ved Siden af Danmark som en særlig Stat med fuld Raadighed over alle Anliggender, der ikke udtrykkelig var fastslaaede som fælles.

De fælles Anliggender skulde være følgende: Civilliste og Udgifter til Kongehuset; Udenrigske Anliggender; Forsvarsvæsenet, herunder Orlogsflaget; Hævdelse af Fiskerirettighederne; Indfødsretten; Møntvæsenet; Højesteret; Handelsflaget udadtil. Efter 25 Aars Forløb kunde saavel Rigsdag som Althing forlange Revision; hvis denne ikke førte til et Resultat, vilde der fra hver Side kunne kræves Ophævelse af Fællesskabet i Henseende til alle de nævnte Anliggender undtagen de tre første i Rækken.

Det nu foreliggende Forslag følger de samme Retningslinier, som ifølge det foran anførte tilsigtedes ved Forslaget af 1908, og tilstræber ved at optrække dem endnu klarere at fjerne enhver Anledning til fremtidige Tvistemaal. Danmark og Island er efter nærværende Forslag to fuldt lige-stillede, frie og suveræne Stater, der forbindes ved fælles Konge og ved en under gensidig Frihed indgaaet Overenskomst.

Denne Overenskomst omfatter de samme Emner som Forslaget af 1908 med følgende Undtagelser: Statsydelseerne til Kongen og Kongehuset fastsættes af hver Stat for sig (§ 5); Island fører eget Handelsflag, ogsaa udadtil; Omtalen af et fælles Forsvarsvæsen er udeladt, da Island ikke har noget Forsvarsvæsen, ligesom det ikke fører noget Orlogsflag (§ 19).

Med Hensyn til Overenskomstens Revision og dens mulige Opsigelse er der indført en noget kortere Tidsfrist end i Forslaget af 1908; men samtidig er en Ophævelse gjort betinget af, at Beslutning herom vedtages i et af Landene med kvalificeret Majoritet saavel af den lovgivende Forsamling som ved Afstemning af Vælgerne (§ 18).

Til de foranstaaende Bemærkninger har de islandske Udvalgsmedlemmer ønsket at knytte følgende Udtalelse:

Ved Forhandlingernes Begyndelse foreslog de islandske Udvalgsmedlemmer, at der blev vedtaget en særlig Traktat angaaende Kongefællesskabet og andre grundlæggende Bestemmelser vedrørende Islands og Danmarks Forbindelse. Derefter skulde der indgaaes en anden Overenskomst an-

gaaende andre Anliggender, der maatte blive Genstand for fælles Udøvelse eller paa anden Maade vedrøre begge Stater. De danske Udvalgsmedlemmer mente, at den danske Rigsdag ved Vedtagelse af Bestemmelser om Landenes Forbindelse ikke kunde benytte anden Fremgangsmaade end den for Loves Vedtagelse gældende. For begge Udvalgenes Medlemmer stod det klart, at det var underordnet, paa hvilken Maade Forbundsbestemmelserne blev vedtaget. Enhver af Parterne vilde benytte den af deres Forfatningslove og Tingenes Forretningsordener følgende Fremgangsmaade. Endvidere var begge Udvalgenes Medlemmer enige om, at det ogsaa var af underordnet Betydning, i hvilken Form Forbundsbestemmelserne fremtraadte, hvad enten i et eller to Dokumenter, idet der ikke eksisterer bestemte Regler for mellemstatlige Overenskomsters Form. Indholdet er det afgørende. Derom mener Udvalgene, at der ikke kan herske nogen Tvivl. De her omhandlede Forbundsbestemmelser kommer i Stand ved Overenskomst, hvor to ligeberettigede Parter forhandler om en bestemt gensidig Forbindelse, hvorved begge Parter kun forpligter sig af egen fri Villie uden at være tvungne dertil af noget fremmed Magtbud.

