

„REYKJAVÍKURVEGIR“– saga og minjar

Samantekt um Reykjavíkurvegina og vegagerð frá landnámi til nútíma.

Ómar Smári Ármannsson

2014



Forsíðumynd: Handunninn merkjasteinn við gamla Þingvallavegin

Baksíðumynd: Horft af Ölkelduhálsi yfir Grafning

Ritstjórn: Ragnheiður Traustadóttir

Uppsetning á skýrslu: Anna Rut Guðmundsdóttir

Ljósmyndir í ritinu eru teknar af Ómari Smára Ármannssyni nema að annað sé tekið fram.

@ Ómar Smári Ármannsson

Efnið má ekki gefa út umfram umsamin skilyrði, afrita eða prenta án skriflegs leyfis höfundar.

Verkið er unnið fyrir Vegagerð ríkisins árið 2013 - með styrk frá rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar.

Það er prentað í fimm eintökum, auk þess sem pdf-útgáfa fylgir útgáfunni.

„Reykjavíkurvegir“- saga og minjar

Efnisyfirlit

Inngangur	7
Samgöngumannvirki og fornleifar	8
Samgöngur á Íslandi – forsagan	16
Á fyrri öldum.....	16
Brýr og ferjur.....	16
Sælubrýr og sæluskip.....	17
Réttarbót Eiríks Magnússonar.....	17
Konungleg tilskipun.....	18
Kunnáttuskortur.....	19
Leiðir.....	20
Landið.....	21
„Landnám Ingólfs“ – svæðið	22
Tegundir.....	22
Þróun.....	23
Varðveisla.....	24
Hættur.....	24
Vegir og flutningar	34
Vörður	43
Vörður sem eyktarmörk.....	48
Beinakerlingar.....	49
Gömlu Reykjavíkurveginir	53
Stardalsleið.....	53
Bringnaleið - Guðjónsgata.....	54
Mosfellsheiðarvegur	56
Nyrðri Mosfellsheiðarvegur	60

Syðri Mosfellsheiðarvegur	61
Seljadalsleið	61
Gamli Þingvallavegurinn	62
Á leið yfir Mosfellsheiði – eftir Tómas Einarsson.....	69
Fjárlaganýmæli.....	76
Þingvallavegurinn 1930	79
Vilborgarkeldan og vegamálin.....	89
„Nýr konungsvegur til Hafnarfjarðar“.....	90
„Hafnarfjarðarvegabótasjóður“.....	91
Mesti farartálminn í Hafnarfjarðarhrauni.....	92
Konungur stráði silfurmynt á nýja veginn.....	92
Enn frekari vegabætur.....	92
Vegur til Þingvalla um Seljadal (upp frá Árbæ með Reynisvatni)	93
Vegur til Þingvalla um Háamel - Gamli Þingvallavegur upp frá Geithálsi	94
Lýsing Ölveshrepps 1703	101
Laufdælingastígur	102
Grafningsleið	102
Ellleiðakotsleiðir	103
Alfaravegurinn gamli (Austurleiðin nyrðri)	105
Vegur austur - sunnan Lyklafells (Austurleiðin syðri um Lækjarbotna)	108
Austurvegur - Hellisheiðarvegur	112
Ferðasaga úr Morgunblaðinu árið 1916.....	114
Dyravegur	119
Ólafsskarðsvegur	120
Hafnarfjarðarvegurinn	121
Álftanesgötur	125
Fógetastígur - Móslóði - Garðagata	125

Vegur vestur - til Hafnarfjarðar og á Útnes	128
Alfaraleiðin gamla - sunnan Hafnarfjarðar.....	148
Suðurnesjavegurinn.....	149
Selvogsleiðir	152
Stakkavíkurvegur	170
Krýsuvíkurvegur	173
Vegur norður - um Kjalarnes.....	176
Vegur norður - Svínaskarð	177
Gíslagata.....	184
Vegur um Mosfellsdal og Illaklif	186
Vanhugsuð vegarlagning (Austurleiðin)	192
Suðurlandsvegarvillan.....	193
Nýr vegur.....	194
Kynning.....	196
Sæluhús byggt á Kolviðarhóli	198
Sæluhús	204
Nokkur orð um vegina	206
Nokkur orð um orður og titla	210
Erlendur Zakaríasson.....	212
Járnbrautir – umræða	213
Eimreið austur í sveitir	214
Draumurinn um eimreið austur í sveitir - eftir Pálma Eyjólfsson.....	214
Einn af stóru fundunum í Þjórsártúni.....	215
Heimborgarhljóð stundvísinnar.....	216
Járnbrautarmálið og samgöngumál Suðurlandsundirlendisins	219
Járnbraut milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur	224
Um nokkur atriði í járnbrautarmálinu	237

Um verkfæri.....	240
Verkfæri.....	249
Vegagerð - tilskipanir, lög og reglur.....	251
Fyrsti bíllinn.....	289
Fyrsta langferðin á bíl á Íslandi.....	290
Á bíl og hestum.....	291
Bensínlausir á Selfossi.....	292
Stórkostleg heimferð.....	293
Lokaorð.....	293
Heimildir.....	296
Prentaði heimildir.....	296
Alþingistíðindi.....	297
Tímarit eða dagblöð.....	297
Þjóðskjalasafn Íslands.....	300
Örnefnasvið Árnastofnun.....	301
Heimasíður.....	301
Heimildamenn.....	302
Ljósmyndaskrá.....	303

Inngangur

Þótt maðurinn geti farið ferða sinna fótgangandi um vegleysur hafa götur og vegir jafnan leitt hann á milli áfangastaða. Og hófar hestsins skrifuðu rúnir sínar í grjót og svörð öldum saman áður en fyrstu lög þjóðveldisins voru af mönnum skráð. Hjólið kom síðar til Íslands en nokkurs annars Evrópulands. Það var bæði af því, hve hestarnir voru góðir og landið slæmt.¹ Vagnar héldu ekki innreið sína í íslenskar sveitir fyrr en um aldamótin 1900, og urðu þá fljótt ómissandi á hverjum bæ. Um svipað leyti hófust einnig reglulegar ferðir póstvagna frá Reykjavík um Suðurland, en víðast annarsstaðar var ekki hægt að koma slíkum ferðum við vegna vegleysis. En með aukinni, reyndar skammvinni, vagnaeign á síðustu árum 19. aldar, og síðar, smám saman með varanlegri bílaeign á þriðja áratug 20. aldar, hurfu þeir fyrrnefnd alveg af sjónarsviðinu.

Reykjavík, bær á hinum ákjósanlegasta stað Reykjanesskagans, er dæmi um þróun samgagna frá fyrstu tíð hér á landi. Vestur af bænum er Atlantshafið, en ofan og allt um kring eru torfærur. Allt frá því að fyrsti norræni landnámsmaðurinn steig á land í Reykjavík um 874 hafa vegir, stígar og götur smám saman verið mótuð í hraunin. Göturnar lágu fyrrum sem nú að og frá öðrum nytjastöðum „aðliggjandi“ byggðalaga, s.s. Norðurlandi og Vestfjörðum fjær, öllu heldur því sem fjarlæggt var í nándinni á þeim tíma, hvað þá sem segja skal um Austfirði og byggðirnar handan „ánna“ á Suðurlandi.

Í Frjálsri þjóð árið 1962 er m.a. fjallað um upphaf vegagerðar á Íslandi:

„Á vorum tímum er það hvarvetna talið eitt af frumskilyrðum hagsældar og framfara hveirrar þjóðar, að samgöngumál hennar séu í góðu horfi. Þjóðir, sem um langan aldur bjuggu við frumstæða atvinnuhætti, eiga næsta fábrotna og viðburðasnauða sögu á sviði samgöngumála, og er svo farið um oss Íslendinga allt fram á ofanverða 19. öld. Þó reyndi hver kynslóð að bæta úr aðkallandi nauðsyn í þessu efni sem öðrum, eftir því, sem þekking hrökk til og aðstæður leyfðu.“²

Í þessari samantekt verður leitað heimilda og skrifað um fornar götur almennt hér á landi, fjallað um vörður, forsögu vegaumbóta og þróun samgöngumála með áherslu á elstu Reykjavíkurleiðarnar fornu. Minjunum, þ.e. götunum sjálfum, verður sérstaklega lýst sem og vörðum, skjólum o.fl., sem þeim tengjast. Umfjöllun er um hugsanlegan aldur þeirra að teknu tilliti til heillegleika, staðsetningar og lögunar sem og vísan til ákvæða gildandi tilskipana, reglna og laga á hverjum tíma. Þá verður getið sagna og minja, sem tengjast umferð um vegina og stöðum í nálægð þeirra, og þróun samgangna lýst.

¹ Hestur í lífi þjóðar, ljósmyndir 1870-1930, bls. 8

² Frjáls þjóð, 1996. 11.árg. 48. tbl, bls. 5

Af elstu Reykjavíkurléiðunum má t.d. nefna norðurleiðina um Svínaskarð, austurleiðirnar um Lyklafell, Dyraveg og Hellisskarð, suðausturleiðirnar um Ólafsskarð, Selvogsleiðina um Selvogsgötu og Hlíðarveg og Útnesjaleið um Alfaraleið og síðar Suðurferðarveg að Keflavík og Grindavík.

Ásbirni Harðarsyni, starfsmanni Vegagerðar ríkisins, og Jóni Svanþórssyni, lögreglumanni er þakkað sérstaklega fyrir samvinnu og aðstoð við að leita uppi og rekja hinar fornu götur undanfarin ár.

Samgöngumannvirki og fornleifar

Sýnilegar mannvistarleifar, þ.m.t. samgöngumannvirki, eitt hundrað ára og eldri teljast til fornleifa. Hingað til hefur það ekki talist sjálfsagt mál í fornleifaskráningum að geta um gamlar götur sem slíkar, þrátt fyrir ákvæði d. liðar 9. gr. gildandi laga um menningarminjar.³

3. gr. Fornminjar.

-Fornminjar samkvæmt lögum þessum eru annars vegar forngripir og hins vegar fornleifar.

-Forngripir eru lausamunir 100 ára og eldri sem menn hafa notað eða mannaverk eru á og fundist hafa í eða á jörðu eða jökli, í vatni eða sjó. Skip og bátar frá því fyrir 1950 teljast til forngripa. Til forngripa teljast einnig leifar af líkómum manna og hræjum dýra sem finnast í fornleifum, svo sem fornum haugum, dysjum og leiðum.

-Fornleifar teljast hvers kyns mannvistarleifar, á landi, í jörðu, í jökli, sjó eða vatni, sem menn hafa gert eða mannaverk eru á og eru 100 ára og eldri, svo sem:

a. búsetulandslag, skrudgarðar og kirkjugarðar, byggðaleifar, bæjarstæði og bæjarleifar ásamt tilheyrandi leifum mannvirkja og öskuhauga, húsaleifar hvers kyns, svo sem leifar kirkna, bænhusa, klaustra, þingstaða og búða, leifar af verbúðum, naustum og verslunarstöðum og byggðaleifar í hellum og skútum,

b. vinnustaðir þar sem aflað var fanga, svo sem leifar af seljum, verstöðvum, bólum, mógröfum, kolagröfum og rauðablæstri,

c. tún- og akurgerði, leifar rétta, áveitumannvirki og aðrar ræktunarminjar, svo og leifar eftir veiðar til sjávar og sveita,

d. vegir og götur, leifar af stíflum, leifar af brúm og öðrum samgöngumannvirkjum, vöð,

³ Lög um menningarminjar 2012 nr. 80, 29. júní, gr. 3

varir, leifar hafnarmannvirkja og bátalægi, slippir, ferjustaðir, kláfar, vörður og önnur vega- og siglingamerki ásamt kennileitum þeirra,

e. virki og skansar og leifar af öðrum varnarmannvirkjum,

f. þingstaðir, meintir hörgar, hof og vé, brunnar, uppsprettur, álagablettir og aðrir staðir og kennileiti sem tengjast siðum, venjum, þjóðtrú eða þjóðsagnahefð,

g. áletranir, myndir eða önnur verksummerki af manna völdum í hellum eða skútum, á klettum, klöppum eða jarðföstum steinum og minningarmörk í kirkjugörðum,

h. haugar, dysjar og aðrir greftrunarstaðir úr heiðnum eða kristnum sið,

i. skipsflök eða hlutar þeirra.

-Fornminjar njóta friðunar nema annað sé ákveðið af Minjastofnun Íslands.

Í 21. gr. mml. er kveðið á um verndun fornleifa:

„Fornleifum, sbr. 3. mgr. 3. gr., jafnt þeim sem eru friðlýstar sem þjóðminjar og þeim sem njóta friðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands.

Eigendur og ábúendur jarða skulu hlúa að fornleifum á landareignum sínum og viðhalda umhverfi þeirra eftir því sem sanngjarnt getur talist. Minjastofnun Íslands er skylt að veita ráðgjöf og leiðbeiningar í því sambandi.

Minjastofnun Íslands gerir nauðsynlegar ráðstafanir til verndar fornleifum, viðhalds eða endurbóta, en áður skal gera landeiganda eða ábúanda viðvart um þær. Ef nauðsyn krefur lætur Minjastofnun Íslands rannsaka fornleifar með uppgreftri eða á annan hátt.“

Friðhelgi fornleifa er ekki háð því að þær séu þekktar eða hafi verið skráðar. Ef áður óþekktar fornleifar finnast ber að tilkynna það Minjastofnun Íslands, sbr. 38. gr. mml., og án tafar skv. 1. mgr. 23. gr. megi ætla að þær séu í hættu.

Eitt af markmiðum fornleifaskráningar er að sporna við því að minjar verði fyrir skemmdum af gáleysi eða að nauðsynjalausu. Fornleifaskráning kemur að notum í minjavörslu þegar ákvarðanir eru teknar um aðgerðir til verndar einstökum minjastöðum eða minjasvæðum. Auk þess kemur hún að gagni í rannsóknum og kynningum. Í þessu tilviki, þar sem unnið er að

deiliskipulagi á útvistarsvæði, verða til möguleikar á að kynna og nýta minjar á svæðinu.

Ekki er það síður hagur þeirra sem stýra hvers konar framkvæmdum að eiga aðgang að yfirliti um fornleifar á tilteknu svæði. Segja má að við það vinnist tvennt. Unnt verður að taka tillit til minjanna við skipulagsvinnu og nýta þær til að varðveita sögu staðarins í landslaginu. Einnig má minnka stórlega líkur á að framkvæmdaraðilar rekist í miðjum klíðum á fornleifar sem þeir gerðu sér ekki grein fyrir að gætu verið fyrir hendi en reynist svo nauðsynlegt að rannsaka með tilheyrandi kostnaði og töfum á framkvæmdum.

Björgunaruppgröftur, sem er unninn vegna framkvæmda og undir þrýstingi frá framkvæmdaraðilum, er heldur ekki æskilegur frá sjónarmiði fornleifafræðinnar. Fornleifaskráning sameinar þess vegna hagsmuni fræðigreinarinnar og þeirra sem standa að framkvæmdum.

Skráning fornleifa, húsa og mannvirkja skal skv. 16. gr. mml. fara fram áður en gengið er frá aðalskipulagi eða deiliskipulagi. Áður en deiliskipulag er afgreitt eða leyfi til framkvæmda eða rannsókna er gefið út skal skráning ætíð fara fram á vettvangi.

Skulu skipulagsyfirvöld hafa samráð við Minjastofnun Íslands um tilhögun skráningar eða endurskoðun á fyrri fornleifa-, húsa- og mannvirkjaskráum með hliðsjón af fyrirhuguðum breytingum á skipulagi. Óheimilt er að veita leyfi til framkvæmda án undanfarandi fornleifa-, húsa- og mannvirkjaskráningar. Þegar sérstaklega stendur á getur Minjastofnun Íslands veitt undanþágu fyrir framkvæmdum með tilteknum skilyrðum.

Skipulagsyfirvöld skulu tilkynna Minjastofnun Íslands um gerð skipulagsáætlana og verulegar breytingar á þeim og um gerð skýrslna um mat á umhverfisáhrifum.

Almennt er æskilegt að framkvæmdum sé beint frá minjastöðum en sé þess enginn kostur ber að tilkynna Minjastofnun Íslands um framkvæmdirnar með sannanlegum hætti með minnst fjögurra vikna fyrirvara eins og segir í 23. gr. mml. Enn fremur segir að Minjastofnun Íslands ákveði að undangenginni vettvangskönnun hvort frekari rannsóknar sé þörf, hvort gera skuli tillögu um friðlýsingu eða hvort fornleifarnar megi víkja og þá með hvaða skilmálum. Óheimilt er að veita leyfi til framkvæmda fyrr en ákvörðun Minjastofnunar Íslands liggur fyrir.

Vitund fornleifafræðinga sem og annarra hefur þó smám saman verið að breytast til hins betra. Í meistaraprófsritgerð Kristborgar Þórsdóttur, Fornar leiðir á Íslandi, tillaga að skilgreiningu, flokkun og skráningu í fornleifafræði við Háskóla Íslands árið 2008, er m.a. fjallað um samgöngumannvirki frá upphafi byggðar og hvernig þau eru nú hluti af fornleifum. Í nefndri

ritgerð er m.a. leitast við að rekja sögulega þróun og skilgreina samgönguleiðir, sbr.:⁴

„Frá upphafi Íslandsbyggðar hefur samgöngukerfið verið í stöðugri þróun. Samgöngunetið hefur smám saman þéttst eftir því sem íbúunum fjölgaði og línur skýrst eftir því sem valdamiðstöðvar og stofnanir festu sig í sessi. Þær leiðir sem Íslendingar hafa þrætt í gegnum aldirnar geyma fjölbreytilegar og mikilvægar upplýsingar um heim fortíðar, hvernig fólk hefur sigrast á hindrunum í vegi sínum, hvert farið var og í hvaða tilgangi. Rannsóknnum á fornum leiðum á Íslandi hefur lítið verið sinnt og er það ekki síst vegna þess að ekki hefur farið fram umræða um hvernig hægt er að flokka og skilgreina leiðir og hvaða viðmið eigi að liggja þar til grundvallar. Þá hafa leiðir ekki verið skráðar nægilega markvisst eða skipulega en það má að hluta til rekja til skorts á hentugri aðferðafræði við öflun gagna og úrvinnslu þeirra. Þetta efni hefur þó ekki verið hundsáð með öllu og hafa verið gerðar nokkrar rannsóknir, bæði af fornleifafræðingum og sagnfræðingum, sem lúta að leiðum og samgöngum fyrri alda.“

Til þess að hægt sé að fjalla markvisst um leiðir á tilteknum tímabilum í fortíðinni þarf að liggja fyrir heildarmynd af leiðakerfinu sem byggir á skráningu og samræmdum skilgreiningum og flokkun. Leiðir eru þess eðlis að þær geta legið mjög víða, sums staðar hvar sem er ef staðhættir leyfa, og heimildir um þær gefa iðulega skakka mynd af samgöngum. Hlutfallslega mikið er vitað um ýmsar leiðir sem voru ef til vill ekki fjölfarnar eða mikilvægar í raun og heimildir geta verið afar fátæklegar um mikilvægustu leiðirnar. Til þess að meta vægi leiða þarf að skoða þær út frá samgöngukerfinu í heild.



Vagnvegur, þriggja álna breiður á Bollastöðum í Kjós

„Allar skráningar á fornleifum eru mikilvægar, og eru samgöngumannvirki þar ekki undanskilin. Því nákvæmari skráning því betra, sbr.: Rannsóknir á samgöngum fyrri alda þurfa að byggja á heildstæðu gagnasafni um allar þekktar leiðir og vísbendingar um þær. Það er mikilvægt að gera sér grein fyrir því hvaða ávinning er að hafa af því að skrá leiðir með skipulegum og samræmdum hætti og hvaða rannsóknir er hægt að gera sem byggja á skráningunni. Augljóst er að leiðir á að skrá eins og aðrar fornminjar. Þær eru áhugaverðar í sjálfum sér og jafnrétt háar

⁴ Kristborg Þórsdóttir, Fornar leiðir á Íslandi, Tillaga að skilgreiningu, flokkun og skráningu, meistaraþrófsritgerð í fornleifafræði við HÍ 2008, bls. 4-5

öðrum fornminjum. Það sem leiðir geta sagt okkur um fortíðina er margþætt þar sem þær hafa tengt öll athafnasvæði manna og ættu að endurspeglar mikilvægi áfangastaða og breytingar á þeim. Samgönguminjar á leiðum eru spennandi rannsóknarefni og er hægt að kanna gerð þeirra og aldur. Við höfum litla vitneskju um hvernig samgöngumannvirki voru gerð, úr hverju, hver stóð fyrir framkvæmdinni og hver vann við hana. Rannsóknir á leiðum geta hjálpað okkur við að finna svör við spurningum á borð við: Hvernig endurspeglar samgöngukerfið búsetu og atvinnuhætti? Hvert var fólk að fara og til hvers? Hvernig hafa breytingar á búsetu, atvinnuháttum og landslagi breytt samgöngukerfinu? Hvaða áhrif hefur ný tækni haft á þróun samgöngumannvirkja? Hvernig hefur gerð og viðhald vega breyst í gegnum tíðina?“⁵

Leið, gata eða vegur eru fornleifar líkt og aðrar slíkar, sbr.:⁶

„Leið er minjastaður á sama hátt og sel og þingstaður að því leyti að henni tilheyra ýmsar staðbundnar minjar sem geta haft ólík hlutverk og verið ólíkar að gerð. Leið er hins vegar ólík flestum öðrum minjastöðum að því leyti að hún er línuleg og teygir sig oft um mjög langa vegu, yfir margar jarðir, auk þess sem hún er oft illgreinanleg eða ósýnileg á löngum köflum. Um leiðir ættu þó að gilda sömu reglur og um aðra minjastaði.“

Síðar í verkinu verða rifjuð upp einstök ákvæði er vörðuðu götur og vegi og skrif þeim tengdum. Í ritgerð Kristborgar reynir hún að skilgreina þessa orðanotkun á samgönguheitum, sbr.:⁷

„Gagnlegt er að skoða orðanotkun um samgöngur í gömlum heimildum til þess að átta sig á skilningi þeirra sem á undan hafa farið á leiðum og flokkun þeirra. Líklegt er að orðið gata hafi verið notað um slóðir og troðninga sem myndast hafa milli bæja fyrst eftir landnám Íslands. Þetta orð hafði mjög almenna merkingu, það gat táknað troðninga eftir skepnur, en það var einnig notað um slóðir og stíga sem urðu til af umferð manna í samsetningum á borð við alþýðugata, almenningsgata, reiðgata o.s.frv. Á þjóðveldistímanum virðist orðið braut vera notað um ruddar götur eða lagðar af mönnum, sbr. þjóðbraut og akbraut en einnig í örnefnum á borð við Brautarholt. Orðið vegur er hins vegar ekki mikið notað um götur fyrr en í Jónsbók en til forna hefur það oftast verið notað í almennri merkingu; koma um langan veg, vegalengd. Orðið leið er að sama skapi notað í almennri merkingu; fara sína leið (Helgi Þorláksson 1989: 29-30). Snemma í sögu Íslands hefur verið farið að gera greinarmun á leiðum sem voru fjölfarnar og almennar og þeim sem sjaldnar voru farnar. Fyrirnefndu leiðirnar voru kallaðar

⁵ Kristborg Þórsdóttir, Fornar leiðir á Íslandi, Tillaga að skilgreiningu, flokkun og skráningu, meistaraprófsritgerð í fornleifafræði við HÍ 2008, bls. 6

⁶ Kristborg Þórsdóttir, Fornar leiðir á Íslandi, Tillaga að skilgreiningu, flokkun og skráningu, meistaraprófsritgerð í fornleifafræði við HÍ 2008, bls. 18

⁷ Kristborg Þórsdóttir, Fornar leiðir á Íslandi, Tillaga að skilgreiningu, flokkun og skráningu, meistaraprófsritgerð í fornleifafræði við HÍ 2008, bls. 39

Þjóðleiðir í merkingunni alfaraleið. Einnig voru höfð um alfaraleiðir orðin þjóðbraut, þjóðgata, þjóðvegur eða almannavegur (sjá t.d. Grágás 1992 og Jónsbók 2004). Þessi orðnotkun hefur haldist óbreytt og hafa þessi orð lengi verið notuð um helstu vegi innan héraða og milli þeirra.“

Í Jónsbók er kveðið á um það hvernig þjóðgata eigi að vera en hún átti að vera 5 álna breið (um 3 m) og vera þar sem hún hafði verið að fornu fari.⁸ Með réttarbót Eiríks Magnússonar frá 1294 varð það hlutverk lögmanna og sýslumanna að ákveða hvar almannavegur var mestur (þjóðgata) og áttu bændur að vinna við að gera þær leiðir færar.

Af heimildum að dæma virðist lítið hafa farið fyrir opinberum afskiptum af samgöngumálum á Íslandi fyrr en seint á 18. öld er svokölluð Landsnefnd sem skipuð var af Danakonungi árið 1770 lagði grunninn að tilskipun um samgöngur sem var gefin út af konungi árið 1776. Í þessari tilskipun er vegum skipt í byggðavegi og fjallvegi.⁹ Umdeildasta ákvæðið laut að því að þá var mönnum skylt að vinna við vegabætur án kaups og var vinnukvöðin mjög misjöfn eftir því hversu mikil umferð var á hverjum stað¹⁰. Nánar verður fjallað um þetta atriði sem og laga og reglugerðarsmíðar frá upphafi. C.E. Bardenfleth stiftamtmaður flutti frumvarp um vegabætur árið 1839 þar sem hann leggur til að vegir skuli flokkaðir í þjóðbrautir (lestavegi) og aukavegi (stigu). Einn þjóðvegur átti að vera um hverja sýslu og áttu allir sýslubúar að vinna við þjóðvegi. Þetta fyrirkomulag átti að jafna vinnukvöð manna óháð því hvar þeir voru í sveit settir.¹¹ Skipting Bardenfleths í þjóðvegi og aukavegi var tekin upp í tilskipun um vegi 15. mars 1861. Þjóðvegur var skilgreindur sem leið sem íbúar eins eða fleiri héraða fóru um í kaupstað, fiskiver eða annan samkomustað manna. Einnig áttu alfaravegir milli sýslna (þó ekki væru fjölfarnir) og almennir póstvegir að teljast þjóðvegir¹². Í kjölfar vegatilskipunarinnar frá 1861 urðu fjallvegir að mestu útundan þar sem ekki var gerður greinarmunur á þeim og vegum í byggð og minni ástæða þótti að gera bætur á þeim en byggðavegum.¹³ Í stað vinnukvaðar við þjóðvegi greiddu menn nú þjóðvegagjald og vinnu við þjóðvegi átti að bjóða út.¹⁴ Við það að vinnukvöðinni var aflétt við þjóðvegi varð ákveðin tilhneiging í þá átt að fleiri vegir væru flokkaðir með þjóðvegum en áður þar sem kostnaður við þá var greiddur af almannafé en áfram var vinnukvöð á aukavegum.¹⁵

⁸ Jónsbók, 2004, bls. 186-187

⁹ Lovsamling for Island IV: 266

¹⁰ Lovsamling for Island IV: 269

¹¹ Tíðindi frá nefndarfundum íslenzkra embættismanna í Reykjavík árin 1839 og 1841: 111-113, Sölvi Sveinsson 1977: 61-63

¹² Lovsamling for Island VIII: 147

¹³ Alþingistíðindi II 1875, bls. 30

¹⁴ Lovsamling for Island VIII: 148, 150-151

¹⁵ Sölvi Sveinsson, 1977. Alþingistíðindi II 1875, bls. 30 og bls. 66-67

Áfram var haldið að breyta skilgreiningum á leiðum og því hver skyldi standa straum af kostnaði við vegaframkvæmdir. Með lögum frá 1875 var vegum skipt í fjall- og byggðavegi og þeim síðarnefndu í sýsluvegi og hreppavegi. Sýsluvegir hétu þeir vegir sem lágu milli sýslna og voru í það minnsta hálf þingmannaleið. Einn sýsluvegur átti að vera um hverja sýslu og ef sýslur voru víðlendar skyldu þeir jafnvel vera tveir. Fjallvegir töldust þeir vegir sem lágu milli landsfjórðunga eða sýslna og voru þingmannleið eða lengri. Kostnað við fjallvegi greiddi landssjóður en vinna við alla byggðavegi var nú greidd af almannafé og síðar einnig með framlögum frá landssjóði¹⁶. Í aðalatriðum hélst þessi skipting næstu árin og fram á 20. öld en með lögum 1894 var vegum skipt í fjallvegi, flutningabrautir (helstu vöruflutningaleiðir héraða), þjóðvegi (aðalpostleiðir), sýsluvegi og hreppsvegi.¹⁷

Stöðugar endurskilgreiningar á leiðum og endurmat á mikilvægi þeirra orsakaðist af því að mikill kostnaður fór í vegabætur og vegagerð og vanda þurfti valið á þeim leiðum sem úthlutun fengu úr sjóðum.