I Henhold til det foran anførte har de islandske Udvalgsmedlemmer heller ikke ment, at det var af Betydning, om der om Forbundsbestemmelserne blev anvendt Benævnelsen »Sambandslög« paa Islandsk og »Forbundslov« paa Dansk, idet det til Trods derfor er klart, at deres Indhold, med Undtagelse af Kongefællesskabet, hviler paa en Overenskomst, hvilket ogsaa anerkendes i nærværende Forslags § § 1 og 18.

Om enkelte Bestemmelser i Forslaget skal følgende tilføjes:

Til § 6.

Af Landenes Selvstændighed følger selvstændig Statsborgerret. Derfor er der fra dansk Side lagt Vægt paa at fastslaa, at alle statsborgerlige Rettigheder er fuldt ud gensidige uden Forbehold eller Indskrænkning. Af denne Gensidighed følger, at enhver nu bestaaende Indskrænkning i den fulde indbyrdes Ligestillethed bliver at ophæve (saasom den af Islands Forfatningslov af 19. Juni 1915 § 10 fremgaaende Ulighed i Valgretten).

Da hvert af Landene selvstændig meddeler Statsborgerret (Indfødsret), der tillige faar Virkning i det andet Land — hvilken Ordning er i Samklang med den i Kommissions-Forslaget af 1908 indeholdte — gaar man ud fra, at Reglerne for Statsborgerrets Erhvervelse og Fortabelse vedbliver at være indbyrdes overensstemmende mellem de to Lande.

Hvad særlig angaar den gensidige Ret til Fiskeri paa Söomraadet, er det fra islandsk Side blevet fremhævet, at de faktiske Forhold gör denne Gensidighed mere værdifuld for de Danske end for Islænderne. Man har derfor fremsat et Önske om, at der aabnes Island Adgang til Fiskeri paa Grönlands Söomraade. Dette lader sig under Grönlands nuværende Styresæt ikke virkeliggøre, men det er

en Selvfølge, at hvis der i større eller mindre Udstrækning gives Adgang for danske Statsborgere til Fiskeri paa Grönlands Omraade, vil den samme Ret tilkomme ogsaa islandske Statsborgere.

Til § 7.

Medens det danske Udenrigsstyre, der paa Islands Vegne tillige varetager dettes Udenrigsansiggende, maa være en Enhed, hvis Ledelse er samlet saaledes, at Mulighed for indbyrdes modstridende Beslutninger og Handlinger er udelukket, er der indsat Bestemmelser til Betyggelse af, at Udenrigsstyret ved Behandlingen af islandske Sager kan raade over den fornødne Sagkundskab saavel i Udenrigsministeriet som ved Gesandtskaberne og Konsulaterne. For at disse Bestemmelser kan blive fuldt virksomme, maa det forventes, at Islændinge i større Omfang, end Tilfældet har været i de senere Aar, søger og opnaar Ansættelse i Udenrigsministeriet for at tilegne sig den fornødne Uddannelse.

Naar det i Forslaget udtales, at den islandske Regering efter nærmere Aftale med Udenrigsministeren kan udsende Delegerede til at forhandle om særlige islandske Forhold, er denne Bestemmelse ikke til Hinder for, at den islandske Regering under særlig paatrængende Forhold, hvor en nærmere Aftale ikke altid forud vil kunne foreligge, kan blive nødsaget til at handle, uden at en saadan er truffen, saaledes som Tilfældet allerede nu har været under Verdenskrigen. Det maa forudsættes, at Udenrigsministeren snarest mulig sættes i Kundskab om ethvert saaledes foretaget Skridt.

Landenes Selvstændighed medfører, at der ikke kan afsluttes nogen for Island forpligtende Traktat uden de vedkommende islandske Myndigheders Samtykke, hvilket Samtykke efter Omstændighederne kan blive meddelt enten før eller efter Traktatens Afslutning.

Til § 8.

Den af Danmark udövede Fiskeriinspektion sker paa dansk Bekostning. Danmark er uden Forpligtelse til at udvide dens hidtidige Omfang.

Til § 10.

Saalænge Højesteret udöver den højeste Domsmyndighed i islandske Sager, bliver en af Dommerpladserne at besætte med en Islænding, der foruden at være kyndig i islandsk Ret og kendt med islandske Forhold, ogsaa maa fyldestgøre de almindelige Betingelser for at kunne tage Sæde i Højesteret. Det kan i saa Henseende blive nødvendigt at foretage en Ændring i den danske Lov om Rettens Pleje § 43.

Til § 12.

Blandt Spørgsmaal vedrørende Retsplejen, hvorom det vil være ønskeligt at træffe nærmere Overenskomst, har man fra islandsk Side blandt andet fremhævet Ordningen af Dømmes Exigibilitet.

Til §§ 13 og 14.

Man er enig om, at ethvert i sin Oprindelse omstridt finansielt Mellemværende mellem Danmark

og Island bör bringes til Ophör, saaledes som det ogsaa tilsigtedes ved Kommissions-Forslaget af 1908, hvorfor det foreslaas, at det af den danske Statskasse hidtil udredede aarlige Beløb af 60,000 Kr. bortfalder.

Ligeledes bortfalder Danmarks Udgifter til Islands Ministeriums Kontor i Köbenhavn og de islandske Studerendes fortrinsvise Adgang til Beneficier ved Köbenhavns Universitet.

Samtidig foreslaas det, at Danmark udreder 2 Millioner Kroner til Formaal, som tilsigter at befæste den aandelige Samvirken mellem Landene, at fremme islandsk Forskning og Videnskab og at støtte islandske Studerende.

Til § 15.

Det er nödvendigt, at hvert af Landene er repræsenteret i det andet Land ved et Organ, der — i Lighed med det islandske Ministeriums allerede nu bestaaende Kontor i Köbenhavn — har til Opgave at sikre Samarbejdet mellem Regeringerne og at varetage de egne Borgeres Interesser. Det stilles imidlertid hvert af Landene frit for at bestemme, hvilken Form det maatte ønske at give denne sin Repræsentation.

Til §§ 16 og 17.

Der er opnaaet fuld Enighed om Oprettelsen og Sammensætningen dels af et raadgivende Nævn, hvis Opgave er at fremme Samvirken mellem Landene, tilstræbe Ensartethed i deres Lovgivninger og vaage over, at der ikke vedtages Foranstaltninger, som kunde være til Skade for det andet Land, — dels af et Voldgiftsnævn til Afgörelse af mulig opstaaende Uenigheder om Forbundslovens Forstaaelse.

Til § 19.

Islands Erklæring af stedsevarende Neutralitet forudsætter i Overensstemmelse med denne Forbundslovs Karakter, at den ene af de to Stater kan forblive neutral, selv om den anden indvikles i Krig.

Til § 20.

Ved at bestemme, at Loven træder i Kraft den 1. December d. A., formenes det, at der vil være givet rundelig Tid til, at den kan blive vedtaget af Althinget, godkendt af de islandske Vælgere og vedtaget af Rigsdagen.

sættes den ved Overenskomst mellem begge Landes Regeringer.

IV.

§ 12.

Andre Anliggender end de foran nævnte, som er af fælles Betydning for Danmark og Island, saasom Samfærdselsvæsen, Handels- og Toldsager, Søfart, Postvæsen, Telegraf- og Radiotelegrafvæsen, Retspleje, Maal og Vægt, samt finansielle Anliggender, ordnes ved Overenskomster mellem de i de to Stater dertil berettigede Myndigheder.

§ 13.

Det af den danske Statskasse til Island hidtil udredeede aarlige Beløb af 60,000 Kr. samt den danske Statskasses Udgifter til Islands Ministeriums Kontor i København bortfalder.

Ligeledes bortfalder den islandske Studerende tillagte fortrinsvise Adgang til Beneficier ved Københavns Universitet.

§ 14.

Danmarks Statskasse udreder et Beløb af to Millioner Kroner til Oprættelse af to Fonds, hvert paa en Million Kroner, hvis Formaal er at tjene til Styrkelse af den aandelige Forbindelse mellem Danmark og Island, til Fremme af islandsk Forskning og Videnskab og til Støtte af islandske Studerende. Det ene af disse Fonds henlægges til Universitetet i Reykjavik, det andet til Universitetet i København.