Heimildir um hugtök og skilgreiningar á samgönguleiðum hafa varðveist, sbr.: Frá því að Jónsbók var lögleidd 1281 og fram til dagsins í dag hafa yfirvöld eða embættismenn tekið að sér að skilgreina opinberlega leiðir á Íslandi og hafa heimildir um þessi afskipti varðveist að einhverju leyti. Þessir aðilar höfðu mestan áhuga á alfaravegum enda voru það aðallega þeir vegir sem þeir sjálfir þurftu að fara um. Það er ekki sjálfgefið að almenningur hafi haft sömu skoðanir og embættismenn á því hvaða leiðir væru mikilvægastar. Lengi framan af var vegum skipt í alfaravegi og aukavegi. Þegar veruleg hreyfing fór að komast á vegagerð í landinu á síðari hluta 19. aldar varð þessi skipting heldur flóknari. Leiðum var skipt í fleiri flokka eftir mikilvægi og því hver átti að standa straum af kostnaði við þær. Hlutverk leiðanna urðu líka sérhæfðari og þau urðu því fleiri en áður hafði verið. Tvískiptingu leiða í alfara- og aukaleiðir er að finna í rituðum heimildum um samgöngur



Ræsi á gamla Þingvallarvegnum

¹⁶ Alþingistiðindi II 1875, bls. 29

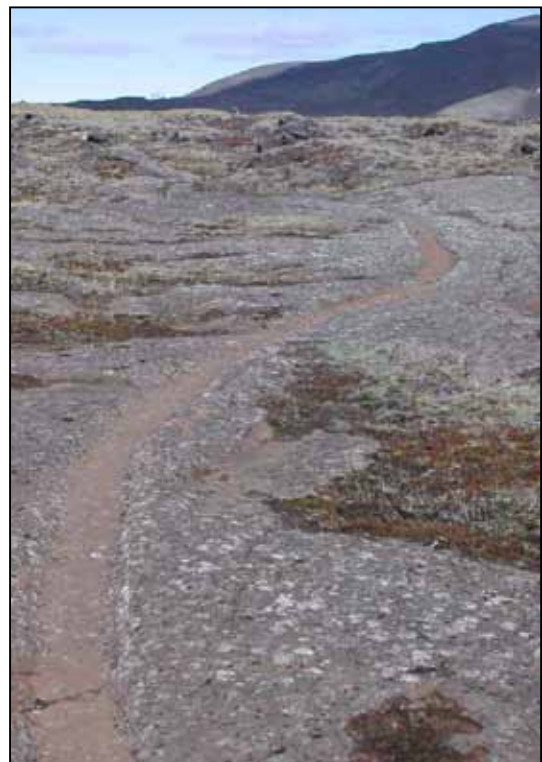
¹⁷ Sölvi Sveinsson, 1977. Stjórnartíðindi fyrir Ísland 1894 A: 62-70, bls.135 og bls. 161

á Íslandi frá þjóðveldisöld og fram um miðja 19. öld. og er því eðlilegt að stuðst sé við hana frekar en nákvæmari skilgreiningar sem síðar urðu vegna þjóðfélagsbreytinga. Upplýsingar um það hvort leið var alfaraleið eða aukaleið eru mjög mikilvægar öllum rannsóknnum á þeim sjálfum og rannsóknnum á samgöngum og hlutverki og mikilvægi þeirra. Hægt er að rannsaka hvort mikilvægi leiða hafi breyst eftir tímabilum og þá hvað hefur valdið því. Vísbendingar um slíkar breytingar kunna að vera í heimildum eða í fornleifunum sjálfum.

Skilgreina má alfaraleið á eftirfarandi hátt: Alfaraleið er leið sem íbúar eins eða fleiri héraða fóru um til helstu áfangastaða. Þær lágu milli sýslna, oft fjallvegir, og tengdu afskekkt byggðalög við vegakerfið. Í flokk alfaraleiða falla þær leiðir sem skilgreindar hafa verið sem póstvegir, sýsluvegir og þjóðvegir. Aukaleiðir eru þá í raun allar aðrar, styttri leiðir sem farnar voru oft en af færri fólki. Það eru leiðir milli bæja innan sveitar, leiðir til kirkju, engjavegir, selvegir og aðrar leiðir sem menn fóru við störf sín til sjávar og sveita. Aukaleiðir eru hluti af daglegu lífi fólks innan sveitar. Alfaraleiðir eru farnar af mörgum en sjaldnar og af sérstökum tilefnum; til þings, í kaupstað, í ver o.s.frv. Ekki falla allar leiðir augljóslega undir annan hvorn þessara flokka. Af þeim sem það gera ekki eru t.d. leiðir sem fólk fór til grasatínslu, til veiða og í göngur. Þessar leiðir er eðlilegast að flokka með aukaleiðum þó þær samræmist ekki þeim flokki að öllu leyti því þær geta verið afar langar og liggja oft upp á hálandið. Þær liggja hins vegar ekki endilega milli sýslna og geta ekki kallast alfaraleiðir. Þessar leiðir eru farnar sjaldan af fáu fólki og þær tengja ekki byggðalög og hafa ekki alltaf skýrt skilgreindan áfangastað.

Og jafnframt:¹⁸

„Það er undirstöðuatriði í leiðarannsóknum að kunna deili á helstu áfangastöðum fortíðar og ferðum sem þá voru farnar. Skilningur á því hvert fólk var að fara í fortíðinni og í hvaða tilgangi er lykillinn að ítarlegri og fyllri leiðaskráningu en ella og góðum rannsóknnum á sviði samgangna. Áfangastaðirnir eru breytilegir frá einum tíma til annars og umferðin hefur sömuleiðis verið breytileg.“



Hellisheiðin

¹⁸ Kristborg Þórsdóttir, Fornar leiðir á Íslandi, Tillaga að skilgreiningu, flokkun og skráningu, meistaraprófsritgerð í fornleifafræði við HÍ 2008, bls. 46

Samgöngur á Íslandi – forsagan

Götur mynduðust hér á landi allt frá fyrstu fótatíð manna og búfænaðar. Enn í dag er stundum erfitt að greina á milli hvaða götur voru notaðar af hverjum, hvenær og í hvaða tilgangi. Sumar götur, sem áður voru gengnar, eru nú horfnar, en aðrar verið endurheimtar. Á síðustu hundrað árum hefur gróður náð að hylja slóðirnar, gróðureyðing náð að afmá þær, jarðvegur færst til, skriður og snjóflóð hlaupið, ár og lækir breytt um farvegi, vatn runnið í þeim og breytt, eldgosaska hulið og hraun runnið yfir þær. Þá hafa sumar leiðir lagst af vegna þeirra vegna þess að tilgangur þeirra breyttist og aðrar komið til af sama tilefni. Þá hafa gamlar leiðir færst til og verið farnar af mismikilli nákvæmni. Ókunnugir hafa eflaust fylgt þeim nokkuð vel og gætt að kennileitum á meðan kunnugir hafa getað stytt sér leiðir eða einfaldlega farið beint af augum ef veður leyfði og aðstæður voru hagstæðar.

Á fyrri öldum

Forfeður vorir allt frá landnámsöld hafa á sviði samgöngumála orðið að glíma við margvíslega örðugleika, sem torvelt var að sigrast á fyrir fámenna og tækjasnauda þjóð í stóru og harðbýlu landi. Þeir settust að í héruðum, sem að vísu voru mörg hver búsældarleg, en sundurskorin af ám og fljótum, dölum, aðgreindum af heiðum og torfærum fjallgörðum, við vogskornar strendur, -þar sem þverhnipt fjöll lokuðu leiðum á landi úr einum firði í annan. Á öðrum stöðum áttu þeir við að etja langa hafnlausu brimsanda, þar sem lítt mátti njóta samgangna á sjó, en landleiðir torsóttar vegna fljóta og eyðisanda. Þrátt fyrir erfiðleika þá, sem við var að etja, tókust að sjálfsögðu þegar er land fór verulega að byggjast, samgöngur milli byggðarlaga og landshluta. Menn ferðuðust á hestum eða fótgangandi og lögðu leið sína þar, sem greiðfærast var, leituðu uppi vöð á ám og fljótum og færustu leiðir yfir fjöll og heiðar. Víða var sjórinn helzta samgönguleiðin, þar sem svo hagaði til. Þótt naumast væri um beina vegagerð að ræða í öndverðu, varð eigi hjá því komizt að ryðja grjóti úr leið og gera fært yfir keldur og mýrasund, ef menn vildu forðast tafsama króka. Þá mun og snemma hafa tíðkæzt að reisa vörður á fjallvegum.

Brýr og ferjur

Við stórár var og fljótlega komið upp ferjum í þjóðbraut. Er Sandhólaferju á Þjórsá getið þegar í Landnámu. Bréf er til um ferjuhald á Ölfusá frá því um 1200 og annað um ferju á Jökulsá í Öxarfirði frá 1402. Í þjóðveldislögum er að finna kafla um brúargerð og ferjur. Þar eru hins vegar engin ákvæði um vegagerð eða viðhald vega. Verður helzt af því ráðið, að lítið hafi kveðið að slíkum framkvæmdum, en það sem gert var, þá helzt unnið af einstaklingum eða sveitar- og héraðsmönnum með frjálsum samtökum.

Sælubryr og sæluskip

Eftir að kristni tók að festa rætur í landinu, varð samgöngupörf æ meiri en áður, bæði innan sveitar vegna reglubundinnar tíðasóknar, svo og milli héraða og landshluta, er menn tóku að vitja helgra staða og höfuðsetra kristninnar. Varð það þá heilög skylda að greiða för manna, er voru í slíkum erindum. Á 11. og 12. öld eru þess allmörg dæmi, að menn gáfu fé til þess að halda uppi brúm á vatnsföllum, ferjum á ám og fljótum (svonefndum sæluskipum), og sæluhúsum,



Brú á gamla Þingvallaveginum

þar sem gestir voru hýstir fyrir lítið eða ekkert gjald. Studdi að þessu ákvæði í tíundarlögunum, er svo hljóðar: „*Það fé þarf eigi til tíundar að telja, er áður er til guðs þakka lagið, hvort það er til kirkna lagið eða til brúa, eða til sæluskipa.*“ Í þessu sambandi má og nefna sæluhúsin, ferðamannaskýli á fjallvegum, er upp risu snemma í kaþólskum sið og eiga vafalaust rót sína að rekja til svipaðs hugsunarháttar og sælubryrnar og sæluskipin. Menn töldu sér skylt að greiða fyrir gestum og gangandi og gefa þannig „til guðsþakka“.

Réttarbót Eiríks Magnússonar

Í réttarbót þeirri frá 1294, sem kennd er við Eirík konung Magnússon, voru bændur á Íslandi skyldaðir til að gera færa vegi um þver og endilöng héruð, þar sem mestur er alfaravegur, og skyldu sýslumenn og lögmenn sjá um að ákvæðum þessum væri hlýtt. Eigi er vitað, hversu fyrirmælum þessum hefur verið framfylgt, en heimildir sýna, að á 16. öld var það venja að minna bændur á skyldur þessar á þingum. Má gera ráð fyrir, að ákvæðum þessum hafi verið beitt að nokkru, a. m. k. þar sem vegir lágu undir skriðuföllum eða brúa þurfti keldur á alfaraleið. Um reglulega vegagerð í síðari tíma skilningi hefur naumast verið að ræða. Brúm þeim, er hér voru gerðar að fornu, var víðast hvar illa við haldið er fram liðu stundir, svo að flestar þeirra munu hafa lagzt af fyrir 1400 og margar löngu fyrr. Hins vegar héldust ferjurnar á stórám landsins, enda varð naumast hægt að komast af án þeirra. Er auðsætt að í samgöngumálum hefur orðið mikil hnignun frá lokum þjóðveldisins og fram á 17. öld, svo sem einnig átti sér stað um flest er laut að verksháttum með þjóðinni á þessu tímabili. Um miðja 17. öld var högum svo háttáð, að hvergi var brú yfir nokkurt vatnsfall á landinu, nema ef til vill á Jökulsá á Hlíð. Vegir voru þá hvarvetna illir og færið ógreiðir yfirferðar. Eitt af verkefnum þeim, sem landsnefndin svonefnda, er skipuð var með erindisbréfi 1770, átti að framkvæma, var að athuga og gera tillögur um bættar samgöngur á Íslandi. Skyldi hún

athuga möguleika á því, að gerður yrði þjóðvegur, fær vögnum, kerrum, sleðum eða öðrum farartækjum, milli Bessastaða og amtmannsseturs á Norðurlandi, svo og milli biskupsstólanna og amtmannssetranna, og loks milli þessara staða allra og Þingvalla. Einnig átti nefndin að gera tillögur um vega gerð víðar á landinu, þar sem þörf væri brýn og hentugt að koma slíku við. Loks átti hún að kynna sér ástand helztu fjallvega milli landshluta og gera tillögur um úrbætur. En þótt stjórnin hefði allmikið á þrjónunum, varð næsta lítið úr framkvæmdum. Nefndin komst að þeirri niðurstöðu, að ekki væri kleift að leggja akveg norður í land sakir örðugs landslags, svo og þess, að á þeirri leið væru fljót og ár, sem myndu brjóta af sér allar brýr. Hafði hún ærnar úrtölur í frammi, enda urðu úrræði hennar næsta fátækleg og reyndar ekki önnur en þau, að leggja bæri stund á að endurbæta vegina um byggðir landsins og reyna að halda þeim við. Eftir miklar bollaleggingar var loks árið 1776 gefið út konungsbréf um vegi, brýr og ferjur á Íslandi. Náðu ákvæði þessi til vega um byggðir landsins og hinna styttri leiða milli byggða. Hér var mælt fyrir um það, hversu vegi skyldi ryðja. Brautir skyldu gerðar yfir fen og foræði og trébrýr yfir læki og smáár. Ferjum skyldi fjölgað og reglur settar um ferjuhald og ferjukaup. Langa fjallvegi skyldi varða og reisa sæluhús, þar sem langt væri milli byggða. Sýslumenn áttu að gæta þess, að ákvæðum konungsbréfsins væri fram fylgt, en bændum gert að skyldu að leggja fram nauðsynlega vinnu. Var sýslumönnum falið að tiltaka verkefni það, er sveitamenn skyldu ljúka á hverju vori, og átti það að vera svo við hæfi, að bændur gætu lokið því án þess að það kæmi í bág við önnur nauðsynleg störf þeirra. Áttu sýslumenn að kveðja þrjá eða fjóra hina skilríkustu menn í hverju byggðarlagi til að hafa umsjá með vegagerðinni og eftirlit með viðhaldi vega. Þótt ákvæði konungsbréfs þessa um vegabætur væru stórum tilþrifaminni en framkvæmd þær, sem vakað höfðu fyrir stjórninni í upphafi, hefðu þau mátt koma að verulegu gagni og verða upphaf nýs tíma í samgöngumálum, ef framkvæmd hefði eftir fylgt. En hér fór svipað og um mörg önnur þjóðþrifamál, sem hreyft var á þessum tíma. Ráðagerðir og fyrirætlanir runnu út í sandinn. Í fyrstu var lítillaga hafizt handa um framkvæmdir, en brátt datt botninn úr öllu saman, og um langa hríð var að heita mátti alger kyrrstaða í þessu efni. Þegar kom fram á 19. öld tóku að heyrast raddir um nauðsyn þess að bæta langleiðir milli byggða, enda mun frekast eitthvað hafa verið gert að því að ryðja og laga vegi í byggðum.

Konungleg tilskipun

„Árið 1861 var gefin út allrækileg tilskipun um vegina á Íslandi“. Þar er vegum skipt í þjóðvegi og aukavegi, og settar mjög nákvæmar reglur um báða. Þjóðvegir skyldu vera hinir fjölförnustu vegir í byggðum og vegir milli héraða. Skyldu vegir þessir vera 5 álnir á breidd og skurðir meðfram og brýr á lækjum. Meðfram fjallvegum áttu að vera vörður. Svo er ráð fyrir gert í reglugerðinni, að verkið við lagningu þjóðvega skyldi boðið út og borgað eftir á, er hver vegarkafli hefði verið tekinn út. Til þess að standa straum af þessum framkvæmdum, átti hver



Vörðuð leið á Hellisheiði

hreppur að greiða sem svaraði hálfu dagsverki fyrir hvern vinnufæran karlmann á aldrinum 20-60 ára, og skyldi gjald þetta innheimt á manntalsþingum. En aukavegi, sem áttu að vera mjórri og miður til vandað, skyldi leggja í nokkurs konar þegnskylduvinnu, hálfu dagsverk hver vinnufær karlmaður á aldrinum 20-60 ára. Víða mun hafa orðið mikill misbrestur á framkvæmd þessarar tilskipunar, enda skorti hér mjög þekkingu á vegagerð allri, þar eð engir íslenskir menn höfðu kynnt sér framkvæmd slíkra mála í öðrum löndum. Þar sem mál þessi voru tekin sæmilega föstum tókum, mun tilskipunin þó hafa komið að dálitlu gagni, og nokkur not orðið að ákvæðum þeim um vinnutilhögun, sem hún flutti.

Kunnáttuskortur

Eftir að fjárveitingarvaldið fluttist inn í landið með stjórnarskránni 1874, komst brátt aukinn skriður á þessi mál. Á fyrsta löggjafarþinginu, 1875, voru sett ný vegalög. Þar var lögð mest áherzla á fjallvegina, enda veitt til þeirra nokkurt fé úr landssjóði. Byggðavegum var skipt í sýsluvegi og hreppavegi. Voru byggðavegir að mestu samsvarandi þjóðvegum áður, en hreppavegir hliðstæðir auka vegum. Fjár til beggja var aflað með sama hætti og fyrir. Nú tók að renna upp sá tími, er mönnum varð ljóst, að nokkra þekkingu þyrfti til að stjórna vegagerð á þann hátt, að hún færi sæmilega úr hendi. Var auðsætt, að þá þekkingu yrði að sækja til nálægra landa, þar sem menn höfðu aflað sér mikillar reynslu á þessu sviði. Árið 1783 kom hingað á vegum stjórnarvalda danskur verkfræðingur til að leggja á ráð um brúargerð yfir Ölfusá og Þjórsá. Í „Fréttum frá Íslandi“, er Valdimar Briem samdi og Bókmenntafélagið gaf út, segir svo um vegaframkvæmdir árið 1873 og fyrirætlanir um brúasmíð: „Um vegabætur er fátt kunnugt. Aðeins má geta þess, að stíg þeim gegnum Hafnarfjarðarhraun, sem getið er í fyrra árs fréttum, var nú haldið áfram, og er hann að mestu fullgjör. Vegur þessi er 5 ½ álna



Bringnavegur áleiðis að elsta Þingvallaveginum

breiður, rúmra 900 faðma langur; alls hefur hann kostað um 1 120 rd. Til þess, sem enn er ógert við hann, mun þurfa á annað hundrað ríkisdala. Fyrir samskotum til vegagerðar þessarar og svo vegagerðinni sjálfri stóð verzlunarstjóri Kristján Ziemsen í Hafnarfirði. Hér má geta þess, að næsta sumar (þ. e. sumarið 1873) var danskur verkfræðingur, að nafni Winfeldt Hansen, fenginn hingað til að rannsaka, hvort vinnandi væri að leggja brú yfir Þjórsá og Ölfusá, hvar bezt væri brúarstæði, og hversu mikið slíkar brýr myndu kosta. Hann kvað það vel mega takast, að gera brýrnar, og benti á hvar bezt væri að leggja þær, og hvernig bezt væri að koma þeim fyrir.“

Leiðir

Lengri aðalleiðirnar lágu milli bæja og byggðakjarna, verstöðva, verslunarmiðstöðva, þingstaða eða kirkna, hvort sem var með ströndum landsins, yfir fjallgarða, heiðar, ása og úfin eða slétt hraun. Leiðirnar voru mislangar, allt frá og til fjarlægustu landshluta eða bara út frá bæ í fjárskjólið og stekkin. Segja má t.d. að allar leiðir hafi um tíma legið til og frá Þingvöllum.

Við þessar leiðir má víða finna misgamlar minjar, s.s. hlaðin skjól, sæluhús, bæli í hellum, vörður, bæði sem leiðarmerki og til minningar um fólk, sem varð úti á ferðum sínum. Ástæður þess gátu verið margvíslegar, bæði af eðlilegum ástæðum og óeðlilegum. Fatnaður var ekki



Dys í Svínaskarði

eins góður og hann er í dag, hvort sem var til fóta og höfuðs. Veðurspár voru byggðar á öðrum kennimerkjum en nú tíðkast og ekki alltaf áreiðanlegar. Og þá var líka til fólk, eins og reyndar í dag, sem taldi sig fært í hvað sem er, en veðuröflin höfðu betur. Dæmi eru um að fólki hafi verið úthýst frá bæjum. Dauðsmannsvörðurnar eru margar við og hjá þessum götum (s.s. Dysin í Svínaskarði), en stundum slapp fólk lifandi þrátt fyrir miklar raunir sbr. vörðu ofan við Illaklif á Mosfellsheiði.

Landið

Um allt land má finna mikilvægar þjóðleiðir frá liðnum öldum. Sumum hefur verið haldið við af áhugasömu fólki eða ferðaþjónustuaðilum. Þá hafa verið búnar til nýjar gönguleiðir um fallega náttúrustaði. Nokkrar slíkar má finna á Reykjanesskaganum. Hafa ber í huga að mikilvægustu leiðirnar hér áður fyrr eru ekki endilega vinsælustu gönguleiðirnar í dag. Sumar gönguleiðirnar eru nýlegar, s.s. Reykjavegurinn svonefndi milli Reykjaness og Nesjavalla.

Greina má götur eftir fólk frá götum eftir búfenað, s.s. kindur. Þær leita gjarnan að tvennu; bithaga og skjóli. Kindagötur (fjargötur) liggja því oft utan í hlíðum, hæðum og hólum eða í lægðum. Þar sem féð hefur unað hag sínum vel er jafnan vel gróið. Fólk hafði það að leiðarljósi

að fara sem greiðfærustu leiðina og þá jafnan með það í huga að „halda hæð“. Ekki var farið upp og niður hæðir og dali að óþörfu. Spara þurfti orku og kraftar þurftu að endast um langan veg.

Ef vel er að gáð má víða sjá ryðgaðar skeifur og skeifubrot, leðurpjötlur eða bein. Ekkert af því má fjarlægja heldur láta kyrrt liggja.



Varða ofan við Kerlingaskarð

„Landnám Ingólfs“ – svæðið

Greinileg ummerki eru á fjölmörgum götum eftir umferð fólks hér á landi frá upphafi landnáms, ekki síst í fyrrum landnámi Ingólfs. Víða eru gömlu þjóðleiðirnar klappaðar í harða hraunhelluna, s.s. sjá má á Hellisheiðarvegi og Selvogsgötu þar sem vegirnir liggja um hraun. Í móum og á heiðum uppi má enn víðast hvar sjá hvar leiðir lágu þótt þær hafi afmáðst að hluta. Göturnar er ágætt dæmi um hversu mikil umferð hefur verið hér allt frá fyrstu tíð, sem reyndar gæti þess vegna hafa verið eldri en norrænt landnám segir til um.



Landnám Ingólfs

Á Reykjaneskaganum, fyrrum landnámi Ingólfs, eru þessar gömlu leiðir miklu mun fleiri en fólk gerir sér grein fyrir. Sumar eru reyndar áfangaleiðir og tengjast öðrum eða greinast út frá þeim til ýmissa staða.

Tegundir

Reyna má að flokka leiðirnar miðað við notagildi. Þannig lágu þjóðleiðir milli byggðalaga. Má þar nefna leiðirnar frá Reykjavík, s.s. Austurleiðirnar að meðtöldum Ólafskarðsvegi, veginn norður um Svínaskarð, veginn til Hafnarfjarðar og nálægra byggðarlaga á vestanverðum Skaganum sem og leiðirnar um Grindarskörð í Ölfus og Selvog. Þessir vegir sjást að mestu enn þann dag í dag. Selvogsvegur (Suðurfararvegur) lá um Grindarskörð milli Hafnarfjarðar og Selvogs. Hann sést vel frá Lækjarbotnum í Hafnarfirði að Strönd í Selvogi. Í raun má sömu

sögu segja um nánast allar hinar gömlu meginleiðir er lágu út frá Reykjavík, hvort sem var til vesturs, suðurs eða austurs. Þessar leiðir voru mikið farnar allt til þess tíma að vegir voru gerðir fyrir sjálfrennreiðina er kom hingað til lands í byrjun 20. aldar.

Verleiðir má sjá við verin, bæði á norðan- og sunnanverðum Reykjanesskaganum. Leiðirnar ofan við Selatanga, verstöð, sem notuð var allt til byrjun 20. aldar (síðustu áratugi frá Ísólfskála) eru t.a.m. þrjár, hvort sem var heim til bæja (Skála og Krýsuvíkur) eða inn á þjóðleiðirnar, sem sumar hverjar voru mikilvægar skreiðarleiðir. Byggðakjarnar á landssvæðinu, s.s. Grindavík, Garður, Hafnir og Vatnsleysuströndin voru t.d. mikilvægar verstöðvar fyrir bæði vermenn alls staðar frá á landinu og fiskflutninga, ekki síst til Skálholtsstóls, um aldir. Og er þá Reykjavík meðtalin. Leiðir á milli bæja eru jafn margar og bæirnir voru margir - og þeir voru miklu mun fleiri en fólk gerir sér í hugarlund.

Selstígar lágu upp í selstöðurnar, sem voru fjölmargar í landnámi Ingólfs. Inn má t.a.m. sjá leifar af u.þ.b. 300 slíkum á landssvæðinu, ef vel er að gáð. Einungis örfáar hafa verið eyðilagðar af mönnum eða forgengst af skriðum. Kirkjugötur voru mikilvægar menningarleiðir og varla er til sú sveit eða hérað að ekki var þar kirkjustígur eða –gata.



Selvogsvegurinn

Þróun

Bæði hefur leiðarkerfið þróast frá fyrstu tíð og götur verið lagfærðar. Þegar ferðast var á fótum, hvort sem var eigin eða annarra (hestbaki) mótuðust göturnar af sjálfu sér. Á fjölfarnari leiðum var kastað úr hluta gatnanna og leiðarmerki reist. Um tíma varð það hluti af þegnaskylduvinnu eða atvinnubótavinnu. Með tilkomu vagnsins fóru fram vegbætur á mikilvægustu leiðunum. Sjá má slíkar umbætur á Mosfellsheiði og á Austurleiðunum, bæði frá Elliðakoti, í Seljadal og ofan Lækjarbotna. Með tilkomu bílsins bæði mótuðust síðan nýjar leiðir (yfir holt og mela) og eldri voru lagfærðar. Þegar Svínaskarðsvegur var gerð akfær um 1930 varð hin forna þjóðleið norður í land bæði breikkuð og lögð ofaníburði. Varanlegri vegagerð kallaði á kanthleðslur, ræsi og brúargerð (t.d. Hellisbrúin undir Ingólfsfjalli og í sunnanverðu Svínaskarði), en aðstæður og landslag réðu þó jafnan för. Í dag er hins vegar

gjarnan farið bara beint að augum, ekki yfir fjöll og hálsa, heldur í gegnum hvorutveggja. Af því má sjá hversu breytingin hefur orðið mikil á tiltölulega stuttum tíma. Og án efa á margt eftir að breytast mikið á næstu áratugum. Þá má ekki gleyma fótliðunum gömlu.

Varðveisla

Mikilvægt er að varðveita þessar gömlu leiðir. Varðveislan felst ekki síst í notkuninni. Með því að halda áfram að ganga þessar götur verða þær sýnilegar og líkur minnka á að þær falli í gleymsku. Í dag virðast helstu óvinir þessara tegundir minja vera sveitarstjórnarfolk, skipulagsaðilar og verktakar. Við nýtt hverfi í ofanverðri Reykjavík, s.s. í Grafarholti, í Árbæ og í Norðlingaholti var t.d. lítið tillit tekið til þess að Austursvegurinn gamli (um Seljadal) liggur um svæðið og var enn mjög greinilegur”. Dæmi eru um, t.d. í Árbænum, að hús hafi verið byggð á gamlar þjóðleið, en fólki ekki orðið svefnsamt í þeim vegna mikillar umferðar fólks að næturlagi.

Gamlar götur njóta verndar samkvæmt lögum um menningarminjar 2012 nr. 80, 29. júní. Mjög breytilegt er hvernig tegundar samgönguminjar eru en hér verður sérstaklega fjallað um tegundir sem eiga fyrst og fremst eða eingöngu við samgönguminjar; vegur, gata, brú og varða. Minjar 100 ára og eldri teljast til fornleifa.



Elsti Þingvallavegurinn (gamli vegur) ofan við Reynisvatn

Hættur

Versti óvinur hinna gömlu leiða, auk þess fyrst er minnst á, er virðingarleysi núlifandi. Utanvegaakstur hefur víða spillt hluta leiðanna, nýrri vegir hafa af misgáningi verið lagðir yfir þær (t.d. hinn nýi Suðurlandsvegur, stórvirkum vinnutækjum hefur verið ekið eftir og yfir leiðirnar, rusli hefur verið hent á þær, námur settar þvert á leiðirnar og trjám plantað í þær. Með svolítilli hugsun mætti koma í veg fyrir þessa eyðileggingu, auk þess sem þeir aðilar, sem vernda eiga þessar fornu minjar, hluta af menningararfleifð okkar, mættu að taka hlutverk sig alvarlegar.

Ólafur Þorvaldsson skrifar um Fornar slóðir milli Krýsuvíkur og Hafnarfjarðar :

„Gömlum vinum og gömlum götum á enginn að gleyma“. Þetta segja frændur okkar Færeyingar,

og væri gott, að fleiri minntust. Með þennan málshátt í huga rifja ég hér upp minningar um nokkrar gamlar götur hér í nágrenni, sem voru fram á síðustu áratugi nokkuð fjölfarnar, en eru nú að mestu og flestar að öllu lagðar af, hætt að fara þær. Ýmist hafa þessar götur lagst af vegna þess, að girðingar hafa verið settar um þær þverar eða sökum þess, að nýir vegir hafa verið lagðir og þeir að sjálfsögðu farnir nú, þar sem flest farartæki, sem nú eru mest notuð, eru þannig, að krókóttir götuslóðar, sem aðeins voru ætlaðir manna- og hestafótum, koma þeim ekki að notum. Þessar gömlu götur og vegir, því að nokkuð af þeim kallaðist vegir, annað götur eða stígar, búa í þögn sinni og yfirgróningu yfir margra alda óskráðum minningum um alla þá menn, sem þar hafa um ferðast; um alla þá erfiðleika, sem þeir áttu við að etja, á jafntorfærum leiðum og margar þeirra voru, en voru þrátt fyrir allt leið manna um landið frá landnámstíð fram á vora daga. Þær búa líka yfir mörgum ánægjustundum vegfarenda, sem svo oft síðar var vitnað til, að þetta eða hitt hefði borið við á þessum leiðum. Efast ég um, að fólk, sem ferðast nú um landið eftir dýrum vegum, á dýrum farartækjum nútímans, eigi ánægjulegri og hjartari minningar að ferðalokum en þessar fornu og nú yfirgefnu slóðir veittu oft og einatt þeim, sem um þær fóru á sínum tíma. Flestar hafa þessar götur orðið til smám saman af umferð manna og hesta, og hafa margar þeirra verið mjög fjölfarnar, t. d. sést víða, þar sem leiðir liggja yfir hraunhellur, að hesthófurinn með sínum pottuðu skeifum og oft líka pottuðu hests-kónögglum, hefur sorfið götur oft 10—20 sm djúpar. Til þess að djúpar götur myndist í hart hraunið eða grágrýtisklappir, hefur umferðin hlotið að vera bæði mikil og það um langan tíma. Óvíða sér nema eina götu í hraunlendi eða þar, sem grágrýtisklappir eru. Þó ber aðeins út af. Þar, sem vegir lágu um svona ógreitt land, urðu menn oft að teyma lestir sínar hverja á eftir annarri. Vegna þess að aðdráttarferðir manna voru á nokkuð ákveðnum tíma, sér í lagi á vorin, sammæltust oft menn úr sömu sveit til slíkra ferðalaga, og gátu oft slegizt í förina fleiri menn með hesta einhvers staðar á leiðinni. Urðu því oft fleiri tugir hesta í hópnunum, þar sem hver maður var oftast með 5—8 hesta. Þegar menn fóru lausriðandi og leið þeirra lá um slíkt land, urðu þeir að lesta sig“, sem kallað var, gátu ekki riðið hlið við hlið, og var þetta stundum kallaður „gæsagangur“. Aftur á móti þar, sem götur lágu eftir grónu landi, t. d. grasdölum, árbökkum eða með fram sjó, sjást sums staðar allt að tuttugu götur hlið við hlið; þá gátu menn teymt lestir sínar samsíða, eða ef lausir voru, riðið hver við annars hlið, spjallað saman, rétt milli sín tóbaksilát og ef til vill vasafleyg, sem hressti þá og lífgaði upp á margra daga lestarferð. Mest mun hafa farið fyrir hinum svonefndu skreiðarferðum, en svo voru þær ferðir kallaðar, þegar menn fluttu frá sjó hlut sinn eða manna sinna frá vetrar- og vorvertið, og var það helzt hertur fiskur og þorskhausar, söltuð og sigin grásleppa, svo og lítills háttar kornmatur. Oftast nær var það svo, að þeir, sem fóru um þessar gömlu götur, þótt lausriðandi væru, urðu að fara hægt yfir landið, þar eð þær götur voru víða þröngar eða ógreiðar yfirferðar. Þetta hafði vitanlega sína ókosti og líka nokkra kosti. Ókostirnir voru helzt taldir þeir, að menn voru lengur en ef gatan hefði verið greið, einnig það, að oft voru í þessum götum klif

eða skarpar beygjur, sem varð að fara hægt yfir og fyrir, og gátu baggar rekizt í og hrokkið af klakk. Sáust þess stundum merki með fram fornum götum, að slíkt hafði hent, þó jafnvel sjaldnar en búast mátti við. Athugull ferðamaður kom stundum auga á brotna höglð af reipi utan við veginn; kom þá stundum í ljós, ef menn nenntu að taka upp og skoða þetta gamla, þögla vitni hinnar fornu og miklu umferðar; að það var komið um óravegu, jafnvel yfir fleiri sýslur, úr fjarlægum landsfjórðungi. Reipahagldirnar voru þá alltaf brennimerktar bæði nafni eiganda og hrepps Brennimerki. Það ber einnig við, að menn sjá við þessar gömlu götur skeifubrot eða jafnvel heila skeifu, sem er kannske orðin tvöföld að þykkt frá uppruna af ryði og sandi samanblönduðu; má oft merkja aldur hennar bæði af lagi og gatafjölda.

Er því að ég minntist á Ögmundarhraun, sem liggur skammt vestur af Krýsuvík, milli Mælifells og Latfjalls, og gengur í sjó fram vestan Krýsuvíkurborgs, afar illt yfirferðar, nema um einstigi það, sem í það hefur verið rutt endur fyrir löngu, þá get ég hér þeirrar sagnar, sem um þá vegarbót er sögð. Bóndinn í Krýsuvík átti þræl þann, er Ögmundur hét, og lagði sá hug á



Skreiðlest - Heimild: Sarpur

dóttur bónda, en ekki hefur bóndi kært sig um þær mægðir; samt gaf hann Ögmundi kost konunnar, en nokkuð skyldi hann til vinna, sem sé það að ryðja veg gegnum hraun það er fyrr getur. Tók þrællinn tilboði bónda og lauk verkinu á tilsettum tíma, en launin urðu þau sömu sem þeir bræður Halli og Leiknir hrepptu, eftir að hafa rutt veg um hið illfæra Berserkjahraun, dauðinn; hann var veginn að undirlagi bónda, og er dys hans við austurbrún hraunsins við Mælifell, og heitir hraunið síðan Ögmundarhraun. Hvað sem er um sannfræði þessarar sagnar, er hitt víst, að í Ögmundarhrauni og víðar á þessum fornu vegum hafa stórvirkir menn að verki verið sem sjá má enn í dag. Þá er að geta kostanna við þessar gömlu götur að nokkru; þeir voru ef til vill færri en ókostirnir, en þó skal nefnt hér t. d., að þar gáfust ótal tækifæri til athugunar á því, sem fyrir augu bar, svo sem landslagi, kennileitum, hvernig örnefni hefðu myndast o. fl. Út frá ýmsum þessum athugunum spunnust oft milli samferðamanna fróðlegar og skemmtilegar umræður. Til var það á leiðum milli byggðarlaga, þar sem talin var hálfnuð leið, að menn nefndu t. d. Hálfnaðarklett, Hálfnaðarhól, Hálfnaðarskarð, Hálfnaðarsprungu. Öll þessi leiðarmerki af náttúrunnar hendi eru nú týnd eða að týnast, með niðurlagðri umferð um fornar slóðir.“¹⁹

¹⁹ Ólafur Þorvaldsson, 1948. Grindaskarðavegur (Selvogsleið). Árbók Hins íslenska fornleifafélags, 1943-1948, 49. Árg., Bls. 96-107



Dys í Ögmundarhrauni við gamla veginn milli Grindavíkur og Krýsuvíkur

Í Lögberg-Heimskringlu árið 1965 skrifar fyrrnefndur Ólafur langa grein um hinar fornu þjóðleiðir undir fyrirsögninni „Uppgrónir þjóðvegir“. Þar segir hann m.a.:

„Hinar fornu götur þessa lands, lífæðar þjóðarinnar í þúsund ár, hafa nú margar lokið sínu verki, það er hætt að fara þær. Þessar niðurlögðu götur eru því orðnar nokkurs konar fornminjar. Þær eru meira, þær eru þjóðminjar. Þjóðin hefur

nú lagt frá sér þessar fornminjar, þær hafa þokað úr seti fyrir öðrum nýrri og fullkomnari. Þessum þjóðminjum er ekki hægt að safna til neinna þeirra staða, þar sem þjóðin samansafnar öðrum fornminjum, sem með öllu eru úr notkun gengnir en sem þjóðin vill þó varðveita frá glötun. Nei, gömlu göturnar verða að vera kyrrar á sínum stað. Þaðan fær þeim enginn kvikað. Þó eiga allar þessar götur sína sögu, en þeirra saga verður engin í framtíðinni, nema, ef einhver minnst þeirra að einhverju á spjöldum sögunnar.“ Hafa ber í huga að nefndur Ólafur Þorvaldsson, ábúandi í Herðisarvík um tíma og síðan borgarabókavörður í Reykjavík, hafði margt merkilegt fram að færa um vegi þessa landssvæðis. Margt af því hefur varðveist, en annað glatast eins og gengur. Hann, líkt og Gísli Sigurðsson, fyrrum lögregluvarðstjóri, örnefnaskrásetjari og stofnandi Minjasafns Hafnarfjarðar, ber margt að þakka er kemur að varðveislu örnefna og minja á vestanverðum Reykjanesskaganum, hvort sem um er að ræða vegi eða annað þeim tengdum.²⁰

Eftirfarandi stytt samantekt Sigurðar Thoroddsens um vegi á Íslandi, undir yfirskriftinni „Alþýðufyrirlestur, haldinn í Reykjavík í marz 1900:“, birtist í Andvara árið 1900.

„Ef maður ber saman samgöngurnar eins og þær eru nú hér á Íslandi, og samgöngurnar fyrir hér um bil 10 árum, þá verður maður að kannast við það, að það hefir orðið mikil breyting til hins betra, framfarirnar hafa verið talsverðar í þá átt — samgönguáttina; sérstaklega hafa samgöngurnar aukist talsvert á sjó, en þó nokkuð á landi líka, þótt minna sé — enda hefir nú hin síðustu árin talsverðu fé verið varið úr landssjóði til vegabóta, og þótt mikill árangur hafði enn ekki sést af akvegum hér syðra, sem slíkum, það er að því leytinu, að þeir hafði enn ekki

²⁰ Ólafur Þorvaldsson, 1965. Lögberg-Heimskringla 30. sept., 37. tbl., bls. 4

verið notaðir mikið til vagnferða, þá getur maður þó ekki annað sagt en að þetta, sem komið er, sé allgóð byrjun, að minnsta kosti allgóður vísir í þá áttina að gjöra mönnum hægra fyrir að komast yfir landið.

Sú skoðun er nú komin inn hjá þjóðinni — menn eru almennt hér farnir að kannast við það, að það sé þarft verk að leggja góða vegi um landið; aftur á móti eru nokkuð skiftar skoðanir manna um það, hvort það eigi að vera akvegir eða reiðvegir — en það skal eg nú minnast á síðar í fyrirlestri mínum. Það má því óhætt segja, að vegagerð eða vegabætur en talsvert á dagskrá hér nú sem stendur, og því hafði eg hugsað mér að tala fáein orð um vegi, dálítið um sögu þeirra og tilgang.

Áður en eg byrja á því að tala um vegi í þrengri merkingu, vil eg minnast fáum orðum á vegi í víðari merkingu; það mætti nefna þá samgönguvegi — þar undir heyra almennir vegir; járnbrautir, skipgeng siki og skipgeng fljót; þessi 3 samgöngufæri, sem eg síðast nefndi, eru notuð talsvert í útlöndum, en það verður líklega nokkuð langt að bíða þangað til nokkuð slíkt kemst á hér á landi. Það má segja, að tilgangur allra þessara samgönguvega eða samgöngufæra sé sá, að gera mönnum hægra fyrir að flytja þunga hluti eða þungavöru frá einum stað til annars; fljótlega álitíð virðast því vegirnir koma kaupmönnum og bændum að mestum notum, nefnilega þeim, sem framleiða vöruna og selja hana, en það gefur þó að skilja, að þeir geta ekki einir haft hagnaðinn, heldur njóta líka aðrir góðs af — að meira eða minna leyti — við það, að afurðirnar eða vörurnar verða ódýrari, þegar flutningurinn verður ódýrari. Vegirnir (í víðari merkingu) gjöra mönnum því hægra fyrir með að ná sér í nauðsynjavörur og annað, sem þarf til lífsins, og hjálpa þannig til þess að efla líkamlega og andlega vellíðan mannanna. Þeir hafa einnig áhrif á framfarir mannanna í menntunarlegu tilliti, efla andlegt líf og andlegan þroska, bæði með því að efla hina líkamlegu vellíðan mannanna — því það þarf vissá tiltekna vellíðan til þess að menn yfir höfuð að tala gefi sig við andlegum störfum — og einnig á þann hátt, að menn eiga hægra með að finnast, talast við, fræðast hvor af öðrum, láta hugsanir sínar í ljósi hver við annan og afla sér þekkingar, þegar umferðin vex við betri samgöngufæri.

Það má skifta samgönguvegum, sem eg nefndi, í tvennt, nfl. í vatnavegi, þ. e. skipgeng fljót og skipasiki, og í landvegi, þ. e. járnbrautir og vanalega vegir. Að því er snertir vatnavegina, þá skal eg ekki fara fleirum orðum um þá; það verður líklega ekki fyrir það fyrsta grafið neitt skipasiki hér á landi, né heldur nokkurt fljót gjört skipgengt; það væri þá helzt Lagarfljót, sem gæti komið til tals. Hvað járnbrautirnar snertir, þá eru þær náttúrulega fullkomnustu vegirnir, og það er óefað, að þær hafa stuðlað mikið að framförum mannfélagsins; þjóðunum hefir fleygt áfram, síðan járnbrautirnar komust á; en þær eru dýrar, og okkur Íslendingum er líklega ofvaxið fyrst um sinn — upp á okkar eigin spýtur, að minsta kosti — að koma þeim á hér; það kom til tals á þingi fyrir nokkrum árum, að leggja járnbraut héðan austur í sýslur; járnbrautarmálið, stóra

málið, eða hvað það var nú kallað; en það varð ekkert úr því; það hjaðnaði niður eftir stuttan tíma. Því var þá haldið fram af nokkrum mönnum og sérstaklega í tímaritinu »Eimreiðin«, minnir mig, að hér á landi myndi heppilegra að byrja að leggja járnbrautir, en ekki vegi — akvegi —, því að járnbrautir, mjósporaðar og léttar, myndu ekki verða dýrari en vegir, og þessir menn báru fyrir sig einhverja norska ingenieura; en það var alt bygt á misskilningi og þekkingarskortri, og skal eg minnast á það nánar seinna í fyrirlestri mínum.

Eg skal þá snúa mér að aðalefninu, að almennum vegum, vegum í þrengri merkingunni. Vilji maður rekja sögu veganna, verður maður að ganga langt aftur í tímann, því að mannkynið hefir snemma hlotið að finna til nauðsynjarinnar á vegum.

Menn hafa sögur af því, að í fornöld hafa vegir verið lagðir, jafnvel góðir og kostnaðarsamir, sumir hverjir; það hafa þó helzt verið stórar hernaðarþjóðir, sem hafa fengist við vegagerð.

Það var fyrst á 17. og 18. öld að menn fóru verulega að hugsa um reglulega lagða vegi, en það gekk nú fyrst framan af hálf-skrykkjótt, á meðan menn vantaði reynslu fyrir því sem best væri og hentugast. Í Noregi — þaðan sem við Íslendingar höfum alla eða mestalla okkar vizku, hvað vegagerðir snertir, voru vegirnir mjög slæmir fyrst framan af, alt fram að seinni hluta átjándu aldar; umferðin var því þá mest um veturna á sleðum, og var víða mjög hættulegt að fara; þannig var það sumstaðar svo, að menn urðu að hala sleðana niður há þverhnipt björg í köðlum til þess að geta komist aleiðis.



Vegbrú yfir mýri í Seljadal

Hvað Ísland snertir, þá má fljótt fara yfir sögu veganna; við erum mjög mikið á eftir tímanum þar, eins og í öðru. Vegabæturnar og vegagerðirnar hafa lengi vel að eins verið í því fólgnar, að ryðja götur þær, sem hestafæturnir hafa

til búið, að varða fjallvegi og brúa mýrarsund, en þetta síðasttalda var vanalega gert á þann skynsamlega hátt (og er sumstaðar enn gert svo, á hreppavegum og jafnvel sýsluvegum), að ræsi voru grafin beggja vegna við veginn og forinni úr þessum ræsum kastað upp í veginn, og svo ekki við söguna meir, þar við var látið standa, engin mól eða ofaniburður; þetta var auðvitað beinasti og beztí vegurinn til þess að gera það bráðóþvert, sem áður var nokkurn veginn slarkandi, enda forðast allir skynsamir menn þess konar brýr, ef þeir mögulega geta; en ef þú, ógæfusamur maður, ert kominn á brúarsporðinn, þá verðurðu að fara alt kvalræðið á

enda, því að þér er illa við það að snúa aftur, heldur ef til vill líka, að vegurinn batni bráðum, en ómögulegt að komast út af veginum vegna breiðu forarskurðanna til beggja handa. Það er ergilegt að hugsa til þess, að miklu fé skuli kastað á glæ með slíkri vegagerð.

Þessi vegagerðaraðferð, eða aðrar líkar, héldust alt fram að árinu 1884; enginn hérlendur maður kunni neitt að réttri vegagerð, en þeir voru þó að reyna eitthvað og finna upp einhverjar nýjar aðferðir af sinni eigin vizku, eins t. d. flórleggingu o. fl.; en, eins og von var, þar sem þekkinguna vantaði, fór það alt saman í handaskolum, og við búum að því enn, hvað vegirnir voru lagðir og varð mjög dýr; en nær því ófær eftir nokkurn tíma; seinna, þegar akvegurinn var lagður héðan austur; þótti hlutaðeigendum synd að ónýta svo dýran veg, og létu hann því vera á sama stað, en reyndu að eins til þess að hylja svívirðinguna með því, að kasta á hann nokkrum ofaniburði.

En árið 1884 var fenginn hingað norskur ingenieur, Hovdenak að nafni, til þess að standa fyrir vegagerðum um sumarið, og sýna hérlendum mönnum aðferðina við rétta vegarlagningu; hann kom svo aftur 1886 með nokkra verkamenn norska, sem svo voru hér við vegagerðir nokkur ár á eftir. Það er þá, sem nýtt tímabil byrjar í sögu vegagerðarinnar hér á landi; þá er farið að leggja reglulega vegi hér; eftir vissum reglum, og þá fyrst er farið að hugsa um akvegi; frá þeim tíma hefir talsverðu fé verið varið árlega til vegagerða; síðustu árin hafa verið veittar á fjárlögumum 70—80 þúsundir króna árlega til vegabóta; það er þó nokkuð, það er ca. 1 kr. á mann árlega.

Fyrst eftir að lög þessi voru samþykkt, á meðan lögin voru ný, þegar nýja brumið var á, var veitt talsvert fé (c. 50 þús. árl.) til flutningabrauta, en miklu minna til þjóðvega, sem eiga að vera reiðvegir; nú seinustu árin er það þar á móti orðið öfugt, þá eru veittar 15—20 þús. til flutningabrauta, en 40—50 þúsundir til þjóðvega; það er að segja, það lítur út fyrir að menn, eða þingmenn að minsta kosti séu orðnir daufari með akvegina, séu eitthvað farnir að linast á þeim; þeir hafa líklega búist við því að sjá akvegina spretta upp á fáum árum um alt land; þeir hafa búist við að sjá þennan blessunarríka árangur af akvegumum eftir 1 eða 2 ár; en þegar sú von brást, þá »passar það ekki fyrir Ísland«, þá skulum við heldur halda okkur við það gamla og reyna að lappa upp á reiðvegina — eins og Norðmenn fyrir 200 árum. Það er ekki svo að skilja, það þarf auðvitað að bæta reiðvegina, gera við póstvegina, eða þjóðvegina, því að víða eru torfærur, fen og foræði, og það þarf þó að gera ferðamönnum mögulegt að komast yfir landið; en menn mega heldur ekki gleyma akvegumum, því eftir minni meiningu er það eitt af stóru framtíðarmálum þjóðarinnar, að koma akvegum á um alt land og kenna mönnum að nota vagna, því að það mun sýna sig hér; eins og annarsstaðar í öllum mentuðum löndum, að iðnaður og velmegun þjóðarinnar mun vaxa og þróast með vexti og viðgangi veganna, og þá sérstaklega akveganna. En — segja mótstöðumenn akveganna — þó að það hafi gefist vel annarsstaðar, þá

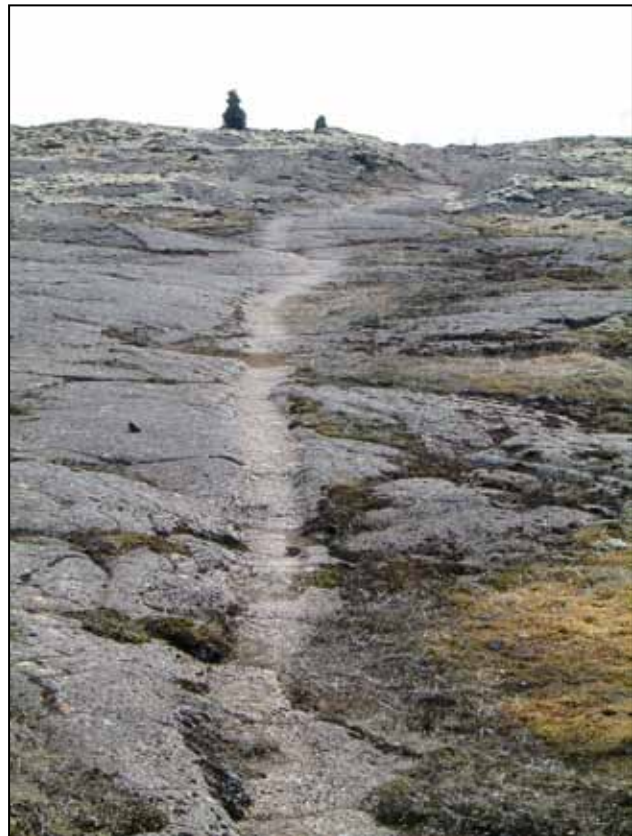
er það alt annað mál; hér er öllu öðruvísi háttað, hér er svo strjálbyggt, og þess vegna verða vegirnir svo langir í samanburði við vegi annarsstaðar; það verður því svo dýrt bæði að leggja vegina og viðhalda þeim, að landið ris ekki undir þeim kostnaði; svo þurfum við bændurnir, segja þeir; hvort sem er að halda svo marga hesta, vegna heyflutningsins frá engjunum, að við förum aldrei að kaupa okkur vagna; það svarar ekki kostnaði, þegar við höfum nóga hesta til að flytja okkar flutning á. Við skulum þá líta á, hvað þessar flutningabrautir eru langar, sem vegalögin fara fram á, og hvað þær verða dýrar samtals, og hvað þarf mörg ár til þess að fullgera þær, ef hæfilega mikið fé er lagt til á ári hverju. En eg álit mikið unnið, ef þessar flutningabrautir, sem nefndar eru í lögnum, væru lagðar, því að þá væri búið að leggja akvegi frá kaupúnum þeim flestum, sem hafa nokkurt verulegt uppland, og um fjölbygðustu héruðin, þar sem helzt má búast við að flutningsvörumagnið verði mest. Það er þá fyrst flutningabrautin frá Rvík austur í Rangarvallasýslu; hún er nú lögð að mestu leyti; eg sleppi því þeim vegi, þó að það vanti einstaka smákafla eða þurfi að gera við, til þess að það geti heitið brúklegur akvegur. — Eg sleppi líka flutningabrautinni frá Reykjavík til Þingvalla, því að þangað má komast með vagn, þó sá vegur sé ekki góður alstaðar; en frá Þingvöllum austur að Geysi er eftir, það eru c. 7 mílur.