De nærmere Regler for Fondenes Bestyrelse og Virksomhed fastsættes af Kongen paa Indstilling af hvert Lands Regering, efter at det paagældende Universitet er hørt.

§ 15.

Hvert Land bestemmer selv, paa hvilken Maade dets egne og dets Borgeres Interesser nærmere bliver at varetage i det andet Land.

V.

§ 16.

Der oprettes et raadgivende Dansk-Islandsk Nævn paa mindst 6 Medlemmer, hvoraf Halvdelen vælges af Danmarks Rigsdag og Halvdelen af Islands Althing.

Ethvert Lovforslag vedrørende den nærmere Udførelse af de i nærværende Forbundslov omhandlede Anliggender samt Lovforslag angaaende den ene Stats særlige Anliggender, der tillige har Betydning for den anden Stat og dens Borgeres Stilling og Rettigheder, skal, naar ikke Forholdene gör det særlig vanskeligt, af det paagældende Ministerium forelægges Nævnet til Betænkning, forinden det fremsættes for Rigsdagen eller Althinget. Det paahviler Nævnet at gøre Indstilling til Ændring af saadanne Bestemmelser i Forslaget,

som formenes at være til Skade for den ene Stats eller dens Borgeres Interesser.

Nævnet har fremdeles den Opgave, være sig efter Opfordring fra Regeringerne eller af egen Tilskyndelse, at tage Skridt til Udarbejdelse af Forslag, der tilstræber Samvirken mellem Staterne og Ensartethed i deres Lovgivninger samt at bidrage til Samarbejde for Tilvejebringelse af fælles nordisk Lovgivning.

De nærmere Bestemmelser om Nævnets Ordning og Virksomhed fastsættes af Kongen efter Indstilling af begge Landes Regeringer.

§ 17.

Skulde der angaaende Forstaaelsen af denne Forbundslovs Bestemmelser opstaa en Meningsforskel, som ikke lader sig udligne ved Forhandling mellem Regeringerne, henvises Sagen til et Voldgiftsnævn paa 4 Medlemmer, hvoraf hvert Lands øverste Domstol vælger Halvdelen. Dette Voldgiftsnævn afgør Uenigheden ved Stemmeflerhed. I Tilfælde af Stemmелighed overdrages Afgørelsen til en Opmand, som den svenske og den norske Regering skiftevis anmodes om at udnævne.

VI.

§ 18.

Efter Udløbet af Aaret 1940 kan saavel Rigsdagen som Althinget til enhver Tid forlange optaget Forhandling om Lovens Revision.

Fører Forhandlingen ikke til fornyet Overenskomst inden Udløbet af tre Aar fra Forlangendets Fremsættelse, kan saavel Rigsdagen som Althinget vedtage, at den i denne Lov indeholdte Overenskomst skal ophæves. Forat denne Beslutning skal have Gyldighed, maa mindst to Trediedele af Medlemmerne af hvert af Rigsdagens Ting eller af det forenede Althing have stemt derfor, og den skal derefter være bekræftet ved Afstemning af de Vælgere, der er stemmeberettigede ved de almindelige Valg til Landets lovgivende Forsamling. Saafremt den saaledes foretagne Afstemning udviser, at mindst tre Fjerdedele af de stemmeberettigede Vælgere har deltaget i Afstemningen, og at mindst tre Fjerdedele af de afgivne Stemmer er for Ophævelsen, vil Overenskomsten være bortfalden.

VII.

§ 19.

Danmark meddeler udenlandske Magter, at det i Overensstemmelse med Indholdet af denne Forbundslov har anerkendt Island som suveræn Stat, og meddeler samtidig, at Island erklærer sig for stedseværende neutralt og ikke har noget Orlogsflag.

§ 20.

Denne Forbundslov træder i Kraft den 1. December 1918.