Frá Eyrarbakka að Ölfusárbrú er lagður vegur; þá eru eftir c. 5 mílur upp Árnassýslu. — Flutningabrautin upp Borgarfjörð yrði að vera c. 6 mílur. — Frá Blönduós vestur Húnavatnssýslu c. 6 mílur, reiknað vestur í Miðfjörð, og Miðfjarðarháls dreginn frá, þar sem er nokkurn veginn brúklegur vegur. — Frá Sauðárkrók inn Skagafjörð c. 6 mílur (fram í Blönduhliðina, að Silfrastöðum). — Frá Akureyri inn Eyjafjörð c. 4 mílur — nokkuð inn fyrir Saurbæ —; þar af er c. 1 míla lögð, eftir verða þá 3 mílur. — Frá Flúsavík inn Reykjadal c. 5 mílur að Einarsstöðum. — Frá Búðareyri í Reyðarfirði um Fagradal c. 5 mílur að Egilsstöðum í Fljótsdalshéraði; til samans verða þetta 43 mílur; ef nú hver míla kostar 20000 kr., sem er nokkuð hærra heldur en flutningabrautir þær yfirleitt hafa kostað, sem hingað til hafa verið lagðar — það set eg með ásettu ráði, af því eg hugsa mér þær nokkuð vandaðri en hingað til hefir gerst — það borgar sig betur, þá verður viðhaldið minna, — já, ef hver míla kostar 20000 kr., þá verður kostnaðurinn alls 860,000 kr., og ef nú væri veitt á ári hverju 50 þús. kr. til flutningabrautanna, líkt og gert var fyrstu árin eftir nýju vegalögin, þá væru allar þessar akbrautir lagðar eftir 18 ár. Það er ekki svo langur tími. — En jafnframt og þessar brautir eru lagðar, er það sannfæring mín, að menn fari að útvega sér og nota vagna; menn sjá það fljótt, að það borgar sig að flytja á vögnum; svo verða sýsluvegir og hreppavegir lagðir í sambandi við flutningabrautirnar; þeir vegir þurfa náttúrulega ekki að vera nálægt því eins dýrir eins og aðalvegirnir (flutningabrautirnar); þeir geta náttúrulega verið þess ódýrari, því minni sem umferðin er um þá; flutningabrautirnar þurfa að vera sterkastar, rammbbyggilegastar og dýrastar, af því að þær verða aðalæðarnar, sem alt dregst að, og þar verður því mest umferðin. Seinast koma svo vegir frá bæjunum,

bændabýlunum, á hreppavegina; margir halda því fram, að bændur geti aldrei haft ráð á því að leggja kostnaðarsama vegi frá sér og á aðalvegina; en hver segir, að þeir þurfi að vera kostnaðarsamir? Maður getur komist áfram með vagn, þó að það sé ekki lagður vegur — og svo getur líka verið mikill munur, kostnaðarmunur, á lögðum vegum; — það eru ekki alt fyrirtaksvegir, sem bændur utanlands aka eftir heiman frá sér oft og tíðum. Nei, bændur þurfa kannske að slétta einhvern kafla heima hjá sér, slá af nokkrum þúfnakollum, þar sem þýft er, eða ryðja nokkrum steinum úr götu, þar sem grýtt er, svo að þeir geti komist áfram; þar er umferðin minst, bara frá þessum eina bæ, svo að þar þarf ekki svo merkilegan veg. Viðast hvar er, held eg, landslagi svo háttað í fjölbygðari héruðum hér á Íslandi, að það væri ekki frágangssök fyrir bændur að fá sér vagna þess vegna, að þeir gætu ekki kostnaðar vegna lagt nógu góðan veg frá bæum sínum. Akvegir gera það að verkum, hér eins og annarsstaðar, að menn eiga hægara með að afla sér nauðsynja sinna úr kaupstaðnum, og að koma af sér afurðum sínum í kaupstaðinn; menn þyrpast því þangað, þar sem hægara er aðdráttá; héraðið verður þéttbýlla, — það myndast þorp — landrýmið verður minna fyrir hvern búanda, og þá fara menn að rækta jörðina meir en áður, leggja meiri rækt við kúabú, en hugsa minna um fjárræktina, og þetta finst mér gott takmark fyrir Íslendinga að stefna að, því að nóg er til af landi til ræktunar. Þá eykst líka félagsskapur manna, þegar styttra er á milli bæa; mjólkurbú og mörg fleiri gagnleg fyrirtæki gætu þá komist á stofn, sem nú þykir illkleift að koma á vegna vondra vega og langra og kostnaðarsamra flutninga.

Ef nú þetta verður afleiðing akveganna, að frjósömustu sveitirnar byggjast betur; menn fara að rækta jörðina þar meira og leggja sig mest eftir kúarækt, en gefa sig minna við fjárrækt, þá falla burtu þessar löngu engjaheysóknir og þá geta bændur fækkað hestunum, svo að sú mótbára fellur, að bændur þurfi hvort sem er að halda svo marga hesta, — eg vil biðja menn að athuga það, að eg á hér aðallega við þær sveitir, sem vegalögin frá 1894 ákveða að flutningabrautir eigi að liggja um.

Nú segja sumir: já, þeir hafa nú í nokkur ár verið að fást við þessar flutningabrautir hér á Suðurlandi, og ekki sést enn svo fjarskalega mikill árangur af þeim, fáir



Gata á Hellisheiði

bændur hafa enn útvegað sér vagna við þessar brautir.— En gætum líka að, hvert þessar flutningabrautir liggja; önnur liggur héðan austur að Þingvöllum; hún var nú aðallega ætluð fyrir útlenda ferðamenn, og svo er hún lögð þannig, yfir Mosfellsheiði, að það eru 1—2 bæir; alla leið að Þingvöllum, sem geta haft nokkur not af henni; réttast heiði náttúrulega verið að leggja þann veg um Mosfellssveitina; þá skyldi maður hafa séð, hvort ekki hefði sést neinn árangur af akveginum. — Hinn vegurinn liggur héðan austur yfir Hellisheiði, mikinn part yfir óbyggðir, ekki nema fáein kot og sæluhús áður en kemur austur í Ölfus, 6—7 mílur héðan; það er því ekki að búast við, að það sé enn byrjuð nein vagnaumferð austan að úr Ölfusi, þar sem er að sækja yfir erfiða heiði og vegurinn sumstaðar hérna megin við heiðina ekki vel góður; og Ölfusingar heldur seinir til nýrra breytinga. Svo sækja þeir sínar vörur að mestu leyti út á Eyrarbakka. — En þessir fáu bæir, sem hérnamegin heiðarinnar eru, eru þó farnir að flytja vörur sínar á vögnum. Þá halda menn því fram, að viðhaldið sé svo dýrt, að landið hafi ekki einu sinni ráð á því að viðhalda þessum flutningabrautum. Eg játa það, að viðhaldið getur orðið dýrt, þegar ekkert er hugsað um að gera við þær skemdir, sem orðið hafa, fyr en allur vegurinn er að mestu leyti eyðilagður; það þarf auðvitað að hafa stöðugt eftirlit með vegunum og gera strax við skemdirnar; svo borgar það sig miklu betur að leggja vegina nógu sterka í fyrstu, þá verður viðhaldskostnaðurinn miklu minni, og það er mín skoðun, að hér á veginum austur hefði mikið meira átt að nota þúkkvegi heldur en þessa malarvegi eða móhelluvegi; þúkkvegur hefði ekki orðið svo mikið dýrari, þar sem grjótið er alstaðar við hendina, og svo hefði hann orðið margfalt endingarbetri og ávalt harður og góður á vetrum — og það er mikill munur — aldrei blautur; þar sem vegurinn nú þar á móti er afar þungur og illur yfirferðar í leysingum á vetrum og vorum. — Það er því mín skoðun, að viðhaldið geti aldrei orðið svo mjög tilfinnanlegt, ef vegirnir eru lagðir vel í upphafi. — Auðvitað er ekki hægt að gera sér nokkurn veginn nákvæma hugmynd um það, hvað viðhaldskostnaðurinn á vegum vorum muni verða mikill, þar sem alla reynslu vantar í þeim efnum; en eg get ímyndað mér, eftir þeirri reynslu, sem menn hafa í öðrum löndum, að hann muni varla verða meiri en um 2% af vegalagningarkostnaðinum. Þegar allar flutningabrautirnar eru lagðar, verður kostnaður þeirra rúm miljón króna; viðhaldið ætti þá eftir því að kosta rúmar 20,000 kr. á ári, og er það ekki svo fjarskalegt, enda finst mér þetta svo mikilsvarðandi málefni, svo þýðingarmikið fyrir framgang og viðreisn þjóðarinnar, að menn eigi og verði að leggja talsvert í sölurnar. Þá vil eg minnast á eitt til, sem sumir hafa komið fram með á móti akvegunum og eg gat um fyrst í fyrirllestri mínum; það eru mjósporuðu járnbrautirnar, sem þeir segja að muni vera betra að leggja hér heldur en akvegi, því að þær séu ekki dýrari; þeir höfðu þetta eftir 1 eða 2 norskum ingenieurum, sem komu fram með þá uppástungu í Noregi, að leggja þar mjósparaðar járnbrautir í stað dýrari vega; en fyrst og fremst hefir þessum ingenieurum ekki orðið mikið ágengt í Noregi, svo eg viti til, og í öðru lagi er alt öðru máli að gegna með Noreg og Ísland, hvað þetta snertir; því að vegir eru mjög dýrir í Noregi, margfalt dýrari en hér, landinu er víða svo háttáð, og svo er meira í þá borið; þar eru t.

d. gerðar miklar kröfur til þess, að vegirnir séu sem hallaminstir, landið er dýrt að kaupa undir vegina, og víða þarf stórkostlegar sprengingar til þess að komast áfram með veg. Milan kostar oft og einatt 150—200,000, kr. Það er 40—50 kr. faðmurinn. Þar er það því skiljanlegt, að það geti komið til tals að leggja ódýrar, mjósparaðar járnbrautir í stað vega, því að þær verða lítið dýrari en þetta, sem eg nefndi. — En þegar maður litur á það, að akvegirnir, sem hér hafa verið lagðir, kosta 16—20000 kr. milan, jafnvel 10 sinnum minna en í Noregi, þá sést, hvíllik fjarstæða það er, að bera slíkt saman og að slá því fram, að járnbrautir hér verði ekki dýrari en vegir. — Það er auðvitað ágætt að fá járnbrautir, en það væri oss ofvaxið að svo stöddu, enda þörfnuðumst vér vega eftir sem áður, í sambandi við járnbrautirnar og jafnframt þeim. Margt mætti segja fleira um vegi hér og vegagerð, um stjórn vegamála, með erlendri hliðsjón m. m. Þyrfti þingið að taka sem fyrst vegamálið alt til rækilegrar íhugunar, og þá sérstaklega að vera rífara á fê til akvega og koma betra lagi á stjórn vegamála.“²¹

Vegir og flutningar

Í grein í Andvara árið 1906 skrifaði Jón Þorlákssonum vegi og flutninga. Grein hans er birt hér lítið styt (tekna eru út tölulegir útreikningar um togkrafta og – getu) vegna þess hversu upplýsandi hún er um frumdaga vagnvegagerðar hér á landi: „Frá alda öðli hafa sveitamennirnir flutt allar nauðsynjar sínar úr kaupstað og frá sjó heim til sín á klyfjahestum, sem svarar tveggja vætta þunga á hverri dróg. Þessi flutningaaðferð hefur og tíðkast áður með öðrum þjóðum, en er nú fyrir löngu horfin nálega alstaðar, nema hjá oss. Hjer getur valla heitið að öðru sje brugðið fyrir sig, nema þegar svell eða hjarn leggur yfir allt á vetrum; þá taka menn til sleða sinna, það er að segja þeir, sem eiga þessi búmannsþing — ef þeir hafa þá nokkuð að flytja. Það er auðvitað ekki að ástæðulausu, að klyfjaflutningurinn hefur lagst niður annarsstaðar; ástæðan er sú, að hann er allra flutninga kostnaðarsamastur; nema þar sem alveg sjerstaklega stendur á; það má því miður með sanni segja, að hingað til hafa ástæður vorar verið svo, að vjer höfum ekki haft færi á að nota oss aðrar kostnaðarminni flutningaaðferðir, en sem betur fer virðist þetta vera að breytast nú á síðustu árum. Á síðasta áratug hafa vagnar byrjað að ryðja sjer til rúms sem flutningstæki, hægt og seigt að vísu, en þó svo, að enga spádómsgáfu þarf til þess að segja það fyrir, að þeir verði búnir að útrýma klyfjahestunum áður en liðin eru önnur þúsund ár Íslandsbyggðar.

Í þessu fjöllotta og órudda landi eru vegir fyrsta skilyrðið fyrir því að vagnar verði notaðir til flutninga; það er einmitt þetta skilyrði, sem hefur vantað hjer allt fram til síðustu ára, og vantar raunar að mestu enn. En nú eru á hverju ári lagðar talsvert á annað hundrað þúsund krónur af landssjóðs hálfu til vegabóta, auk þess sem sýslufjelög og hreppsufjelög leggja fram, svo að ætla

²¹ Andvari, Sigurður Thoroddsen, 25. árg., 1900, 1. tbl., bls. 176-192

mætti að smám saman yrði bætt úr vegaleysinu, og með því greidd gata fyrir vagnflutningum og greiðari samgöngum en þeim, er nú eiga sjer stað. Góðir vegir kosta mikið fje, þeir kosta stórfje eptir vorum mælikvarða. Til þess að vegagjörð borgi sig, þarf því að koma mikill hagnaður í aðra hönd, en opt er sá hagnaður ekki sýnilegur eða sjáanlegur, og er því eðlilegt að sú spurning komi fram, hvort vegagjörðin yfir höfuð borgi sig, og skiljanlegt að margir líti svo á, sem vegir sjeu gjörðir til þæginda og skemtunar mönnum og skepnum, en sjeu alls ekki arðberandi fyrirtæki. Um þetta eru skoðanir manna mjög á reyki. Þá eru skoðanir manna ekki síður óljósar um það, hvernig vegirnir eigi að vera til þess að koma að rjettum notum. Enda kunna menn ekki alment að nota þá enn. En það er mjög áriðandi að menn gjöri sjer grein fyrir þessu, hvernig vegirnir eiga að vera til þess að koma að rjettum notum; ef það er ekki gjört, má ganga að því vísu, að miklu fje verður á glæ kastað í vegi, sem menn sjá eptir fá ár að ekki svara tilgangi sínum, og því verða lagðir niður eða byggðir upp alveg að nýju með ærnum tilkostnaði. Því miður bólar talsvert á þessu sumstaðar, að menn leggja fje í vegi, sem sýnilega ekki svara tilgangi sínum, og má skoða það fje sem alveg tapað. Jeg ætla því að reyna að gjöra grein fyrir því í fám orðum, undir hverju notagildi veganna er komið. Hið fyrsta, sem menn verða að hafa hugfast, er að vegarlagning er verklegt fyrirtæki, sem á að svara kostnaði, þ. e. það á að gefa svo mikinn árlegan arð í aðra hönd, beinan eða óbeinan, að samsvari ársvöxtum af því fje, sem er varið til þess í upphafi (stofnfjenu), að viðbættum árlegum viðhaldskostnaði. Arðurinn getur komið fram í ýmsum myndum, t.d. sem sparnaður á flutningskostnaði, verðhækkun jarðanna við veginn, stafandi af því að hægra verður að ná að sjer nauðsynjum og að koma afurðum frá sjer á hentugan markað; það getur opt verið mjög erfitt eða jafnvel ómögulegt að sýna fram á það með tölum fyrirfram, hve mikinn arð einhver vegur muni gefa af sjer, en þrátt fyrir það mega menn ekki gleyma grundvallarreglunni, að fyrirtækið á að svara kostnaði, því hún getur leiðbeint mönnum talsvert þótt erfitt sé að meta arðinn til peninga. Jeg mun seinna gjöra að nokkru grein fyrir því, hvers virði hagnaðurinn getur verið, en beztar upplýsingar um það last með því að athuga hvaða verkanir vegir hafa haft, þar sem þeir þegar hafa verið lagðir. Arðurinn af hentugum vegi kemur fyrst og fremst fram sem sparnaður á flutningskostnaði. Af honum getur svo aptur leitt óbeinn hagnaður, sem sje möguleikar fyrir nýrri eða aukinni arðberandi framleiðslu, þar með fylgjandi verðhækkun jarða og velmegun. Sje gengið út frá þessum grundvelli, er það bert, að sá vegur er hentugastur, er flutningskostnaðurinn eptir honum verður sem minstur, miðað við einhverja ákveðna flutningaþörf eða flutningsmagn, annaðhvort það flutningsmagn, sem er fyrir hendi þegar vegurinn er lagður, eða öllu heldur það flutningsmagn, sem gjöra má ráð fyrir að um veginn fari, þegar hann er kominn. Eptir því sem hjer hagar til, verður nú sparnaðurinn á flutningskostnaði sjaldan verulegur meðan vegurinn er notaður sem lestavegur; því að eins getur þá verið um verulegan sparnað að ræða, að áður hafi verið einhverjar óvenjulegar torfærur á leiðinni, sem vegurinn bætir úr. Hagnaðurinn verður ekki verulegur fyrri en vegurinn er gjörður sem vagnvegur og notaður fyrir vagna, og þess

vegna þarf að gjöra sjer grein fyrir undir hverju flutningskostnaður á vagnvegum er kominn.

Flutningskostnaður er jafnan miðaður við það, hve mikið kosti að flytja einhvern tiltekinn þunga, l. d. 200 pd. (einn hestburð) einhverja tiltekna vegalengd, t. d. eina mílu. Jeg vel þessa einingu, hestburð fyrir hverja mílu, til hægri verka við kostnaðarsamanburð á klyfjaflutningi og vagnflutningi, og kalla það hestmílu.

Flutningskostnaður á tvíhjólavögnum á þar til gjörðum vegi er nú undir þrem atriðum kominn:

1. Hve mikið 1 dagsverk vagnhestsins og ökumannsins kostar.
2. Hve langa leið má fara með hlaðinn vagn á dag.
3. Hve mikinn þunga má hafa á vagninum.

Fyrsta atriðið er mismunandi eptir staðháttum og árstíðum, en er ekki undir ásigkomulagi vegarins komið, og má því sleppa því í þessum samanburði. Annað atriðið er að nokkru leyti komið undir ásigkomalagi vegarins, og að nokkru leyti undir þyngd vagnhlassins. Samt má ganga út frá því, þegar um þungaflutning er að ræða, að það borgar sig bezt að haga þyngd vagnhlassins þannig, að heshurinn geti farið hjer um bil ákveðna dagleið án þess að ofþreytast. Á erfiðum vegi er þá farin jafnlöng dagleið eins og á góðum vegi, en hlassið verður þá að vera þeim mun minna, sem vegurinn er erfiðari. Hæfileg dagleið fyrir vagna með þungaflutningi er í öðrum löndum talin 4 mílur (30 kílómetrar), og þykir mjer líklegt að hið sama mundi verða álitid hæfilegt hjer.

Allur mismunur á flutningskostnaðinum á góðum og vondum vegum veltur þá á því, hve stórt hlassið má vera. Þetta er að nokkru leyti komið undir dráttarþoli hestanna og að hinu leytinu undir ásigkomulagi vegarins...

Til þess að hægt sje að skera úr hvort það borgi sig að leggja dýrari veginn, verður maður nú að vita hvað hvor vegurinn um sig kostar í upphafi og hvað árlegt viðhald muni kosta; enn fremur hve mikils flutnings má vænta eptir veginum. Gangi maður út frá einhverju sennilegu flutningsmagni, má reikna út hve miklu allur árlegur flutningskostnaður mundi nema ef notaður væri brattari vegurinn (halli 1:12); af þeirri upphæð mundu 24% sparast ef lagður væri dýrari vegurinn. Sjeu nú þessir 24% út af fyrir sig meiri upphæð en ársvextir af mismuninum á verði dýrari og ódýrari vegarins, að viðbættum mismuninum á árlegum viðhaldskostnaði þessara vega, er skilmálalaust rjettara að leggja dýrari veginn. Sje hinn beini árssparnaður á flutningskostnaði minni en mismunurinn á ársvöxtum og viðhaldskostnaði, getur verið álitamál hvort rjettara sje að leggja dýrari veginn eða ekki; það verður þá opt undir því komið, hvort menn búast við að ódýrari flutningar geti haft töluverðan óbeinan hagnað í för með sjer.

Jeg vona nú að mönnum sje það ljóst, að hallinn á akvegum er svo þýðingarmikill fyrir notagildi veganna, að það er alveg óforsvaranlegt að láta það vera svo að segja undir tilviljun komið, þegar um miklar og kostnaðarsamar vegagjörðir er að ræða, hve mikill mesti halli á veginum eða meðalhalli á löngum köflum vegarins verður. Það verður að velja vegarstefnu og vegarstæði fyrirfram, þ. e. áður en farið er að leggja veginn, þannig að hallinn geti orðið hæfilegur; auðvitað verður að taka fleira til greina en hallann...

Áður en farið er lengra út í það hvernig vegirnir eiga að vera til þess að koma að notum, skal jeg nú reyna að gjöra grein fyrir hve mikinn beinan sparnað í flutningskostnaði góðir akvegir geta gefið, móts við lestavegi. Samanburðurinn getur ekki orðið nákvæmur eða algildur; því að kaupgjald, hestahald o. s. frv. er svo mismunandi á ýmsum stöðum, en jeg mun halda mjer við meðalverð, sem fer allnærri því, er víða á sjer stað.

Kaupgjald, að meðtöldum fæðiskostnaði, fyrir einn mann reikna jeg 3 kr. á dag; það er að vísu hærra um sláttinn víðast hvar nú orðið, en aptur heldur lægra að vorinu og haustinu, en á þeim árstíðum er flutt fullt svo mikið sem um hásumarið. Dagkaup fyrir einn hest gjöri jeg 1 kr., þegar hesturinn er brúkaður allan daginn, allt að 10 tímum. Þetta mun þykja fullhátt sumstaðar, en í sumum sveitum er það áreiðanlega of lágt. Til samanburðar skal jeg geta þess, að vagnhestar, sem brúkaðir eru við vegagjörð landsjóðs, eru leigðir fyrir 45 — 60 aura á dagyfir allt sumarið, og eru þá brúkaðir hvern dag hálfan; þeir sem eiga hestana, eru sæmilega haldnir af þessari borgun, en ekkert meir. Nú má óhætt gjöra ráð fyrir að sá hestur, sem er brúkaður allan daginn án þess að hafa kraftfóður, þurfi að hafa jafnmarga hvíldardaga sem brúkunardaga alls yfir sumarið, og svarar þá 1 kr. fyrir hvern brúkunardag til þeirrar leigu, er landssjóður borgar fyrir vagnhesta sína.

Ef skera á úr hvort það borgi sig að leggja einhvern fyrirhugaðan veg, er nú ekki nóg að vita hve mikinn hluta af klyffjaflutnings kostnaðinum vegurinn getur sparað mönnum; til þess að fá út hve mikinn beinan árlegan arð vegarlagningin getur gefið í aðra hönd, þarf að gjöra sjer grein fyrir hve mikið má ætla að verði flutt eptir hinum nýja vegi. Kaupstaðaflutningurinn er hið fyrsta sem kemur til greina í þessu efni. Það er nokkuð misjafnt, hve mikið er flutt úr kaupstað af útlendri vöru á hvert mannsbarn; í sumum sveitum nær það ekki 2 hestburðum á mann um árið, en í sumum er það án efa 4. Minst er flutt þar sem aðdrættir eru örðugastir, sem eðlilegi er. Jeg hygg að ekki sje fjarri lagi að gjöra ráð fyrir að 3 hestburðir (600 pd.) sjeu fluttir árlega úr kaupstað að meðaltali á hvern mann til sveita, og er þá með talinn sá trjáviður og annað efni, sem þarf til þess að halda við húsum og mannvirkjum, en ekki það sem þarf þegar á að byggja eitthvað upp að nýju eða bæta við...

Jeg þykist þess vegna vera fullviss um að hestaþörfin til heimabrukunar muni hverfa af sjálfu

sjer, þegar menn eru komnir upp á lag með að flytja kaupstaðarflutning sinn á vögnum. En til þess að kenna mönnum að brúka vagna, verða vegirnir að koma í fyrstu.

Það er ekki heldur sama hvernig vagnarnir eru. Hjer á landi sjást valla aðrir vagnar en tvíhjólaðir (kerrur), og eru þeir að ýmsu leyti miður hentugir, einkum þar sem mýrlent er eða laus jarðvegur.



Tvíhjólavagn - Heimild: www.ismennt.is/not/hbrynj/hestar/tharfasti.htm

Þunginn hvílir allur á tveim hjólum, og liggur í hlutarins eðli, að vagninum er þá hættara við að „liggja í“ en ef sami þunginn skiptist niður á 4 hjól. Kostir tvíhjólavagnanna eru helzt þeir, að þeir eru ljettir og þægilegir í snúningum, þótt ekki sje vel sljett undir; þar að auki eru þeir ódýrir. Af þessum ástæðum eru þeir hentugir við jarðabóta vinnu, áburðarakstur og vegagjörð, en hins vegar eru þeir óhentugir til heyflutninga langa leið; þar eru fjórhjólavagnar hentugri, bæði sökum þess að þeir liggja síður í og af því að á þá kemst fyrirferðarmeira heyhlass. Þeir eiga helzt að vera þannig útbúnir, að beita megi fyrir þá einum eða tveim hestum, eptir vild, og má þá venjulega nota einn slíkan vagn til allra flutninga sem fyrir koma á heimilinu. Þess verður vel að gæta um vagna, sem á að fara með um mýrlendi (t. d. engjavagna), að umgjörðir hjólanna sjeu vel breiðar, svo að vagnarnir liggi síður í.

Heyflutningur á vögnum þekkist valla enn þá hjer á landi, nema hvað einstöku menn aka töðunni í hlöðu á kerrum. Það er samt vonandi að þetta breytist áður langt um líður og menn fá sjer hentuga vagna til þess að flytja á hey úr engjum; þá, en ekki fyr, er hægt að lóga áburðarhrossunum flestum, og þarf ekki að benda neinum búmanni á hvílikur hagnaður má verða af því.

Aðra mótbáru á móti vagnflutningum — úr kaupstað sjerstaklega — kunna sumir að hafa á takteinum. Hún er sú, að hver einstakur hafi opt og einatt svo lítið að flytja, að ekki taki því fyrir hann að fara með vagn í kaupstaðinn; það sje t. d. þægilegra og ódýrara fyrir hann að fara að eins með 1 klyfjahest í taumi. Hjer til er að svara, að í fyrsta lagi er þetta sjaldnast rjett athugað. Sá sem vill sækja 100 til 200 pd. í kaupstaðinn verður að leggja sjer til 2 hesta (reiðhest og klyfjahest) ef hann vill flytja með gamla laginu, en kemst af með 1 hest ef hann flytur á vagni (það er ávallt gjört ráð fyrir að ökumaður sitji á vagninum, en gangi upp allar erfiðar brekkur). Vagnflutningur verður því einnig í þessu tilfelli ódýrari en klyfjaflutningur ef vagnvegur er fyrir hendi. Hinsvegar má með sanni segja að slíkar kaupstaðarferðir sjeu með öllu ósamrýmanlegar myndarlegum búskap. Að kosta tveim dagsverkum fullvinnandi karlmanns — eða fleiri — og

tveim til fjórum eða fleiri hestadagsverkum upp á að ná til sín einum hestburði úr kaupstað, það er alveg fráleitt, og sá sem það gjörir, verður að gjöra sjálfum sjer það ljóst, að hann er ekki nándar nærri matvinnungur, meðan hann er í kaupstaðarferðinni, hvort sem það er vinnumaður stórbóndans, sem fer til að sækja tollskyldar vörur fyrir húsbónda sinn, eða það er einyrkinn, sem fer í kaupstað með ullarhárið sitt á einu dróginni sem hann á, og reiðir heim nauðsynjar sínar í staðinn. Báðir eru ómagar meðan þeir eru í kaupstaðarferðinni, og munurinn er einungis sá, að vinnumaðurinn er á meðan ómagi húsbónda síns, sem ef til vill má við því, en einyrkinn er sinn eigin ómagi, og hann má alls ekki við því. Það er ekki lítill vinnukraftur, sem með þessu móti fer að forgörðum á hverju ári. Það kannast víst flestir við það, að hafa sjeð um lestirnar, eða jafnvel um sláttinn, einn mann með 2—3 hesta í taumi, eða fleiri saman með ekki fleiri hesta á mann til jafnaðar. Sje það rjett, sem gjört er ráð fyrir hjer að framan, að meðalmanni sje ætlandi að fara með 6 hesta í lest, þá er það ómótmælanlegt, að sá, sem fer með 2 hesta, er að eins matvinnungur, og sá sem fer með 4 hesta vinnur ekki nema fyrir hálfu kaupi. Á þessu verður naumast ráðin bót meðan ekki er kostur á öðru en gömlu flutningaaðferðinni; það má að visu segja að smábændurnir geti slegið sjer saman og sent einn með allar drógarnar í kaupstaðinn; en engum, sem til þekkir, mun koma til hugar að slíku verði komið í framkvæmd. Reyndin verður jafnaðarlegast sú, að hver sem hefur eitthvað til þess að verzla með, þarf að fara sjálfur til þess að finna kaupmennina að máli.

En þegar akvegir eru komnir og flytja má á vögnum heim að hverjum hæ, má ráða hót á þessu að miklu leyti, þá geta menn í hverri sveit eða á stærra svæði myndað flutningafjelag, sem flytur allan þungastutning úr kaupstað og í fyrir ákveðna borgun. Þá er hægt að fara með fullfermdan fjórhjólaðan vagn í hvert skipti, og við það verður flutningurinn, eins og sýnt er hjer að framan, 48% til 64% ódýrari en hinn ódýrasti klyfjaflutningur, og mörgum sinnum ódýrari en flutningur einyrkjans getur orðið nú. Til þess að þetta fyrirkomulag geti notið sín vel í framkvæmdinni, þarf samt að vera talsímasamband milli kaupstaðarins og sveitarinnar. Þá getur hver maður talað við kaupmann sinn, samið við hann um kaup á því, sem hann þarfnast og falið honum að koma því með næstu ferð flutningavagnsins, án þess að taka sjer ferð á hendur út úr sveitinni. Þetta fyrirkomulag — akvegur frá kaupstaðnum í sveitina, talsími fram með veginum og flutningafjelag undir stjórn sveitamanna, sem annast allan flutninginn — hefur þann fágæta kost, að það er öllum til hagsmuna, en mest þeim, sem hélzt þurfa, sem sje smábændunum og fátæklingunum. Mjer virðist þetta vera svo sjálfsögð tilbreyting frá því sleifarlagi, sem nú á sjer stað, að jeg get ekki álitið að nein af þeim flutningabrautum, sem búið er að leggja eða verið er að leggja, sje rjettilega notuð, fyrri en þetta eða þessu líkt fyrirkomulag kemst á. Hjer hefur nú aðeins verið talað um það gagn, sem má hafa af akvegnum til vöruflutninga, ef þeir eru rjett notaðir. Ekki má síður hafa þeirra not til ferðalaga og fólksflutninga. Það er altítt, að á vorin vill svo að segja hver sem vettlingi getur valdið fara í kaupstaðinn, sumpart sjer til skemtunar,

sumpart til þess að verzla eitthvað lítilsháttar fyrir sjálfan sig. Það getur verið alltilfinnanlegt fyrir bónda, sem býr langt frá kaupstað og hefur margt fólk í heimili, að lána flestu eða öllu heimafélki sínu hross í kaupstað. Sje akvegur fyrir hendi og vagnar notaðir, geta venjulega 5 manns ferðast með vagni með einum hesti fyrir, og getur hver sem vill reiknað út hve miklu ódýrara það er, en að leggja 5 hesta í ferðina. Bændur, sem þurfa í kaupstað erinda sinna, geta samlagað sig og ferðast margir á sama vagni o. s. frv.

Jeg hef nú gjört að nokkru grein fyrir hvert gagn má verða að akvegum til vöruflytninga, sjeu þeir haganlega gjörðir og rjett notaðir. Nú skal jeg í sem fæstum orðum gjöra grein fyrir hvar þarf að leggja vegina til þess að þeir verði að notum. Jeg ætla þá að byrja á þeim vegum, sem lagðir eru af mestum vanefnum, nefnilega hreppavegunum. Þeir eiga yfirleitt, að svo miklu leyti sem mögulegt er, að liggja bæ frá bæ í hverri sveit. Með þessu er ekki mikið sagt, en þó er þessi einfalda regla allviða brotin að óþörfu, með því að sveitavegurinn liggur svo langt frá flestum eða öllum bæjum í sveitinni, að mjög lítil samgöngubót er að honum innsveitis. Hann er helst til nota fyrir þá, sem þurfa að fara um sveitina án þess að koma neinstaðar við. Þetta er alveg fráleitt. Hinsvegar er það ekki meiningin að hreppavegirnir eigi eða þurfi að liggja um hlaðið á hverjum bæ; alfaravegir ættu helst aldrei að liggja gegnum tún, þar sem annars er kostur. Hæfilegt er að vegurinn liggi rjett við túnin, fram hjá þeim annaðhvort fyrir ofan bæi eða neðan, en um fram allt ekki svo langt burtu frá bæjunum, að það sje frágangssök að nota veginn fyrir þann, sem vill fara til næsta bæjar. Í einstöku sveitum er þetta þegar orðið mönnum ljóst; það er þar sem samlagsrjómabú eru komin á stofn. Þar finna menn bæði til þess, að vegirnir þurfa nauðsynlega að liggja svo nálægt bæjum, að hver bær eigi hægt með að ná til vegarins, og eins til hins, sem engin hefur dottið í hug fyrri en á síðustu árum, að sveitarvegirnir eiga að vera akfærir að sumarlagi. Minni kröfur en það má ekki gjöra til þeirra.

Mótbárurnar eru auðvitað á takteinum hjá þeim, sem helst vilja búa við gamla lagið. Hin fyrsta mun vera sú, að það sje ókleyfur kostnaður að leggja akbrautir heim að hverjum bæ. Sjeu ekki gjörðar frekari kröfur en þær, að vegirnir sjeu akfærir að sumarlagi, er kostnaðurinn samt víðast hvar mjög viðráðanlegur, enda hefur



Vagnvegur á Mosfellsheiði (elsti Þingvallavegurinn endurbættur)

reynzlan þegar sýnt það hjer á landi. Má benda á Rangárvallasýslu (vegin austan undan Eyjafjöllum allt vestur að Ytri-Rangá og fleiri vegi þar í sýslu) og ýmsar aðrar rjómabúasveitir, sem þegar hafa komið á hjá sjer akfærum sumarvegum með svo litlum tilkostnaði að furðu

gegnir. Önnur mótbáran býst jeg við að verði sú, að þessir akvegir sjeu að visu þarfir og gagnlegir í rjómabúasveitum, en að þeir eigi ekki við í þeim sveitum, sem eru betur fallnar til sauðfjárræktar, eða að minnsta kosti sjeu þeir óþarfir þar. Þetta er einnig misskilningur.

Fyrst og fremst er ekki hægt að vita nema í þeim sveitum, sem nú þykja bezt fallnar til sauðfjárræktar, gæti komið upp einhver samvinnu-búskapur, ef vegirnir leyfðu þær samgöngur, er slíkt útheimtir.

Í öðru lagi er það algengt, að mótak er ekki nema á fáum bæjum í hverri sveit, og er þá hreinasti búhnykkur fyrir hina að kaupa sjer þar leyfi til að skera mó — ef þeir geta komið mónum heim til sín, en til þess útheimtast vegir, helst akfærir, heim að bæjum. Í þriðja lagi er það bert, að ekki verða full not að hinum stærri vegum — flutningabrautum — nema því að eins að hver maður geti komizt með vagn sinn heiman að frá sjer og heim aftur. Í fjórða lagi má nefna þann margvíslega hagnað, sem fylgir því að akfær vegur liggi frá hverjum bæ yfir land jarðarinnar til beggja hliða, yfir landareignina þvera eða mäske endilanga; þann veg má opt nota til heyflutninga; með fram þeim vegi getur bóndinn valið sjer hentugustu blettina til ræktunar, af því að vegurinn gjörir það kleift að koma áburði þangað heiman að og uppskerunni þaðan heim. Það er nú á tímum ekki girðingarkostnaðurinn, heldur að eins vegaleysið, sem hindrar menn frá því að taka til ræktunar hentugustu blettina í landareign sinni, í stað þess mäske að rækta út tún sín á ófrjóa jörð með miklum tilkostnaði. Fleira mætti telja, en jeg hygg þetta nægja til þess að sýna fram á, að við hreppavegagjörð á að fylgja þeirri meginreglu, að gjöra vegina akfæra að sumarlagi og leggja þá með bæjum, þar sem þess er nokkur kostur. Sje þessari reglu fylgt, verður fyrst og fremst að gæta þess, að hallinn á veginum verði ekki of mikill. Á akfærum sveitarvegi ætti helst ekki að vera meiri halli en 1:10, og aldrei meiri halli en 1:8. Þá er ennfremur þess að gæta, að velja sem þurlendast vegarstæði; á valllendi, melum og jafnvel þurlendum mýrum verður vegagjörðarkostnaðurinn mjög lítill, og er því um það að gjöra, að fá sem mest af þess konar vegarstæði.

Það er opt og einatt allmikið vandaverk að ákveða hvar sveitarveg eigi helzt að leggja. Venjulega munu hreppsnefndirnar ákveða það, en því fer að jafnaði fjarri, að þær sjeu því verki vaxnar, enda er þess ekki von. Fyrst og fremst hafa hreppsnefndarmenn venjulega lítið til að bera af þeirri þekkingu, sem útheimtist til þess að velja vegarstæði, og í öðru lagi eiga þeir opt erfitt með að vera óvilhallir, þar sem getur verið um þeirra eigin hagsmuni að tefla. Það væri því nauðsynlegt að hreppsnefndir hefðu einhverja menn sjer til aðstoðar í þessu efni, menn sem hefðu næga þekkingu til þess að ákveða hvar hentugast er að leggja vegina. Það er ekki nóg að fá álit einhvers og einhvers, sem eitthvað hefur unnið aðvegagjörð; enginn er fær um að vera ráðanaatur í þessum efnum, nema hann hafi glöggt skynbragð á því, hver not eiga að geta orðið að vegunum, og hvers þarf að gæta til þess að þeir komi að tilætluðum notum í

framtíðinni. Og reynslan er þegar búin að sýna það, að ekki er nóg að sveitarstjórnir eigi kost á leiðbeiningum sjerfróðra manna, og það ókeypis; leiðbeiningarnar eru ekki notaðar. Þess vegna dugar ekki annað en að skylda sveitarstjórnir til þess að leita sjer leiðbeinga um þetta, og komi ráðanautnum og sveitarstjórninni ekki saman, ætti að skjóta ágreiningnum til æðri stjórnarvalda til úrskurðar, og þá helst til stjórnarráðsins, því að ætla má að það hafi jafnan þeim mönnum á að skipa til þess að rannsaka staðhátta, sem færastir eru um að finna hið rjetta.

Jeg býst við að sumir stjórnmalagarpar vorir muni hneykslast á þessari tillögu, því að það er eins og hnífi sje stungið í þá ef ymprað er á nokkru, sem takmarkar á nokkurn hátt sjálfræði sveitarfjelaganna. En jeg lít svo á, sem ekki sje mikið unnið við að láta sveitarfjelög sjálfráð eða einráð um þær framkvæmdir, sem enginn maður í sveitarfjelaginu ber fullt skynbragð á.

Um þjóðvegina er flest hið sama að segja sem um hreppavegina. Sýsluvegir, sem liggja í byggð, eru venjulega af ámóta vanefnum gjörðir og hreppavegirnir eiga að fullnægja alveg sömu skilyrðum og leggjast eptir sömu reglum, nema hvað þeir verða að vera nokkuð vandaðri þar sem umferð er meiri en á venjulegum hreppavegum. Þar sem sýsluvegir liggja yfir hálsa eða óbyggðir milli sveita, fer það eptir staðhátum, hvort þeir eiga að vera akfærir eða ekki.

Vegum þeim, sem lagðir eru á landssjóðs kostnað, er sem kunnugt er skipt í þrjá flokka: fjallvegi, flutningabrautir og þjóðvegi. Um fjallvegina þarf ekki að tala, því að þar er um svo miklar vegalengdir og torfærur að ræða, að ekki getur komið til mála að hugsa um annað en að gjöra þá greiðfæra fyrir riðandi menn að sumarlagi og varða þá. Um flutningabrautir þarf ekki heldur að fjölyrða, því að þær eru einu vegirnir, sem öllum kemur saman um að eigi að vera akfærir. Hjer skal jeg að eins taka það fram, að ekki tjáir að marka aðalflutningabrautum hjeraðanna stað án tillits til annarra vega innan hjerads; allir vegirnir eiga að standa svo í sambandi hver við annan, að þar sem einum sleppir, tekur annar við.

Um þjóðvegina virðast skoðanirnar hafa verið mjög á reyki hingað til. Aðalreglan hefur víst verið sú, að hugsa ekki um að gjöra þá akfæra, en slíkt er alveg fjarstæða um þá þjóðvegakafla, sem liggja í byggð. Þeir eiga að vera akfærir, og geta þá venjulega skoðast annaðhvort sem flutningabrautir (þar sem þjóðvegurinn liggur um verzlunarstað hjeradsins), eða sem sveitarvegur (þar sem þjóðvegurinn liggur um sveit endilanga). Og þjóðvegirnir eru ekkert of góðir til að liggja með bæjum, þar sem því verður við komið, svo að fleiri hafi gagn af þeim en langferðamenn. Þar sem þjóðvegir liggja um fjöll eða heiðar, er víða álitamál hvort rjett sje að gjöra þá akfæra eða ekki. Þó er það trú mín, að þess verði ekki langt að biða að heimtað verði að allir þjóðvegir sjeu gjörðir akfærir.

Allir vegir í byggð eiga að gjörast akfærir frá upphafi — undantekningarlaust. Þess vegna

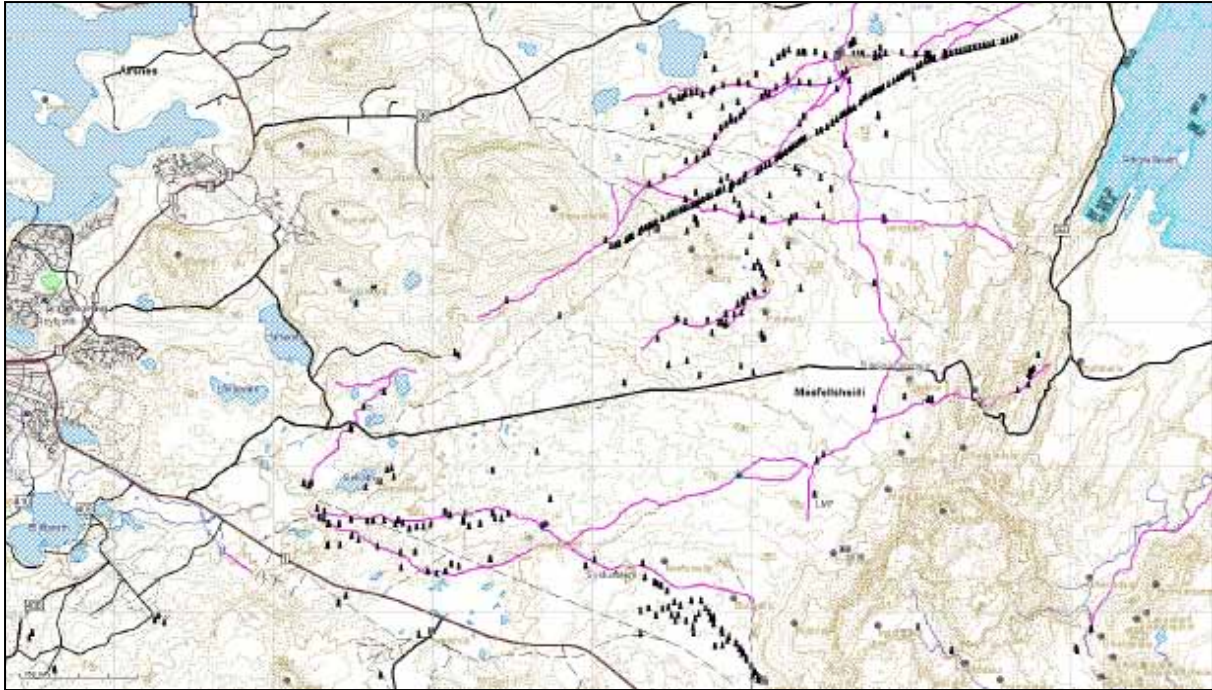
varða þeir allir að gjörast eptir þeim reglum, sem gilda um akfæra vegi — vera óslitnir og með sem minstum halla.“²²

Vörður

Útlit og staðsetning varða hafa lotið ákveðnum reglum um aldir. Þær hafa og tekið breytingum eftir tilefni og tilgangi. Á elstu þjóðleiðunum gátu vörðurnar t.d. verið beggja vegna götu, en vörðutippi leiðbeindu gjarnan vegfarendum hvoru megin þeir ættu að halda sig. Á nýrri leiðum, einkum vagngötunum, voru vörðurnar jafnan hlaðnar sömu megin og hærrí en fyrr. Því miður eru allflestar eldri vörðurnar fallnar og grónar orðnar. Vörður, sem sjá má í dag, eru allflestar hlaðnar kerfisbundið með fjárstuðningi landssjóðs eftir 1850. Þær voru gerðar í ákveðnum tilgangi, s.s. að viðhalda sýslugötum, alfaraleiðum eða sem aðdragandi endurbóta, t.d. fyrir vagna. Á fyrstu áratugum 20. aldar taka síðan sjálfrennireiðavegirnir við þeim eldri og þar með urðu vörðurnar smám saman óþarfar í landslaginu. Vörður hafa verið til marga hluta nýtsamlegar hér á landi frá aldaöldli. Hliðstæðar vörður, með sambærilegan tilgang og hér eru, má t.d. finna í Noregi og á Suðureyjum, en auk þess á Grænlandi og í Nýfundnalandi.

Ástæður fyrir gerð varðanna og tilgangur hefur jafnan verið margskonar. Vörður eru nær undantekningarlaust hlaðnar úr grjóti, fengnu á staðnum, oft ferkantaðar (við vegaúrbætur í kringum 1900, s.s. við Þingvallavegin um Mosfellsheiði og Hlíðavegin milli Hafnarfjarðar og Hlíðar í Selvogi), en einnig hringlaga (s.s. við austurleiðina um Lyklafell) eða tilviljunarkenndar, með stelpu- og strákalagi (t.d. Gluggavarðan á Mosfellsheiði) eða með öðru lagi og misjafnlega háar, allt frá einu umfari til tuga. Þær voru hlaðnar sem vegvísar (vegprestar) til að leiðbeina ferðafólki rétta leið, t.d. í vondum veðrum (þoku, snjókomu eða skafrenningi), til heilla (að kasta steini í dys eða vörðu hafði tvenns konar merkingu, a) að heiðra þann, er þar var dysjaður, eða b) að öðlast með því táknræna fararheill. Þær voru einnig reistar sem minningarmörk (um fólk, sem hafði dáið á þeim stað, sem þær voru síðan reistar á, sbr. varða (dys)í Svínaskarði og varða (dys) norðan Sandfells milli Vindáss og Fossár. Vörður voru líka oft hlaðnar sem kennileiti, t.d. frá sjó eða sem mið að ákveðnum stað eða sjóleið (yfirleitt mjög stórar eða háttstandandi (af skiljanlegum ástæðum, landfræðilega, eru slíkar vörður nánast engar á eða við Reykjavíkurvegina fyrrum)), á landamerkjum (til að aðgreina mörk einstakra jarða eða svæða), við greni (oft litlar (steinn á steini) og yfirleitt þrjár slíkar saman stutt frá hverri annarri með grenið í miðjunni), við upphaf vega eða vegamóta (og þá oft tvær hlið við hlið (fór eftir fjölda gatna, sem komu þar saman, s.s. varða við gatnamót gamla Þingvallavegin upp úr Seljadal annars vegar og Bringnavegin hins vegar, varða við gatnamót austurveganna ofan Lyklafells og Dyravegar, vörður við gatnamót Ólafskarðsvegar og Skógargötu í Ölfus), vörður ofan við

²² Andvari, Jón Þorláksson, 31. árg., 1906, 1. tbl. bls. 61-62



Vörðukort austan Reykjavíkur - Ábjörn Harðarson

einstök mannvirki (t.d. selin) eða tiltekinn stað (fjárskjól, vatnsstæði eða jarðfall og sprungur þar sem fé gat leynst við leitir), við brýr yfir sprungur eða farartálma, sem leiðarmerki eða innsiglingamerki - og þannig mætti lengi telja. Beinakerlingar eða skilaboðavörður voru heldur ekki óþekktar. Sögur og heimildir um slíkar vörður eru og hafa verið misvísandi. Merkasta heimildin er þó um vörður Krýsu og Herðisar neðst í Kerlingardal undir Geitahlíð við gömlu þjóðleiðina milli Krýsuvíkur og Herðisarvíkur.

Nafnkenndar vörður á Reykjanesskaganum eru a.m.k. 200 talsins, auk allra þeirra hundruða og jafnvel þúsunda er fylgja markvisst röðum gamalla gatna og kennimerkjum. Fyrrum var regla á hlutunum, sbr. það að vörður

voru jafnan allar sömu megin við götu. Þannig var auðveldara að fylgja þeim, einkum við slæmar aðstæður. Oft var steinhella (vörðuvísir) höfð út úr vörðunni götumegin (Hlíðargata og Hellisheiðarvegur). Í seinni tíð má æ oft sjá fólk hlaða vörður, yfirleitt skammt utan alfaraleiða. Þessar vörður eiga væntanlega að vera minnisvarðar fólksins um veru



Varða neðan Kerlingaskarðs

Þess á þeim staðnum á tilgreindum tíma. Eftir að fólk er farið gefur varðan sjálf í rauninni ekkert til kynna, nema að vera öðrum til ama og leiðinda.



Gluggavarðan á Mosfellsheiði

Strangt til tekið má ekki, eða ætti a.m.k. ekki að, endurhlaða gamlar fallnar vörður, en þó hefur það samt sem áður verið gert víða um land, s.s. við gömlu Sprengisandsleiðina, bæði að hluta og að fullu, og víða hefur fólk lagt stein í „lágvaxnar“ vörður til að gera þær sýnilegri á ný. Hafa ber í huga að gömlu föllnu vörðurnar standa enn fyrir sínu. Glöggskyggirnir sjá vel þessar jarðlægu „grjóthringi“ á jörðinni og geta fylgt þeim eins og til var ætlast. Skiptir þá engu hversu háreist hrúgan er. Fornleifafræðingar nútímans sjá leifarnar þrátt fyrir tormerkin. Jarðskjálftar og frostveðrun hafa oft leikið vörður grátt. Lengst hafa þær staðið, sem reistar hafa verið á klöpp. Bæði er það að frostveðrunin nær ekki til þeirra líkt og systra þeirra, sem hlaðnar hafa verið á mold- eða melbornu undirlagi, en auk þess skiptir máli hvernig „sveiflan“ í svæðisbundum jarðskjálftum liggur. Þá standast t.d. vörður úr hraungrýti betur „áreiti“ en þær vörður, sem hlaðnar hafa



Við gömlu þjóðleiðina milli Krýsuvíkur og Herdísarvíkur eru að finna dysjar Herdísar og Krýsu

verið úr sléttum grágrýtishellum auk þess sem vörður eru einfaldlegar misjafnlega gamlar. Þannig standa t.a.m enn margar vörður, sem hlaðnar voru við Þingvallavegin í byrjun 20. aldar og aðrar við Hlíðarveginn á fjórða áratug þeirrar aldar, á meðan nær allar vörðurnar við Selvogsgötuna gömlu eru nánast allar fallnar, en á milli leiðanna eru einungis nokkrir tugi metra. Þjóðsögur eru til um vörður, líkt og annað dulumhjúpað. Þannig



Selsvarðan við selið frá Mosfelli suðaustan Leirvogsvatns

segir t.d. að sá sem færir til landamerkjavörðu skal að honum látnum dæmdur til að bera grjót til eilífðarnóns. Hér er hinn ríki sagnabáttur notaður til að var við og stemma stigu við röskun landamerkja, líkt og einstök „tiltekt“ trúarbragðasögunnar urðu síðar í handleiðslu landans til að auka líkur á „réttum“ gjörðum hans í hinu jarðneska lífi - og yfirvaldið hafði velþóknun á. Þjóðsögur hafa jafnan tengst vörðum - og öfugt. Má þar m.a. nefna þjóðsöguna er kveður á um að sá eða þeir sem færa til landamerkjavörður, hlaða aðrar til að villa um fyrir fólki, eiga það á hættu að þurfa að burðast með grjót það sem eftir er – að þeim látnum. Þá má nefna vörðunar á Arnarfelli í Krýsuvík, á Vörðufelli ofan Selvogs og vörðuna á Svörtubjörgum skammt ofar. Þar segir m.a. að „svo er sagt að ræningjar hafi komið í land ekki langt frá Krýsivíkurlandi og hefði flokkur mikill af þeim komið gangandi og stefnt fram til Krýsuvíkur, en er til þeirra sást var strax sendur maður til Eiríks prests. Reið hann sem mest mátti, hitti prest og bjóst hann strax með sendimanni, en er þeir sáu heim að bænum þá hafði ræningjaflokkurinn staðar numið á hólí nokkrum fyrir sunnan kirkjuna í Krýsuvík og börðust í ákafa svo að þeir drápu þannig niður fyrir vopnum sjálfra sín, en komust aldrei heima að bænum.

En nokkru eftir þetta er sagt að prestur hafi farið austur á Selvogsheiði og numið staðar á felli einu lágu; hafi hann þá byggt þar upp fjarska margar vörður og sagt að meðan nokkur varðan stæði mundi Selvogurinn ekki verða rændur og heitir fellið síðan Vörðufell“.

Fyrrum var hverjum vinnufærum manni gert skylt að vinna hluta úr ári við garð- eða



Fallinn varða á elsta Þingvallaveginum

grjóthleðslu. Hægt var og að skylda búandi menn til að hlaða vörður. Þessar vörður er helst að sjá á heiðum þar sem meiri hættu var á ófærð og slæmu skyggni. Vörðurnar voru með jöfnu millibili, nokkurn veginn jafn háar og allar sömu megin við götuna. Flestar eru öðrum líkar, en þó ekki án undantekninga. Út frá vísindalegum og akademískum forsendum væri eflaust hægt, með mikilli vinnu, að finna bæði tilefni og hugmyndir fyrir „vörðugerð“ fyrri tíma, jafnvel allt frá upphafi landnáms sem og samlíkingar við vörður hér á landi og annars staðar - þaðan og hvaðan landnámsmennirnir eru taldir hafa komið - og farið. Niðurstaðan, hversu merkileg sem hún kynni að verða, myndi eflaust vekja athygli fárra, en varla fjöldans. Í hans augum hafa vörður bara verið vörður og tæplega þó.

Þegar „þjálfað“ fólk leggur af stað í leiðangur með það fyrir augum að „endurfinna“ eitthvað, sem um er getið í örnefnaskrá, sóknarlýsingum, munnmælum eða öðrum heimildum, treystir það jafnan á kennileitin í landslaginu (sem yfirleitt er hvert öðru líkt). Þá er fyrst og fremst skyggst eftir vörðunum. Ástæðan er sú að fólk hafði fyrrum tilhneigingu til að „merkja“ tiltekna staði, sem það vildi, að þeirra fólk gæti fundið aftur með sem minnstri fyrirhöfn.



Eiríksvarða á Svörtubjörgum (átrúnaðarvarða)

Örnefnin voru mikilvægur leiðarvísir, en vörðurnar gáfu nákvæma staðsetningu til kynna. Því má með sanni segja að vörðunar hafi verið það sem GPS- eða umferðarmerkin eru núna. Ein merkilegasta varða (dys) hér á landi er án efa dysin á Bláfellshálsi. Á meðal ferðamanna gengur sú saga að varðan sé ævagömul. Sú hefð hefur myndast að ferðalangar kasta steini í vörður þeim til heilla á löngum leiðum. Staðreyndin um vörðuna á Bláfellshálsi er hins vegar sú að upphaf hennar má rekja til þess að Eiríkur Þorsteinsson frá Fellskoti var að smala ásamt bróður sínum á hálsinum á sjöunda áratug 20. aldar þegar gat kom á annað stígvélið hans. Hann skildi stígvélið þar eftir, en hróflaði áður grjóthrógu yfir það.²³ Síðan sáu ferðalangar, sem að komu, vörðuna á hálsinum, sem er táknrænn áfangi



Markavarða á Vörðufelli á Selvogsheiði

²³ Þórarinn Þorsteinsson frá Fellskoti í Biskupstungum, f. 11. nóv. 1909 d. 17. nóv. 1999 munnleg frásögn

á leiðinni, og bættu um betur, minnugir sögninni um heillamerki.

Stundum er óþarfi að finna reyna að grafa upp fyrrum gleymdan fróðleik, sérstaklega þegar hann hefur þegar verið opinberaður af öðrum. Jón R. Hjálmarsson skrifaði um vörður í Lesbók Morgunblaðsins árið 1995:²⁴

Vörður sem eyktarmörk

En frá elstu tímum voru vörður ekki aðeins hlaðnar upp til að auðkenna leiðir eða til að sýna landamerki. Þær voru líka settar upp á viðeigandi stöðum sem eyktarmörk til að sýna hvað tímanum leið, því að klukkur komu ekki til sögunnar hér á landi fyrr en á síðustu öldum. Af þessum sökum finnast því víða um land á fjöllum

og fellum vörður eða vörðubrot sem bera hinni fornu þriggja stunda skiptingu dagsins glöggvitni, en þrjár stundir heita eykt hjá fyrri tíðar fólki. Ef vel er leitað munum við því geta fundið dagmálavörður, hádegisvörður, nónvörður, miðaftansvörður og fleira í líkum dúr víða um land. Ef til vill eru margar þeirra orðnar lágreistar eða jafnvel hrundar af því að þær gegna ekki lengur neinu hlutverki og því er ekkert um þær skeytt, en víða munu örnefnin enn vera á sínum stað.

Framtak Fjallvegafélagsins

Með 19. öld breyttist margt til batnaðar í landinu og fóru menn þá líka að ferðast um fjöllin í auknum mæli. Hófst þá talsverð vakning með mönnum í því skyni að lagfæra og merkja fjallvegi með vörðum. Árið 1831 var stofnað svonefnt Fjallvegafélag að frumkvæði Bjarna Thorarensen, síðar amtmanns. Fékk hann til liðs við sig ýmsa málsmetandi menn eins og Þorgrím Tómasson, skólaráðsmann á Bessastöðum, Ólaf Finsen, yfirdómara, Bjarna Thorsteinsson, amtmann á Stapa, og fleiri. Eitthvert fjármagn fékk félagið úr opinberum sjóðum, en félagsmenn lögðu líka mikið fram sjálfir. Markmið félagsins var að auðvelda ferðalög og flutninga milli héraða og landshluta með því að ryðja reiðgötur, byggja sæluhús og hlaða vörður. Fór þetta vel af stað og þegar um sumarið 1831 var reist sæluhús í Fornahvammi



Varða við gamla Þingvallavegin með vörðuvísi

²⁴Lesbók Morgunblaðsins, Jón R. Hjálmarsson, 12. ágúst 1995, bls. 6-7



Eyktarvarða á Miðmundarhæð sunnan Þorbjarnastaða

og hlaðnar um 100 vörður á leiðinni yfir Holtavörðuheidi. Á næstu árum var rudd leið um Vatnahjalla og merkt með vörðum. Þar varð kunnust varðan Sankti Pétur sem enn stendur á brún Hafrárdals, innst í Eyjafirði. Með þessari framkvæmd á Vatnahjalla var mönnum auðvelduð leiðin suður á Sprengisand sem og á Eyfirðingaveg norðan Hofsjökuls og af honum suður á Kjalveg. Félagið lét einnig lagfæra vegi og hlaða vörður á Kaldadal, Grímstunguheidi og Stórasandi sem og á Arnarvatnsheiði og víðar. En fljótlega dofnaði yfir félaginu og hafði það fyrir nokkru lagt upp laupana, þegar Bjarni skáld féll frá árið 1841.

Beinakerlingar

Að endingu skal nefnd sérstök tegund af vörðum sem kallaðar voru beinakerlingar. Voru þær margar hverjar stórar og stæðilegar. Slíkar vörður urðu í umræðu ferðamanna eins konar persónugervingar kvenna og þá einkum gleðikvenna. Ferðamennirnir gerðu gjarna klúrar vísur í orðastað þessara beinakerlinga, settu í hrosslegg eða sauðarlegg og stungu síðan milli steina í vörðurnar. Slíkar vísur voru sem sé stílaðar frá beinakerlingu til þeirra sem síðar fóru um veginn. Var þetta gert til skemmtunar í fásinni þeirra sem fóru um fjöllin. Frægust allra þessara kerlinga mun vera Beinakerlingin á Kaldadal, en hún stendur þar sem talin var hálfnuð leið frá Þingvöllum til Húsafells. Í orðastað þessarar víðfrægu beinakerlingar varð fyrir margt löngu þessi staka kveðin: Sækir að mér sveina val sem þeir væri óðir; kúri ég ein á Kaldadal, komi þið, piltar góðir. Páll lögmaður Víðalín var ágætt skáld og skemmti gjarna sér og öðrum með því að kasta fram beinakerlingarvísu. Í alþingisferð einni snemma á 18. öld lætur hann kerlinguna frægu á Kaldadal mæla þessum orðum til Benedikts varalögmanns Þorsteinssonar:

Vicelögmaður, vinur minn, veistu laganna skorður. Ljáðu mér hann Þórodd þinn, þegar þú ríður norður.

Í þremur tölublöðum Mána, árgangi 1879-1880, er m.a. fjallað um fjallvegu, vörður og sæluhús:²⁵

„Um fjallvegu, vörður og sæluhús“

Til þess að greiða samgöngur og tryggja félagsskap milli sveita og héraða má fyrst telja þjóðveguna. Félög vor og samtök eru lítil, og kemur það víst að nokkru leyti til af því, að land vort er strjálbyggt og örðugt yfirferðar, en vegir eigi nógu greiðir, og tefur það allmikið fyrir samtökum, samgöngum og félögum milli sveita og sýslna. Hvarvetna erlendis þar sem



Beinakerling á Mosfellsheiði, varðan hefur hrunið

fylgi og félagsskapur er mestur milli þjóðanna þar eru líka þjóðvegirnir greiðastir, löndin sljett, árnar skipgengar, grafín sýki, byggðar járnbrautir o. s. frv. Hér er eigi um neitt þesskonar að tala; land vort er fjöllótt, árnar straumharðar, og margar vatnslitlar, en brimgarður og sker fyrir mynni þeirra, og víðast er það að sá sem vill ferðast milli sveita eða sýslna verður að fara yfir dali, hóla, fjöll og firnindi, og verður það opt mjög tilfinnanlegt í illum veðrum, er ætíð má búast við á fjallvegum einkum á vetrum. Nú er þó svo komið hjá oss að mikil löggun er komið á marga fjallvegu og þeir orðnir góðir yfirferðar á sumrum, og hefir nú á síðastliðnum 10 árum allmiklu fé verið kostað til vegabóta, og erum vér vissir um að meiri hluta alþýðu þykir því fé vel varið, og hafa orðið að góðum notum, en samt sem áður eru vegirnir ófullkomnir; þar eð þeir flestir eru að eins sumarvegir. Vér Íslendingar þurfum eigi síður greiða vegu um landið á vetrum og opt er það að þá þarf maður helst að reyna á þá. Á vetrum er slétt yfir alla vegu af snjó og ís, og þótt vegirnir séu hlaðnir upp, er það opt að eigi sést til þeirra fyrir snjó; einnig er það líka að ef maður, eins og opt kemur fyrir, á vetrum, tekur af sér króka með því að ganga beinna en vegurinn liggur, að hann á þá opt illt með að finna veginn, ef hann eigi er gagnkunnugur honum, en af slíku geta menn opt komist í vandræði og jafnvel bedið bana, ef misjöfn eru veður; til þess að ráða bót á slíku ættu sýslunefndir að fara að hugsa um það efni og sjá svo um að hlaðnar væru vissar vörður á fjallvegum, er ferðamenn gætu óhultir farið eptir, til þess að komast áfram leið sína til byggða; vörðurnar þyrftu að vera þéttar, svo að þær sæjust

²⁵Máni, 1. árg. 1879-1880, 3. tbl., bls. 21-22

glögg þó illt væri veður og kafald; það sjá allir að nauðsyn er á einhverjum vissum leiðarvísi fyrir ferðamenn á vetrum, er svo opt eru á ferð, þar sem samgöngur milli héraða eru nokkuð að aukast, einkum pósthafir, og menn eru sendir með áriðandi bréf og sendingar, er fljótt og áreiðanlega eiga að komast til skila. Erlendis eru víða vitar, er sjómenn og landfarar beina leið sína eptir, en að hafa vita hér sýnist óhugsandi, sakir ýmsra annmarka. Vér viljum telja hér nokkra hina helstu fjallvegu, er óumflýjanlegt er að fara yfir, og nauðsyn væri að hlaðnar væru vissar vörður á, fyrir pósta og aðra ferðamenn að rjetta sig eptir á vetrum.“²⁶

Svo mörg voru þau orð, en það var meira skrifað um sama efni í öðru tölublaðið undir heitinu Um Fjallvegi, vörður og sæluhús, enda eitt hið mikilvægasta á þessum tíma þar sem taldir eru upp fjallvegir á landinu en hérna eru aðeins birtir þeir vegir sem heyra til skýrslunnar:

„Þegar lengra er haldið áfram yfir Suðurlandið, má telja Reykjanesfjallgarðið; yfir hann liggja 7 alfaravegir; Nyrðstur er Kaldadalsvegur milli Þingvallasveitar og Kalmannstungu, þá Mosfellsheiði milli Kárastaða í Þingvallasveit og Mýdals í Mosfellssveit; þá Dyravegur suður um Henglafjöll milli Grímsness og Mosfellssveitar; þá Hellisheiði frá Reykjum í Ölvesi að Lækjarbotni í Mosfellssveit, þá Lágaskarð frá Hrauni í Ölvesi að Lækjarbotni, þá Ólafsskarð frá Breiðabólstað í Ölvesi að Lækjarbotni, þá Grindaskörð milli Ölves og Selvogs að austan og Kaldársels að sunnan, þá Sandakravegur milli Krísarvíkur og Kvíguvoga. Allir voru vegir þessir yfir Reykjanesfjallgarð mjög farnir á vetur.“²⁷

Og að lokum:

Vörður þær, er hlaðnar eru á fjallvegum eiga að hafa áttavita, það er að segja út úr tveimur hliðum vörðunnar eiga að standa þrep, er snúi hvort frá öðru í gagnstæðar áttir t. d. úr suðurhlið og norðurhlið vörðunnar, og ætti eigi lengra að vera milli varðanna en svari 30-40 föðum; best væri að vörðurnar væru hlaðnar skammt frá veginum en þó allar á sömu hlið við hann, og ætti einkum að sjá svo til, að þær gætu staðið nokkuð hátt, svo eigi þyrfti að óttast fyrir að snjó legði yfir þær; ef þær stæðu mjög nærri veginum, ætlum vér hættara við að þær kynnu fremur að falla ef ógætilega væri hjá þeim farið. Þótt vegir séu hlaðnir upp, þarf engu síður vörður við þá, ef þeir liggja yfir óbyggðir. Sæluhús eru ómissandi á mörgum fjallvegum hér, og það er undarleg vanhirða þjóðarinnar, að eigi skuli sæluhús enn vera orðin almennari í mestu alfara óbyggðum landsins en þau eru, og flestir þeir sæluhúskofar, er til eru, eru hafðir mannláusir, svo þeir undir eins fúna niður, og verða að litlum notum.²⁸

²⁶Máni, 1. árg. 1879-1880, 4.-5. tbl, bls. 34-35

²⁷Máni, 1. árg.1880., 4.-5. tbl., bls. 33-34

²⁸Máni, 1. árg.1880., 8. tbl., bls. 59-60

Þegar horft er til varða á þétthlöðnum hesta- og vagnvegum má jafnan sjá steina (vörðusteina) standa út úr heillegustu vörðunum. Þetta vekur jafnan athygli vegfarenda, en fáir hafa velt fyrir sér tilganginum, sem hlýtur að hafa verið einhver? Eins og fram kemur hér á eftir munu þetta eru vörður sem hlaðnar eru eftir 1861 skv. þágildandi skipan konungs (frá 15. mars 1861) sbr. áður nefnd tillögudr. Alþingis að vegambótarlaga frumvarpi frá 1857:²⁹

12. gr.: Á öllum þeim fjallvegum, sem ferðamenn eru vanir að fara á vetrardag, skal hlaða vörður, og skal einnig gjöra sæluhús, þar sem yfirvaldi þykir þörf á. Eiga vörðurnar að vera, þegar því verður við komið, svo nálægt hver annarri, að tvær að minnsta kosti sjáist í einu, þegar þoka er yfir; skal þar að auki á hverri vörðu vera gjörður stallur, eður annað merki, á þeirri hlið, sem snýr til norðurs, ferðamönnum til leiðbeiningar.“



Varða í alfaraleiðinni sunnan Hrauna



Varða við elsta þingvallavegin og sæluhús á Mosfellsheiðinni.

²⁹ Alþingistiðindi 1857

Gömlu Reykjavíkurvegirnir

Yfir Mosfellsheiði liggja margar þjóðleiðir, flestar fornar. Fyrir því liggja einkum þrjár sagnfræðilegar ástæður:

Í aldanna rás lágu flestra leiðir til alþingis á Þingvöllum og mynduðust því snemma þjóðleiðir þangað úr öllum áttum, meðal annars yfir Mosfellsheiði.

Bændur í vestanverðri Árnassýslu sendu vinnumenn sína yfir Mosfellsheiði á vertíð í Reykjavík og á Suðurnesjum. Vertíðarmenn sneru síðan heim að vertíð lokinni með klyfjar af fiskmeti.

Reykjavík varð kaupstaður og þangað lágu margra leiðir. Bændur fóru í lestarferðir til Reykjavíkur, seldu afurðir sínar þar og fengu kramvöru í staðinn.

Með breyttu samfélagi á 19. og 20. öld lagðist notkun þessara þjóðleiða smám saman niður en hálfhrundar vörður víðs vegar um Mosfellsheiði vitna um merka sögu, þótt fótsporin og hófaförin séu flest horfin í blámóðu aldanna.

Fara hér á eftir örstuttar lýsingar á helstu leiðunum.

Stardalsleið

Stardalsleið er nyrsta leiðin sem lá frá Reykjavík til Þingvalla og aðalreiðleiðin til Þingvalla nú á dögum. Hún liggur upp úr Mosfellsdal, framhjá Skeggjastöðum, Tröllafossi, Stardal, Stíflisdal, eyðibýlinu Selkoti og að Brúsastöðum. Austurhluti hennar er einnig kallaður Selkotsvegur.



Skeggjastaðir

Bringnaleið - Guðjónsgata

Leiðin liggur á milli Bringna, austast í Mosfellsdal, og Vilborgarkeldu á austanverðri Mosfellsheiði. Fjölfarin leið á fyrri tíð sem liggur beggja vegna við Geldingatjörn, austan við Bringur. Enn má sjá margar vörður við Bringnaleið og einnig rústir af gömlu sæluhúsi sem reist var á 19. öld.

Guðjónsgata var lögð árið 1910 undir stjórn Guðjóns Helgasonar bónda og vegavinnuverkstjóra í Laxnesi (föður Halldórs Laxness). Leiðinni var ætlað að vera tengivegur á milli Mosfellsdals og Gamla Þingvallavegarins frá 1896. Guðjónsgata var vandað mannvirki á sinni tíð, þar má til dæmis finna steinlögð vatnsræsi.

Bringnavegur í Mosfellsdal lagður að undirlagi Guðjóns föður Halldórs. Vegurinn tengdi saman þjóðbrautina, sem lá um norðanverðan Mosfellsdal, og veginn til Þingvalla sem lá um Borgarhóla.



Elsti Þingvallavegurinn, Bringnavegur (gamla reiðleiðin)



Bringnavegur, Guðjónsgata

Fardaga árið 1905 fluttust að Laxnesi í Mosfellssveit hjónin Guðjón Helgason og Sigríður Halldórsdóttir. Þau komu frá Reykjavík og voru búin að búa þar um nokkurt skeið, áður en þau fluttu að Laxnesi. Guðjón Helgason var vegaverkstjóri og hafði það starf með höndum öll árin, sem hann bjó í Reykjavík. Guðjón hafði á hendi vegalagningar víða um landið, á Austfjörðum, Norðurlandi, Vesturlandi og í Kjósarsýslu, áður en hann flutti að Laxnesi. Öll árin, sem Guðjón bjó í Laxnesi, hafði hann umsjón og verkstjórn Þingvallavegar og fleiri vega, þar til hann lézt vorið 1919. Guðjón Helgi Helgason hét hann fullu nafni. Hann var Borgfirðingur eða Mýramaður að ætt, fæddur 19. okt. 1870, ólst upp á Síðumúlaveggjum í Hvítársíðu til fullorðinsára.

Árið 1910 var gerð að nokkurs konar fjallvegi leiðin upp úr Mosfellsdal ofan



Gatnamót Guðjónsvegjar og gamla Þingvallavegar

Laxness, um Mosfellsbringur, þaðan upp Suðurmýrar og upp þaðan á Þingvallaveg um Borgarhóla. Þessi umferðarleið var aðallega gerð sem reiðvegur og varð mjög vinsæl, þar sem allir ferðuðust þá á hestum og lengi síðan. Þessi leið var einkar hentug lausríðandi fólki, hvort heldur var að austan eða frá Reykjavík um Mosfellssveit á austurleið um Þingvöll. Það stytta leiðina til muna og alls staðar góður hagi og sjálfur Mosfellsheiðarvegurinn styttist stórlega.

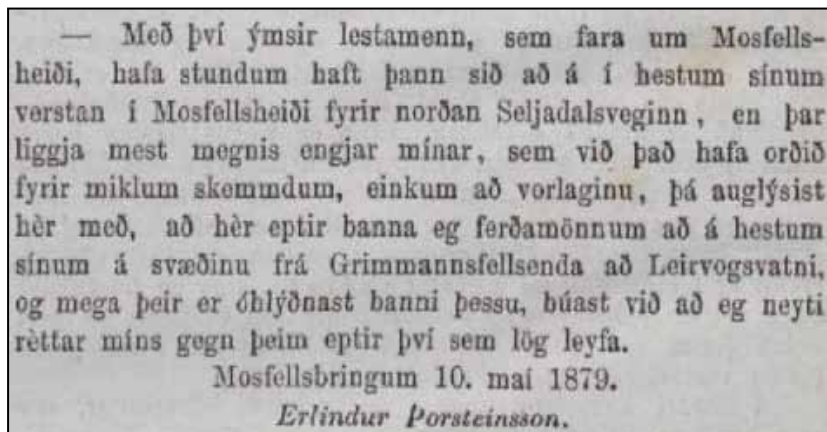
Guðjón í Laxnesi átti mestan þátt í að fá þessa leið viðurkennda með fjárframlögum úr Landssjóði árlega til að gera hana sæmilega færa, og var unnið að endurbótum þessarar leiðar í nokkur ár með því að leggja veg yfir blautar mýrar og mölbera þá kafla, brúa rásir og skurði, ryðja holt og þurrlanda móa, og varð þessi leið ágætlega greiðfær og skemmtileg ríðandi fólki og mátti einnig vel fara þarna á milli með hestvagn. Það var í sláttarbyrjun 1912, þegar lokið var vegavinnu á Mosfellsheiði, þá átti Guðjón eftir eitthvað af peningum frá því fyrr um vorið í Bringnaveginum eins og hann var kallaður. lét þá Guðjón okkur nokkra menn verð á eftir til að brúa 4 eða 5 djúpa, illfæra skurði á þessari leið sem yfir varð að fara. Þessi kafli leiðarinnar var yfir slétt graslendi og ekki blautt, en þverskorið af djúpum grafningsskurðum, sem nauðsyn var að brúa með einhverjum ráðum. Ekkert grjót var þarna að fá í rennukampa og auk þess illflytjandi á hestvögnum.

Þá lét Guðjón hlaða „torfboga“ úr mýrarstrengjum, en hann sagði til um, hvernig ætti að stinga og hlaða bogann. Hlaða skal bogann að sér jafnt neðan frá botni og strengirnir hlaðnir á víxl, kamparnir hlaðist saman 50 cm. neðar veghæð, fella saman langa strengi á víxl yfir í fulla hæð undir malar ofaniburðarlagið, breidd bogans sama og vegbreiddin, ca. 3 m. Svo var keilan út frá kömpunum hlaðin á sama hátt og venja var úr snyddu. Þessir torfbogar voru svo vel gerðir

og sterkir, að þeir halda sér enn eftir meir en 50 ár, en undirstöðulagið var haft úr grjóti, þar sem vatnið gnauðar mest á. Með þessari aðferð gat Guðjón brúað alla skurðina, sem kostaði ekki meir en eitt ræsi hlaðið úr grjóti og timburhlera yfir, sem hefði svo orðið að bíða til næstu ára, en þá voru ekki síður en alltaf hefur verið takmarkaðir peningar og þurfti að gera mikið og þörfin brýn, þótt smáar væru fjárveitingar. Guðjón sagði okkur, að víða hefði hann látið gera svona torfbogaræsi austur í Hornafirði og á Norðurlandi, þar sem mýrlendi var og dýrt og erfitt að koma að grjóti, og hafi þeir reynzt vel, ef þeir væru rétt hlaðnir, góður frágangur og vel mölborið — og kostnaður 3—4 sinnum minni, ef góð strengjastunga er við ræsið. Ég efast um, að nokkur núlifandi vegagerðarmaður kannist við byggingu ræsa með þessari aðferð.³⁰

Í Þjóðólfi birtist þessi tilkynning, skrifuð 10. maí 1879 af Erlendi Þorsteinssyni frá Mosfellsbringum:

„Með því ýmsir lestamenn, sem fara um Mosfellsheiði, hafa stundum haft þann sið að á í hestum sínum verstan í Mosfellsheiði fyrir norðan Seljadalsveginn, en þar liggja mest megnis engjar mínar, sem við það hafa orðið fyrir miklum skemmdum, einkum að vorlaginu, þá auglýsist hér með, að hér eptir banna eg ferðamönnum að á hestum sínum á svæðinu frá Grimmannsfellsenda að Leirvogsvatni, og mega þeir er óhlyðnast banni þessu, búast við að eg neyti réttar míns gegn þeim eptir því sem lög leyfa.“³¹



— Með því ýmsir lestamenn, sem fara um Mosfellsheiði, hafa stundum haft þann sið að á í hestum sínum verstan í Mosfellsheiði fyrir norðan Seljadalsveginn, en þar liggja mest megnis engjar mínar, sem við það hafa orðið fyrir miklum skemmdum, einkum að vorlaginu, þá auglýsist hér með, að hér eptir banna eg ferðamönnum að á hestum sínum á svæðinu frá Grimmannsfellsenda að Leirvogsvatni, og mega þeir er óhlyðnast banni þessu, búast við að eg neyti réttar míns gegn þeim eptir því sem lög leyfa.
Mosfellsbringum 10. maí 1879.
Erlindur Þorsteinsson.

Auglýsing í Þjóðólfi árið 1879

Mosfellsheiðarvegur

Mosfellsheiðarvegur lá hjá Hraðastöðum í Mosfellsdal upp með Köldukvísl að sunnanverðu hjá háum melhól sem Ferðamannahóll [Tjaldhóll] heitir og tjölduðu ferðamenn oft við hann. Síðan lá leiðin yfir Köldukvísl og eftir Langholti endilöngu upp brekkurnar (Bringurnar)

³⁰ Lesbók Morgunblaðsins, Jónas Magnússon, 2. apríl 1967, bls. 1 og frh. Lesbók Morgunblaðsins 9. apríl 1967, bls. 7

³¹ Þjóðólfur 31, árg. 1878-1879, 14. tbl., bls. 56

hjá Markavörðu. Þar við áðu lestirnar oft áður og er hér kallað Lestarrófur því þar sást síðast til lestanna sem voru á vesturleið. Frá bæjarstæðinu í Bringum liggur leiðin um Bæjarholt og þverar Bringnaveg og er hér hægt að velja um tvær leiðir. Önnur liggur norðaustur í átt að fallinni vörðu og þar er aftur um tvær leiðir að velja og er önnur beint áfram og liggur hún norður fyrir Geldingatjörn



Mosfellsheiði

og sameinast svo göturnar undir Illaklifi. Hin sveigir í austur og stefnir að Geldingatjörn sunnanverðri yfir Geldingatjarnarmýri og kvíslast þar aftur og liggur Bringnaleið í suður frá Mosfellsheiðarvegi. Ef sveigt er til hægri frá fyrnemdum leiðum má sjá strýtumyndaðan hól með vörðu í toppi sem heitir Smalaskáli. Fallin varða er þar á hægri hönd og einnig Bringnavegur sem liggur samsíða í nokkurra metra fjarlægð. Næst er farið yfir mýri að Smalaskálamóa, þar er stutt yfir en blautt, og síðan niður með Smalaskála að vestanverðu og síðan sveigir leiðin í austur að Geldingatjarnarlæk. Stefna verður förinni nær Köldukvísl því girðing þverar leiðina (höfuðborgargirðing) en hlið er þó á girðingunni. Grafarlækir eru hér í mýrinni sem geta verið varhugaverðir. Þegar komið er í gegnum hliðið og stefnt upp með Geldingatjarnarlæknum. Línuvegur Nesjavallalínu 1 þverar göturnar en rétt áður en komið er að línuveginum eru götur á hægri hönd og er það Grafningsleið sem kemur að norðvestan yfir Geldingatjarnarlækinn (líklega hafa menn farið báðar þessar leiðir; þ.e. þeir sem fóru Mosfellsheiðarveg gátu valið að fara nyrðri leiðina yfir Geldingatjarnarmýri þar sem

hún er mjóst, eða fara Grafningsleið sem er syðri leiðin). Mosfellsheiðarvegur hefur áður legið litlu norðar en farið undir vatn þegar stífla var gerð í Geldingatjarnarlæk og vatnsborðið hækkað í Geldingatjörn. Á tanga úti í Geldingatjörn er varða sem mun vera markavarða á mörkum Bringnaland. Stuttu austar er gróinn hól og gæti þar hafa verið sel. Nú fer að sjást í Illakamb sem er klettótt heiðarbrún sem liggur í sveig um

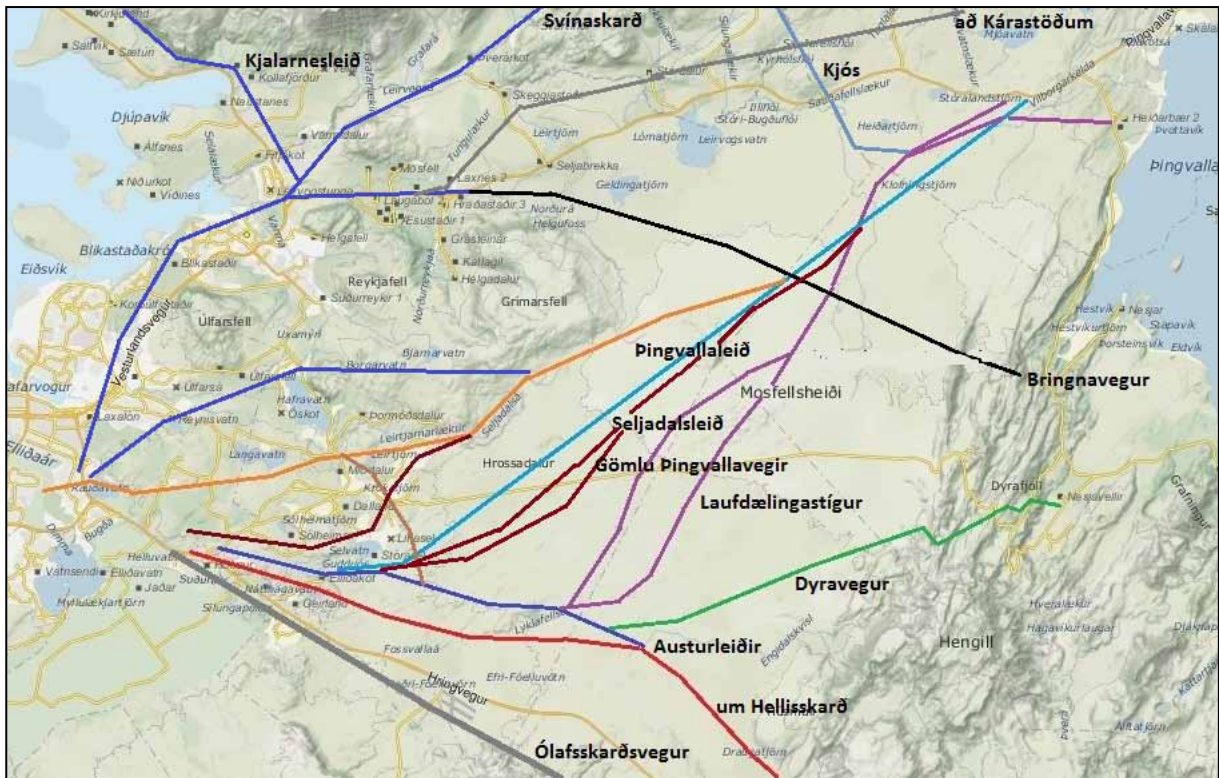


Geldingatjörn og líkleg selstaða fremst



Mosfellsheiði - Gamli Þingvallavegur

sunnan og austanvert Leirvogsvatn og er á mjög greinilegri götu og sjást gamlar götur uppi í hliðinni. Gata sem liggur norðan Geldingatjarnar kemur frá norðri en sé snúið mót brekkunni hlykkjast gatan upp hliðina. Komið er að gatnamótum til vinstri og fer þar gata í austur yfir urð og sneiðir síðan utan í hliðinni og upp á brún á Illaklifi og síðan austur yfir línuveg og síðan eftir vörðuðu leiðinni austur heiði. Götur liggja einnig nokkru norðar, austur um Mosfellsheiði, og einnig er gata sem liggur þvert á leiðina, þ.e. norður Illakamb og suður á heiði. Hin gatan heldur áfram upp hliðina í suðlægri stefnu upp með gildragi upp á brún. Þegar upp er komið er varða á hægri hönd á brúninni. Götur liggja suður á heiðinni. Leiðin að Moldbrekkum og sæluhúsinu sveigir til vinstri og er farið framhjá vörðu á vinstri hönd og stefnan tekin til austurs yfir línuveg og komið þar á götuna sem fyrr var sagt frá. Stórar vörður eru vestur eftir brún Illakamb og stór varða er vestan hans í stefnu niður að Bringum. Líklegt er að vetrarleiðin hafi legið eftir brún Illakamb og eru þá vörðurnar norðan við leiðina og er svo alla leiðina að Moldbrekkum. Leið liggur frá Illakambi í suðaustur og sameinast leið í Seljadal og fylgir henni að tjarnarstæðum þar sem heiðin er lægst. Er þar klapparhóll með vörðu sem stendur á fjórum fótum og sést í gegnum glugga hennar í austurvestur og suðurnorður. Á þeirri leið er farið yfir rudda götu sem kemur norðan frá Bugðu og liggur á Gamla Þingvallavegin skammt vestan við sæluhústóttina. Leið að Moldbrekkum liggur norðan við klapparhólinn og er þar einnig ruddur vegur sem var og gerður til heyflutninga frá Sauðafellsmýrum til Reykjavíkur um Seljadal, en Reykvíkingar fengu að heyja Sauðafellsmýrarnar um aldamótin 1900. Frá vörðunni liggur



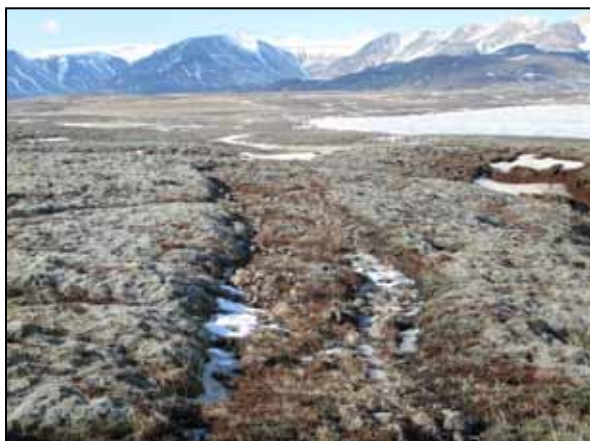
Leiðir til austurs frá Reykjavík

leið að Þrívörðum og stefnir að tveim vörðum á suðurhorninu á Moldbrekkum og þverar hún ruddan, vagnfæran veg að norðan sem liggur af fyrrnefndu leiðinni frá Sauðafellsmýri. Þessi leið liggur á Gamla Þingvallaveginum rétt vestan við Loftin sem eru brýr á Gamla Þingvallaveginum (nú hrundar) yfir vatnsfarveg. Laufdælingastígur liggur hér suður á heiði og liggur yfir Gamla Þingvallaveginum austan við Loftin. Leiðin að Þrívörðum stefnir í austur og fer upp og yfir lágan háls (Þrívörðuhrygg?) og er þá varða á vinstri hönd. Er þar svo önnur varða en svo liggur vegurinn upp bera klöpp og verður vegurinn þá töluvert grýttur. Þar er fljótlega varða á vinstri hönd. Er þar einnig gata þvert á leið og virðist sem eldri gata, sem liggur frá Þrívörðum vestur heiði upp með Rauðkuhól norðanverðum og þaðan í Seljadal, og sú yngri liggja hér saman og er gata frá þeim í norður. Næst er svo komið að tjörn og eru götur þar báðum megin tjarnarinnar í átt að sæluhúsinu á Moldbrekkum og einnig kemur gata frá gömlu götunni sem er hér skammt sunnar. Þar eru nokkrar vörður. Nokkurn spöl austar er komið að vörðu og öðrum gatnamótum og liggur gata frá gömlu götunni einnig hér. Mjög greinileg gata stefnir svo í norður, sunnan Heiðartjarnar í stefnu á Sauðafell. Þegar áfram er haldið er komið að gatnamótum og kemur gata norðaustan frá Þrívörðulautum og á gömlu götuna. Nú lækkar vegurinn og er hér mikið úrkast og eru háir grjótskaflar við veginn. Nú sést til Þrivarða og liggur gatan sunnan við hálsinn sem þær standa á og síðan um skarð á hálsinum og er þá Gamli Þingvallavegurinn á hægri hönd. Farið er yfir grunnt gildrag og kemur þar gata þvert á leið sem liggur norðan frá gatnamótum á Kjósarskarðsvegi og suður um hæðir til Grafnings eða suður með vesturhlíðum Sköflungs að Kolviðarhóli. Er þetta fimmta manngerða gatan sem farið er yfir á leiðinni frá bringum. Sé stefnt

að hárrí velhlaðinni vörðu sem stendur á mel framundan, má sjá þar gatnamót. Ef halda skal að Þorgerðarflöt eða að Heiðarbæ skal farið um götur sem liggja beint í austur. Ef halda skal hins vegar að Vilborgarkeldu skal sveigja til vinstri og fer þá gatan fljótlega niður um grunnt gil sem er grösugt í botninn. Síðan þegar gilið þrengist er farið upp á nyrðri bakkann og fram með því og síðan yfir læk sem kemur úr Þrívörðulautum og er þá komið á götuna sem liggur ofan frá Þrívörðulautum og áður var getið. Sé síðan farið niður með læknum að norðanverðu kemur gil að sunnan, Þórðargil, og eru Þórðargilsflatir þar við. Þingvallavegurinn frá 1930 er nú framundan og er farið yfir hann eða með melöldu og er þá graslendið við Vilborgarkeldu sunnan við ölduna.

Nyrðri Mosfellsheiðarvegur

Mosfellsheiðarvegur er ævaforri leið og hefur verið mikið farinn sem sést á götum sem eru mjög greinilegar. Vörður eru með leiðinni og við Illaklif eru þær flestar og mestar. Af Illaklifi er frábært útsýni í norður að Esju, Móskaðshnjúkum, og Skálafelli. Vörðuleiðin liggur á norðurbrún Mosfellsheiðar að Moldbrekkum hjá tótt sæluhússins og síðan áfram að Þrívörðum og síðan í Vilborgarkeldu (Kelduna) austan við Mosfellsheiði Vilborgarkelda var áningastaður þeirra sem fóru um Mosfellsheiði og komu þar saman leiðir. Þessa leið fóru lestir (Skreiðarlestir) sumar alla leið úr Eyjafirði. Ferðamenn víðsvegar að og þeir sem fóru til og frá Alþingi og sumir ekki af frjálsum vilja vitandi að böðullinn beið á alþingi.



Leið og varða við Illaklif



Sæluhúsið hefur líklega verið byggt árið 1841; Páll Melsteð (1791-1861) sýslumaður og síðar amtmaður nefndi það í sýslulýsingu sinni frá árinu 1842: „Í sumar er var, var byggt nýtt sæluhús á miðri Mosfellsheiði af Þingvallar- og Mosfellssveitarinnbúum. En eftir er enn þá að ryðja og varða vel heiðina, sér í lagi á austanverðu og mun á því verða byrjað að sumri komanda.“



Austurleiðin syðri ofan Lögbergs



Minjar ofan Lögbergs

Syðri Mosfellsheiðarvegur

Syðri Mosfellsheiðarvegurinn (Skálholtsmannaleið) lá yfir Ölvesá (fyrrum hjet vatnið Ölvesvatn (nú Þingvallavatn), og áin úr því Ölvesá, til sjávar; aðeins þrengslin milli (Þingvalla-), Ölvesvatns og Úlfjótsvatns hjet Sog. Nú er áin nefnd Sog, til þess er Hvítá kemur í hana, síðan Ölvesá) á Álftavatnsvaði, upp eftir Grafningi, yfir Hengilhálsinn, um Sporhelli og Dyraveg, yfir Brekku og nyrðri Bolavelli, vestur heiðina hjá Sýsluþúfu, fyrir norðan Lykla-(Litla)-fell, sunnan Selvatns, um Sólheima. Hofmannaföt, Hestabrekku, Almannadal, hjá Rauðavatni; þar skiftust leiðir eftir því, hvort fara skyldi til Hafnarfjarðar og Álftaness (þá farið hjá Vatnsenda, Vífilstöðum) eða til Seltjarnarness og eyjanna. Það var ekki fyr en ca. öld síðar, að nyrðri vegurinn var lagður um Seljadal. Syðri vegurinn var tíð farinn fram á 18. öld.

Seljadalsleið

Seljadalsleið er forn þjóðleið og syðsta leiðin yfir heiðina úr Reykjavík til Þingvalla. Hún lá yfir Elliðaár, framhjá Reynisvatni og Hafravatni og síðan inn í Seljadal sunnan við Grímannsfell (Grímarsfell). Í Seljadal er leiðin hellulögð á kafla og þar eru rústir gamallar fjárréttar sem heitir Kambsrétt. Leiðin liggur síðan þvert yfir heiðina til Þingvalla. Árið 1874 reið Kristján IX. konungur hér um ásamt fríðu föruneyti á ferð sinni á þjóðhátíð á Þingvöllum.

Seljadalsleið var alfaraleið um Mosfellsheiði. Leiðin er sýnileg nánast alla leiðina en á stuttum köflum hefur vegur



Seljadalsleið

verið lagður ofan á leiðina.

Leiðin liggur upp um Reynisvatnsás og síðan norðan við Miðdal. Um Seljadal, Leirdal og síðan austur um Mosfellsheiði um Moldbrekkur hjá Þrívörðum að Vilborgarkeldu. Í Seljadal voru Nærsel og Nessel.



Nessel

Gamli Þingvallavegurinn

Seint á 19. öld var lagður vagnvegur yfir endilanga Mosfellsheiði, frá Geithálsi að Almannagjá. Var þetta geysimikið mannvirki á sinni tíð, breiður vegur með vatnsræsnum og brúm. Fyrst var ekið á bifreið eftir veginum árið 1913 en reyndar var vegurinn nýttur skemur en efni stóðu til því fyrir Alþingishátíðina á Þingvöllum árið 1930 var lagður bílvegur austur Mosfellsheiði á svipuðum slóðum og ak leiðin liggur nú. Leysti sá vegur vagnveginn af hólmi en sá síðarnefndi hlaut nafngiftina Gamli Þingvallavegurinn, stundum ranglega nefndur Kóningsvegur. Við veginn er að finna rústir af sæluhúsi sem hlaðið var úr tilhöggnu grágrýti um 1900. Hér á eftir er getið um örnefni á Mosfellsheiði: ³²

„Síðan hinn nýi vegur [Gamli Þingvallavegur] yfir Mosfellsheiði var lagður, fyrir Alþingishátíðina 1930, má svo heita, að ferðir um gamla veginn, sem lagður var nokkru fyrir síðustu aldamót, hafi lagzt niður. Vilja örnefni tynast og falla í gleymsku á þeim leiðum, sem nú eru sjaldfarnar eða þotið er um í bil, þótt áður væru þær fjölfarnar, bæði af gangandi mönnum og ríðandi, og þá oft með langar og seinfærar lestir baggahesta, og síðar kerrur. — Þá var oft nægur tími fyrir ferðamanninn að virða fyrir sér það, sem fyrir augun bar, og þekkja nöfn á áningastöðum og kennileitum.

Vil jeg nú leitast við að telja upp örnefni meðfram gamla Mosfellsheiðarveginum, frá Almannagjá að Geithálsi, þar sem hann sameinast Hellisheiðarveginum. Þó má þar án efa einhverju við bæta, því að ekki geri jeg ráð fyrir, að jeg þekki þau örnefni öll, enda munu skiptar skoðanir



Varða á gamla Þingvallaveginum

³² Hjörtur Björnsson, 1939. Örnefni á Mosfellsheiði. Árbók Hins íslenska fornleifafélags 46. árg. 1937-1939, bls. 164-167



Sæluhústöft við elsta Þingvallavegin

sunnan í Stórhöfða, sem er á milli Brúsastaða og Kárastaða. Var „afleggjari“ þessi lagður litlu fyrir síðustu aldamót, um líkt leyti og aðalvegurinn var gerður, til aðflutninga á ofaniburði. Dálítið neðan við túnið á Kárastöðum liggur vegurinn yfir Árfar. Er það allbreiður, en grunnur, farvegur, sem oftast er þurr á sumrum. Nafnið kemur af því, að stundum í leysingum stíflast Óxará af krapa og íshröngli fyrir innan Brúsastaði og flæðir þá vestur hraunið, sunnan-undir Stórhöfða, og hefur myndað sjer þar farveg greinilegan; sameinast hún svo lækjarseytlum, er koma úr giljunum fyrir ofan Kárastaði, og rennur svo niður hraunið út í Þingvallavatn. Þegar yfir Árfarið er komið, tekur við Kárastöðamyri vestur í Borgarskarð, sem oftast í seinni tíð er nefnt Kárastöðaskarð, því að þar sjest fyrst heim að Kárastöðum, þegar komið er austur af heiðinni. Í Borgarskarði var fyr fjárborg, og þar talið, að Mosfellsheiði byrji. Vestan til heitir skarðið Borgardalur, en Borgardalsbrekkur lyngbrekkur miklar á hægri hönd, en til vinstri er Skálabrekkúás. Milli ássins og vegarins er lítil vallendisflöt og heitir Norðlingaflöt. Er þá komið í Bæjardal; hann er kenndur við bæinn að Skálabrekkú, sem stendur sunnan undir honum,



Gamli Þingvallavegur milli Reynisvatns og Hafravatns

um sum þeirra. Þegar komið er upp úr Almannagjá og farið „suður“ — en svo er alltaf að orði komið um ofanverða Árnassýslu, þegar farið er yfir Mosfellsheiði, þó að vegurinn liggir til vesturs og jafnvel norðvesturs — þá liggur vegurinn litlu vestar yfir Breiðabala; lága, en breiða upphækkun í hrauninu. Vestan við Breiðabala er „afleggjari“; liggur hann til hægri handar beint upp hraunið í malargryffur miklar

en sjest ekki af veginum. Bæjardalur takmarkast að suðvestan af Skálabrekkúás, en að norðvestan Lyngás. Liggur vegurinn eftir endilöngum dalnum, unz hann þrýtur, og er þá farið yfir Móakotsá. Það er lítil árspræna, sem oftast er þurr í þurkasumrum; kennd er hún við eyðibýlið Móakot, sem stendur á árbakkanum niður undir Þingvallavatni. Var Móakot byggt um 50 ára skeið á síðustu öld. Vestan

við Móakotsá er farið yfir hæð eina litla, Spýtuás, og taka þá bráðlega við lágar og lyngi grónar hæðir, er Þrístainaholt heita. Liggur vegurinn milli þeirra og yfir Torfdalslæk, og því næst norðanundir Gíslahóli, sem venjulega er nefndur Gíslhóll. Austan undir Gíslahóli liggur rudd braut til vinstri af aðalveginum niður að Heiðarbæ og svo áfram suður Grafning. Skömmu áður en komið er að steininum, er sýnir 40 km. vegalengd frá Reykjavík, er farið yfir litla vallengisflöt, er Harðivöllur heitir. Nokkru vestar er Ferðamannahorn, þar sem bugur verður á veginum á hæðarbrún ekki mikilli; er þá skammt að Þorgerðarflöt, sem er allstór flöt til vinstri handar. Gegnt Þorgerðarflöt eru mýradrög allmikil, er heita Vilborgarkelda. Sagt er, að keldan beri nafn af konu nokkurri, er fírst þar voveiflega, og þótti hún síðan vera þar á sveimi, er skyggja tók, og gera ferðamönnum glettingar. „Í Keldunni”, eins og oftast var komið að orði, var mjög tíður áningastaður, og lágu langferðamenn þar oft með lestir sínar, enda er þar haglendi fyrst, svo teljandi sje, austan aðalheiðarinnar. Örskammt vestan við Vilborgarkeldu og Þorgerðarflöt skiptast leiðir, og liggur nýi vegurinn, sem lagður var 1928—9, þar vestur heiðina, sunnan undir Litla-Sauðafelli og niður í Mosfellsdal. Þegar komið er fram hjá vegamótunum, er farið yfir Þórðargil, lítið gildrag, og Þórðargilsmela. Á þeim er varða, þrír steinar miklir, hver ofan á öðrum; er hún af sumum nefnd Berserkjavarða. Þaðan er nokkur spölur að Þrívörðum. Þar er land hæðótt og eru Þrívarðnalautir á milli þeirra, en vegurinn liggur yfir Þrívarðnahrygg vestur heiðina. Nokkuð sunnan við veginn á Þrívarðnahrygg sjer í tjarnir nokkrar, er Klofningatjarnir heita. Vestan í Þrívarðnahrygg eru Moldbrekkur, og hallar þar niður í Lágheiði, breiða dæld, sem er þar í heiðinni. Upp frá Lágheiði er alllög brekka, Sæluhúsbrekka, og nær hún vestur undir Sæluhús, sem stendur þar fáa metra norðan við veginn. Var það byggt um líkt leyti og vegurinn; og kom mörgum að góðum notum, bæði mönnum og skepnum, þótt ófullkomið væri. Standa nú aðeins veggir eftir, en þak og innviðir rifnir burt. Nokkru vestar er klappahóll til hægri við veginn, er heitir Rauðkuhóll. Fótbrotnaði þar hryssa, er Rauðka hjet, hjá ferðamönnum úr Þingvallasveit. Meðal þeirra var Jónas hreppstjóri Halldórsson í Hrauntúni. Hafði hann broddstaf mikinn í hendi og keyrði í enni hryssunnar, og var hún þegar dauð.

Frá Rauðkuhóli er æði spölur, unz vegurinn liggur norðan undir allstórum og mörgum klappahólum, er heita Borgarhólar. Telja jarðfræðingar Mosfellsheiði gamalt hraun, og að Borgarhólar sjeu uppvörp þess, og hafi síðan jökull gengið þar yfir og sorfið. Enda sjást víða jökulruðningar miklir og ísrákir á klöppum um heiðina.

Frá Borgarhólum liggja götutruðningar, sæmilega glöggir, niður með Grímmannsfelli (Grímarsfelli) austanverðu, niður hjá Bringum og niður í Mosfellsdal.

Hallar nú upp á melkoll nokkurn, Háamel, sem stundum er líka nefndur Alda. Þar liggur vegurinn hæst, og er þaðan útsýni mikið og fagurt í björtu veðri. Til austurs sjest þar austurhluti Þingvallasveitar og fjöllin þar umhverfis og allt inn á Langjökul, en Skjaldbreið fyrir miðju,

og sýnist þá engu minni en frá Þingvöllum, þó að miklu muni á fjarlægðinni. Til suðvesturs sjest um Suðurnes og meðfram Reykjanesfjallgarði endilöngum og á haf út, um sunnanverðan Faxaflóa.



Heiðarblóm - tóftir greiðasölnunnar á Mosfellsheiði

Sunnan undir Háamel var eitt sumar — eða tvö — fyrir rúmum 20 árum lítill veitingaskúr, er danskur maður átti og nefndi Heiðarblóm. Sjást þess nú nálega engin merki, að þar hafi mannbústaður verið. Þar suðvestur af taka við sljettir melar, Borgarhólamelar, og hallar úr því nokkuð jafnt niður í byggð í Mosfellssveit.

Heita þar Seljadalsbrúnir, löng leið og heldur tilbreytingalítill. Er þá Grímmannsfell allfjarri til hægri handar, en Efri-Seljadalur milli þess og heiðarinnar. Við suðurenda Efri-Seljadals eru hólar nokkrir, og heitir þar Þrengslin, en sunnan við þau tekur við Neðri-Seljadalur. Verður þar undirlendi meira og dalhviltin öll grynri. Þar sunnarlega er Silungatjörn og Silungatjarnarmýri. Í Seljadölum er graslendi mikið og var þar tíður áningarstaður ferðamanna fyrrum, enda lá



Bringnavegur - Guðjónsgata

vegurinn um þá áður en akbrautin var lögð. Lítið sjest af veginum ofan í dalina fyr en komið er niður á móts við Silungatjörn. Þegar alllangt kemur niður eftir Seljadalsbrúnum, verða fyrir tvö lautardrög til vinstri við veginn: Efri-Hrossadalur, og litlu neðar Neðri-Hrossadalur, og enn neðar sömu megin Helgutjörn — grunnur tjarnarpollur, sem venjulega þornar upp á sumrum. Þá er til hægri handar Eiríkshóll, einstakur klappahóll, flatur að ofan, að öðru leyti en því, að fuglaþúfa hreykir sjer á honum miðjum. Litlu neðar, en lengra frá veginum, er Vörðuhóladalur, daldrag, sem lítið ber á. Tekur nú vegurinn að verða krókóttur, en hefur verið bugðulitill ofan frá Háamel, og er nú bráðlega komið að Krókátjörn, sem er við veginn til hægri. Gengur að norðan út í hana langur tangi, er skiptir henni nærri í tvennt, og er hún því af sumum nefnd Gleraugnatjörn. Mjög litlu neðar, hinu megin við veginn, er Djúpidalur, alldjúp kvos, er áður var klædd vallendisgróðri, en hefur í seinni tíð blásið upp og jetizt af vatni. Sumarið 1907 var þar búinn morgunverður Friðriki konungi VIII og fylgdarliði hans, er hann reið til Þingvalla og Geysis. Móts við og fyrir neðan Djúpadal er vegurinn enn krókóttari en áður, og heita þar Krókar niður að Miðdalsmýri. Liggur vegurinn yfir hana þvera og Miðdalslæk, sem rennur eftir henni, en bærinn Miðdalur stendur í halla kippkorn norðar. Þegar kemur yfir Miðdalsmýri, er vegurinn yfir háls einn lágan, en allbreiðan, og stóðu norðar á honum fjárhús frá Miðdal. Litlu sunnar, til vinstri handar, er tjörn ein litil, er Heiðartjörn heitir, og er þá örskammt ofan af hálsinum niður að Lynghólmsmýri, og er Lynghóll norðvestan við hana. Var Lynghólmsmýri einn af fyrstu blettunum, sem girtur var með gaddavír meðfram veginum, og þótti sumum ferðamönnum síurt í broti, að missa jafn góðan áningastað. Þegar komið er fram hjá mýrinni, er enn dálitil tjörn við veginn til vinstri, er Sólheimatjörn heitir, og spölkorn vestar Hofmannaföt, allstórar vallendisflatir til hægri við veginn. Þaðan er svo mjög skammt að Geithálsi, þar sem vegurinn sameinast Suðurlandsbrautinni.

Hefur þá verið fylgt veginum austan frá Almannagjá, sem er 35—40 km. leið, og skýrt frá örnefnum eftir því, sem föng voru á. - Hjörtur Björnsson frá Skálabrekku.”³³

Í árbókina ritar Björn Bjarnasson frá Gröf um örnefnin og leiðir yfir heiðina. „Á ofanverðri



Varða við gömlu Þingvallaleiðina

³³ Hjörtur Björnsson, 1939. Árbók Hins íslenska fornleifafélags 46. árg. 1937-1939, bls. 164-167

16. öld, lágu tveir vegir yfir Mosfellsheiði, hinn nyrðri nyrst um hana, úr Þingvallasveitum Vilborgarkeldu, Þrivörðuás, Moldbrekkur, Illaklif, sunnan Geldingatjarnar, niður með Köldukvísl, Langholt, Mosfellsdal, um Tjaldanes, um syðri Leirvogstungubakka, Hestabingshól, og suður Mosfellssveit neðanverða (gamla veginn frá Korpúlfsstöðum). Syðri Mosfellsheiðarvegurinn (Skálholtsmannaleið) lá yfir Ölvesá (fyrrum hjet vatnið Ölvesvatn (nú Þingvallavatn), og áin úr því Ölvesá, til sjávar; aðeins þrengslin milli (Þingvalla-), Ölvesvatns og Úlfjótsvatns hjet Sog. Nú er áin nefnd Sog, til þess er Hvítá kemur í hana, síðan Ölvesá) á Álftavatnsvaði, upp eftir Grafningi, yfir Hengilhálsinn, um Sporhelli og Dyraveg, yfir Brekku og nyrðri Bolavelli, vestur heiðina hjá Sýslubúfu, fyrir norðan Lykla- (Litla)-fell, sunnan Selvatns, um Sólheima. Hofmannafllöt, Hestabrekku, Almannadal, hjá Rauðavatni; þar skiftust leiðir eftir því, hvort fara skyldi til Hafnarfjarðar og Álftaness (þá farið hjá Vatnsenda, Víflsstöðum) eða til Seltjarnarness og eyjanna. Það var ekki fyrir en ca. öld síðar, að nyrðri vegurinn var lagður um Seljadal. Syðri vegurinn var tíðfarinn fram á 18. öld.³⁴



Langistígur á Þingvöllum

„Stígurinn er lagður grjóti því um hann lá aðal leiðin að vestan og sunnan niður á Vellina. Frá fornu fari lá aðalleiðin meðfram vatninu að vestanverðu, en árið 1789 urðu jarðskjálftar á Þingvöllum, svo miklir, að vatnsbakkinn seig um alin (rúml. 60 cm) samkvæmt frásögn Sveins Pálssonar læknis. Þá fór þessi gata undir vatn og var ófær. Var þá reynt að komast með hesta niður Kárastaðarstaðastíginn, en hann var svo þröngur, að baggahestar komust ekki þar niður. Urðu menn þá að ríða hingað að skarðinu sem við erum stödd í. Þá var skarðið lagað og gert hestfært. Stígurinn heitir Langistígur.“³⁵

Berserkjavarða

Berserkjavarða er austarlega við Gamla Þingvallavegin. Nafnið er hvorki fornt né kennt við hálftröll eða vígamenn. Vorið 1908 voru tveir unglingspiltar með viðlegu á heiðinni að hlaða

³⁴ Björn Bjarnarson, 1914. Um örnefni. Árbók Hins íslenska fornleifafélags, 29. árg., bls. 9-16

³⁵ Morgunblaðið, Tómas Einarsson, bls. 14, 30. maí 1982

vörður með fram veginum. Þessir piltar voru þeir Ólafur Magnússon frá Eyjum í Kjós og Jónas Magnússon, bóndi í Stardal. Þeir voru rétt innan við tvítugt. Þetta var í kauptíð og margt ferðamann á leið suður og sunnan. Áðu þeir gjarnan hjá vegamönnum, hvíldu hesta sína og þáðu kaffisopa. Þarna bar að ónefndan bónda austan úr Laugardal og fannst piltum hann vera með óþarflega herralæti og húsbóndahátt við þá, líkt og þeir væru hans þjónar en ekki gestgjafar. Kom þeim ásamt um, að rétt væri að gjöra honum einhvern grikk, ef hann kæmi við á leið úr kaupstaðnum. Tveim dögum síðar bar hann aftur að tjaldi þeirra, eitthvað við skál og ekki síður heimtufrekur og herralegur en í fyrra skiptið. En nú brá svo við að piltar voru stimamýktin holdtekin



Berserkjavarða

og til þjónustu reiðubúnir í hvívetna. Yfir kaffibollum dró ferðamaður upp axlarfulla flösku af brennivíni, fékk sér gúlsopa og baup piltum að dá sér bragð. Þeir kváðust, sem satt var, vera slíkum drykk alls óvanir en dreyptu þó örlítið á pyttlunni.

Fylgdu þeir síðan komumanni til hests hans og gengu með honum á leið, skínandi af vinsemd. Að skilnaði var þeim aftur boðið bragð, en þegar þeir höfðu fengið flöskuna í hendur kviknaði eitthvað við nára hestins, sem tók viðbragð og hentist af stað. En þegar reiðmaður hafði n áð valdi á gæðingi sínum og náð flösku sinni, lá hún galtóm milli þúfna og piltar farnir sína leið. Var þá fátt um kveðjur. En sakir kátínu yfir vel heppnuðu bragði, að senda hinn heimtufreka kaupstaðafara þurrbrjósta sinn veg, og þó kannski öllu fremur vegna óþekktra kynna af áhrifum Bakkusar konungs, rann á pilta mesta kraftaæði og voru þó hraustir fyrir, ekki síst Ólafur, sem var afarmenni að kröftum. Veltu þeir með járnkörlum gríðarstóru bjargi úr holtinu þangað sem varða skyldi standa, færðu ofan á það annan klett og þar upp á lyftu þeir þeim þriðja. Var þá varðan hlaðin, rúmlega mannhæðahá. Verkstjóri þeirra hló þegar hann sá vegsummerkin og kvað þá mestu berserki. Fékk varðan þetta nafn síðan.³⁶

³⁶ Páll Lindal, 1985, Þættir í nágrenni Reykjavíkur. Árbók Ferðafélags Íslands.

Á leið yfir Mosfellsheiði – eftir Tómas Einarsson

Í lýsingu á öðrum áfanga afmælisgöngu FÍ var gengið frá Rauðavatni að Miðdal segir.³⁷

„Við vegamótin sunnan við Miðdal hefst þriðji áfangi hennar. Verður haldið áfram eftir gamla þjóðveginum yfir Mosfellsheiði að Vilborgarkeldu, þar sem gamli Þingvallavegurinn og sá nýi koma saman austast á heiðinni. Þetta er rúmlega 20 km löng leið. Líklegt er að þessi leið milli Þingvalla og Reykjavíkur hafi verið fjölfarin frá fornu fari. Hún er greiðfær, laus við torfærur og víða gátu menn „skellt á skeið“.

Á árunum 1890-96 voru gerðar miklar vegabætur á leiðinni og hún gerð vagnfær frá Suðurlandsvegi við Geitháls að Þingvöllum. En þegar von var á Friðriki 8. konungi til landsins árið 1907 var vegurinn endurbættur mjög, því farið var með konunginn austur að Gullfossi og Geysi um Þingvöll.

Frá vegamótunum liggur leiðin fyrst upp allbratta brekku og skömmu síðar er komið að lítilli dalkvos, sem liggur sunnan við veginn. Þetta er Djúpadalur. Þar er skjólgott og mun dalurinn hafa verið grösugur áður fyrr, en það hefur breyst á síðari árum. 1907 komst dalurinn á spjöld sögunnar, því á austurleið áði konungsfylgdin þar og snæddi hádegisverð. Var slegið upp miklu veitingatjaldi innst í dalnum og krásir bornar á borð ásamt viðeigandi vínföngum. Þar var veitt ríflega, svo ríflega, að mörgum landanum ofbauð bruðlið, kannske mest þeim sem ekki fengu aðgang.



Glerbrot í Djúpadal

Þegar komið er lengra upp á brekkubrúnirnar austan við Djúpadal víkkar útsýnið að mun. Grímarsfell (af sumum nefnt Grímanssfell) blasir við í norðri, Mosfellsheiðin er framundan og þar ber Borgarhóla hæst, en í suðaustri rís Hengill upp frá sléttlendinu, hömrum girtur hið efra. Þar sést hæsti tindurinn, Skeggi (805 m y.s.). Að vestan við veginn er lítið stöðuvatn sem nefnist Krókatjörn. Vegna lögunar sinnar hefur hún stundum verið nefnd Gleraugnatjörn. Sunnan undir Grímarsfelli liggur alldjúp dalkvos, sem nær þaðan og langleiðina að Hafravatni. Þetta er Seljadalur og liggur vegurinn eftir suðurbrúnum hans. Vestasti hluti hans nefnist Þormóðsdalur. Dalurinn er hlýlegur, grasi vaxinn, enda var haft þar í seli áður fyrr, eins og nafnið gefur til kynna. Það sel var frá Nesi við Seltjörn og sjást rústir þess enn. Við svonefndan Kambhól í

³⁷ Morgunblaðið 16. maí 1990, bls. 18-19



Brú á Þingvallavegi

miðjum dal eru tóttir af rétt, sem notuð var á vorin, þegar fé var smalað til rúnings. Seljadalsá rennur eftir dalnum og í Hafravatn. Fremst í honum er Silungatjörn. Vestan við tjörnina er lítil hæð, sem heitir Búrfell. Um 1910 fannst þar gull. Næstu árin var unnið að frekari rannsóknum á svæðinu, grafin tilraunagöng, sýni tekin og send utan til rannsóknar og fyrirtæki stofnuð til frekari framkvæmda. En þetta rann allt út í sandinn þegar heimsstyrjöldin hófst. Eftir stríðið vaknaði áhuginn ekki aftur og gullið bíður því enn í Búrfelli, kyrrt á sínum stað.

Frá Djúpadal er gatan nokkuð á fótinn allt að Háamel, sem er á móts við Borgarhóla vestanverða. Þar liggur leiðin hæst, um 340 m y.s. Áður en ráðist var í vegarbæturnar, sem fyrr eru nefndar, lá reiðgatan eftir Seljadalnum endilöngum, utan í austurhlíðum Grímarsfells, um Leirdal og upp á Háamel, þar sem göturnar komu saman. Frá Leirdal hallar vötnum til norðurs. Þar eru efstu drög Köldukvíslar, ársprænnar, sem rennur um Mosfellsdalinn fram hjá Gljúfrasteini, húsi Halldórs Laxness.

Borgarhólar eru skammt austan við Háamel. Þeir eru nokkrir talsins (sá hæsti þeirra 410 m y.s.), auðveldir uppgöngu og því sjálfsagt að leggja smá lykkju á leiðina og ganga þangað. Af þeim er mikið útsýni; til Esju og um Kjöl til Botnssúlna, fjallaklasinn sem umlykur Þingvallasveit að norðan og austan blasir við og þar fyrir sunnan taka við Sköflungur, Dyrafjöll, Hengill, Húsmúli, Vífilfell og síðan fjöllin vestan þess allt til hafs.

Þegar vísindamenn fóru að brjóta heilann um myndun Mosfellsheiðar og nágrennis, ályktuðu þeir að hraunið, sem hana þekur hafi komið frá Borgarhólum. En við nánari athugun á síðari árum hefur komið í ljós, að svo er ekki. Borgarhólar eru eldri. Hallast menn að því að upptök hraunsins séu vestur af svonefndum Eiturhól, sem er austur á heiðinni. Hóllinn fékk þetta nafn vegna þess að þar var oft eitruð fyrir refi. Um hann liggja mörk Árnes- og Kjósarsýslna.

Frá Háamel hallar austur af. Fátt er um kennileiti nærri veginum, en ýmislegt er samt að

skoða. T.d. handaverk gömlu vegargerðarmannanna sem eru víða sýnileg í vegarbrúnum, ræsahleðslum og vörðum. Austarlega á heiðinni, á sýslumörkum, er tótt af sæluhúsi, sem eitt sinn hafði hlutverki að gegna, en er nú fallið og aðeins minjar um liðna sögu. Örnefni, eins og Sæluhússbrekka og Þrívörður, sem er að finna á þessum slóðum hafa einnig sögur að segja, sem aldrei verða skráðar. Eftir umbæturnar á veginum um síðustu aldamót óx umferð yfir heiðina að miklum mun. Hestvagnar voru þá komnir til sögunnar, nokkru síðar reiðhjól og síðast bílarnir, en fyrsta bílnum var ekið austur á Þingvöll yfir Mosfellsheiði sumarið 1913. Til marks um hve umferðin hefur þá verið mikil, má geta þess, að um 1920 byggði danskur maður lítinn veitingaskála sunnan við Háamel, sem hann nefndi Heiðarblómið. Ekki er vitað hvernig þetta fyrirtæki gekk meðan það var og hét, en þegar bifreiðaumferð lagðist niður eftir þessum vegi um það bil áratug síðar var starfseminni sjálfhætt.

Þegar farið var að undirbúa Alþingishátíðina á Þingvöllum sem haldin var 1930, töldu menn hyggilegra að leggja nýjan veg norðar, þ.e. frá Mosfellsdal til Þingvalla. Unnið var að þessum framkvæmdum á árunum fyrir hátíðina og þá lagður vegurinn sem allir þekkja. Gamla veginum var ekki haldið við og varð hann því fljótlega ófær bílum. Síðan eru liðin rúmlega 60 ár og komast nú ekki aðrir bílar þessa leið en öflugar torfærubifreiðar. Þetta sýnir og sannar að flest manna verk eru forgengileg.

Flestum ber saman um það, er hafa farið gömlu Þingvallaleiðina, að hún sé miklu skemmtilegri en hin nýrri. Hún liggur hærra, er styttri og af henni er meira víðsýni. Það er því ekki út í hött að koma með þá tillögu hér, að gera þessari fornu, áður fjölförnu leið svo til góða, að hún verði sumarfaröllum farartækjum. Með þeim afkastamiklu tækjum, sem nú eru notuð við vegargerð, ætti það ekki að kosta stórar fjárhæðir.

Vestan við vegamótin þar sem gamli og nýi Þingvallavegurinn mætast er blautlend lægð. Um hana fellur Vilborgarkelda, sem löngum þótt ill yfirferðar, áður en nýi vegurinn var lagður yfir hana. Engar heimildir eru til um ástæður þessarar nafngiftar, en nafnið er gamalt, því það kemur fyrir í sögu Harðar og hólmverja. Annað örnefni, kennt við konu, er nærri vegamótunum skammt austan við Vilborgarkeldu. Það er Þorgerðarflöt. Kona með þessu nafni mun hafa látist þar með voveiflegum hætti einhvern tímann á fyrri tíð. Hafa menn talið sig verða þar vara við slæðing, þótt



Hestalest í Reykjavík - Heimild: Sarpur



Þarfasti þjóninn. Heimild: www.atlas.lmi.is/dkmyndir/img/rest/2_050.jpg

engum hafi orðið það að meini enn. Á Þorgerðarflöt var oft áningarstaður ferðamanna, því þangað þótti hæfileg dagleið frá Reykjavík með hestalest.

Í Ísafold þann 21. janúar árið 1891, er fjallað um vegagjörð á Íslandi:³⁸

„Nú hefir nokkur ár undanfarin verið unnið af landssjóðs hálfu langmest eða því nær eingöngu að þjóðvegum í nánd við höfuðstaðinn, einkum Hellisheiðarvegi, og þar næst Mosfellsheiði. Gjöra má ráð fyrir, að ýmsum muni þykja sú ráðsmennska landsstjórnarinnar kenna hlutdrægni til hagsmuna fyrir höfuðstaðinn. Sumir hafa meira að segja látið sjer um munn fara, að höfðingjarnir í Reykjavík hugsi ekki um annað en að útvega góða vegi handa sjálfum sjer að skémmta sjer á í útreiðum og smáskjökti til næstu hjerada. Til þess eyði þeir fje landsins, og láti önnur hjeruð sitja alveg á hakanum. Hinir eru þó eflaust fleiri, og það þeir, sem best kunna að skynja, er vita, að góðir vegir nærri höfuðstað landsins eru eigi síður gerðir fyrir þá, sem þar sækja að sí og æ árið um kring, heldur en hina, er þaðan bregða sjer eitthvað stöku sinnum,— með öðrum orðum, að móts við hvern höfðingja eða heldri mann úr Reykjavík, er notar hina nýju vegi þar í grennd lítills háttar, koma tuttugu sveitamenn, er nota þá eigi miður hver um sig, og það til nauðsynja sinna, í kaupstaðinn eða í erindagjörðum við höfðingja í Reykjavík í sínar þarfir. Með því að Reykjavík er langmestur bær á landinu, 5—6 sinnum stærri (fólksmeiri) en stærstu kaupstaðir aðrir, liggur í augum uppi, að þangað muni meiri aðsókn en til nokkurs staðar annars á landinu. En þar sem mest er umferðin, verða góðir vegir að mestum notum. Er því síður en svo, að nein hlutdrægni þurfi því að valda, að unnið hefir verið að vegagjörð í nánd við Reykjavík fremur en annarsstaðar. Stendur auk þess svo á um þá tvo vegi, er mest hefir verið unnið að hjer, og áður eru nefndir, að þeir eru báðir kaupstaðarvegir fyrir allmikla byggð landsins, þá er eigi getur haft strandferðanna not sakir hafnleysis, en annar þar á ofan hinn fjölfarnasti vegur á landinu af útlendum ferðamönnum, en af þeim hafa landsmenn talsverða

³⁸ Ísafold 21. janúar 1891, bls. 21

hagsmuni, og hefðu stórum meiri, ef vegaleysi og ljeleg aðhlyning a ferðum hjer fældi þá ekki einmitt frá að leggja hingað leiðir sínar. Enn má og nefna það, að frá höfuðstaðnum er langhelzt von um, að hið nýja vinnulag og verkkunnátta, er hingað hefir færzt með hinni útlendu vegagjörð, dreifist út um landið. Enn eru samt hinir nýju vegir í grennd við höfuðstaðinn ekki nema vegarstúfar. Hvorugur þeirra nær nema



Trússalest á ferð. Heimild: www.atlas.lmi.is/dkmyndir/img/rest/C11.jpg

hálf leið milli byggða eða fyrirhugaðra endastöðva þeirra í næstu byggðarlögum ; og er öllum sýnilegt, að ekki verða þeirra hálf not, meðan svo stendur. Hefði því mesta nauðsyn verið, að reyna að halda vegum þessum áfram og fullgjöra þá, áður en tekið væri til verulegrar vegagjörðar annarsstaðar. Útlendingar mundu kalla það bersýnilega ráðleysu, að hætta við þá á miðri leið. Mundu og naumast innlendir valdamenn eða löggjafar hafa látið sjer það til hugar koma, þrátt fyrir nokkurn hjeradarig og dálitla amasemi við höfuðstaðinn á stundum, ef vegafjed úr landssjóði væri eigi hvort sem er mikils til of lítið til að ljúka við þessar eða aðrar vegagjörðir, sem nokkuð kveður að, öðruvísi en á æfalöngum tíma. Það er með öðrum orðum, að hefði átt að halda áfram og hætta eigi fyr en Mosfellsheiðarvegur og Hellisheiðarvegur voru fullgerðir alla leið, þá hefði aðrir landsfjórðungar orðið að bíða tíu ár enn eptir því, að nokkur skapaður hlutur væri gerður til að bæta þjóðvegi öðruvísi en með bráðabyrgðakáki, ruðningum o.s.frv. Það er þá fyrst, er landssjóður er orðinn því vaxinn og þingmenn svo stórhuga, að verja má 50 til 100 þús. kr. á ári til vegagjörða —það er þá fyrst, að verulegt skrið getur komizt á vegalagning um landið. Þá first er hægt að fullgera aðra eins vegi og þá, er hjer hafa nefndir verið, á eigi mjög löngum tíma, og sinna þó öðrum landsfjórðungum að nokkrum mun. Nema ef sjerstaklegar ástæður hefðu svo mikil áhrif á þingið, að það vildi leggja fram fje aukreitis handa einhverjum ákveðnum vegi, svo sem t. d. Mosfellsheiðarveginum, til þess að reyna að auka með því aðstreymi útlendra ferðamanna til landsins, eða vegna brúarinnar yfir Ölfusá: að gera almennilega fært að henni undir eins og hún kemst á, að sumri.

Verði nokkuð gert hjer, þá er það að ljúka við ofaniburð í Svínahraunsveginn, það sem eptir var í fyrra, á kafla í sjálfu hrauninu, og ef til vill að brúa eina litla á skammt frá Beykjavík, á leið póstanna norður og vestur. Það er Leirvogsá, sem getur orðið mikið slæm torfæra, þótt lítil sje fremur. Erlendur Zakariásson hefir verið látinn mæla brúarstæðið nýlega og gera áætlun um kostnaðinn, líklega í því skyni, að tekið verði til starfa í vor. Er gjört ráð fyrir trjebriú, 21 al. á lengd, og 5—6 álna háir steinstöplar. Erlendur Zakariásson, segir svo frá, að vegalengdin

sje alls 1300 faðmar, og er fjórðung vegar (350 faðmar) yfir móa að fara og holt, en hitt mýri, 950 faðmar; en mýrar þykja geta orðið allgott vegarstæði, þótt áður þættu hið versta, meðan vankunnáttan sat í öndvegi. Halli er góður á kafla þessum, og því hægt um frárennsli. En langt þarf nokkuð að sækja góðan ofaniburð, allt að 600 föðm. lengst, og fyrir þá skuld mest er búizt við, að 4 kr. muni kosta hver faðmur í vegi þessum. En fyrir því er fengin full reynsla, að óhyggilegt er að vera mjög spar á ofaniburð, hvort heldur er að vöxtum eða gæðum.



Þingvallarvegurinn 1930

Meðfram Ingólfsfjalli er allgóður vegur mikið af leiðinni undir heiðina, Hellisheiði, en herfilegur úr því lengst af alla leið að Kolviðarhól og Svínahrauni.

—Þess hefir verið áður getið, að mjög mikið er eptir ógjört af Mosfellsheiðarveginum beggja vegna, þótt lokið sje við háheiðina, sjálfan fjallveginn, sem svo er kallaður, og landssjóður á að kosta samkvæmt vegalögunum nýju. Eru það sýslusjóðirnir í Árnessýslu og Gullbringu- og Kjósarsýslu, sem eiga að bera kostnað af því sem ógert er af vegi þessum, en það er sama sem að hafa þar vegleysu eða því sem næst um aldur og æfi; sjóðir þessir hafa í svo mörg horn að líta önnur og nær sjer, og eru þeim auk þess stórkostlegar vegabætur langt um megn, jafnvel á æfalöngum tíma. Það er ósagt látið, hvort landsstjórnin hefir annað í huga með þennan veg, fyr eða síðar. En geta má þess, að landshöfðingi hefir í haust látið Erlend Zakaríasson rannsaka nokkuð vegarstæði til framhalds Mosfellsheiðarvegi að sunnanverðu, frá heiðarbrúninni fyrir ofan Seljadal efri á þjóðveginn austan yfir Hellisheiði. Er þar um tvennt að velja; að halda hina gömlu leið niður Seljadali allt þar til er vegir koma saman skammt fyrir ofan Árbæ, eða að stytta sjer leið með því að nota hinn nýja þjóðveg austur yfir fjall (Hellisheiðarveg) spölkorn upp fyrir Hólm og leggja þaðan nýjan veg eptir holta- og melbörðunum sunnan með Seljadöllum upp á Borgarhólamel, þ. e. þar sem fjallvegurinn undir endunum, en 5 álnir á breidd og 7—8 gamli tekur við. Er síðari kosturinn vitanálnir á lengd. Lauslega áætlaður kostnaður 1700 kr.

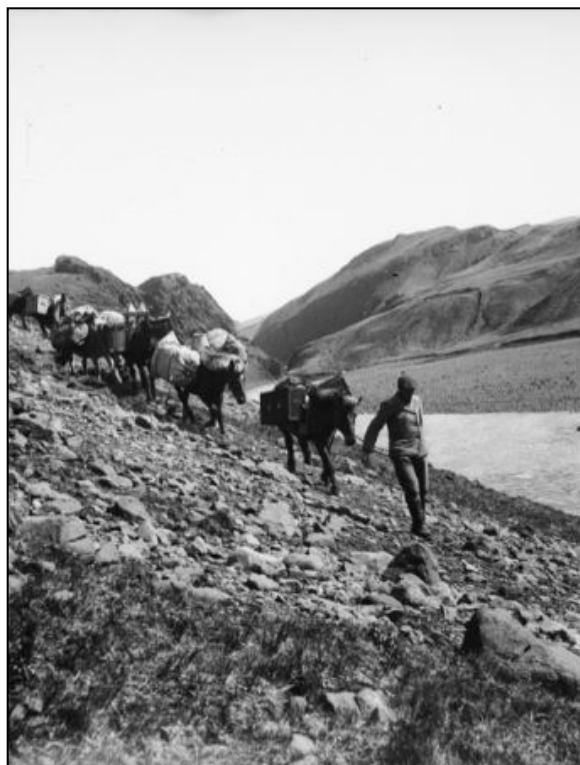
Minnzt var á í sumar er leið í þessu blaði, að brýna nauðsyn bæri til að gera veg frá brúarstæðinu hjerna megin Ölfusár beina leið upp undir Ingólfsfjall, á þjóðveginn þar, jafnskjótt sem brúin væri á komin, með því að hún gæti eigi komið að fullum notum að öðrum kosti, og meira að segja allar líkur til, að margir kysu heldur að fara á ferju yfir ána eins eptir sem áður, heldur en að teffa sig og þreyta á því að brjótast yfir vegleysu og kviksyndi að brúnni. Nú hefir landshöfðingi

látið fyrir skemmstu mæla vegalengdina frá brúarsporðinum væntanlegum upp undir Ingólfsfjall, líklega í því skyni, að fá bætt úr áminntum annmarka við notkun brúarinnar hið bráðasta að auðið er. Legan er langum ákjósanlegri, sje þar engin veruleg fyrirstaða. Hann er nokkuð í þá áttina, er haldið hefir verið fram margsinnis í þessu blaði: að nota sem lengst sameiginlegan veg fyrir báðar heiðarnar, Mosfellsheiði og Hellsheiði, upp fyrir Lyklafell; en það ráð



Seljadalsvegurinn

var því miður eigi í tíma tekið, svo sem kunnugt er. Munurinn á því, að halda gamla veginum ofan Seljadalina, og að leggja nýjan veg niður með þeim að austan og sunnan, er nú svo eptir skýrslu Erlendar, að gamli vegurinn, milli Borgarhólamels og Seláss, fyrir ofan Árbæ, er 10,200 faðmar á lengd, en hinn nýi, frá Borgarhólamel ofan í Gjótulág, þar sem vegirnir eiga að koma saman fyrir ofan Hólm, ekki nema 7,200 faðmar. Þar við bætist, að á hinni nýju leið er landslag heldur sljettlent og þurt; þar er hálent, svo vegur ver sig vel, og vatnsrennsli mjög lítið. En á gamla veginum er svo mikið um vatnsrennsli, stærri og smærri, og sumstaðar kaldavermsl, að þar þarf 4 brýr og 16 rennur; þar er og allhæðótt og lautótt, og fannasamt mjög á veturnum. Ætlar Erlendur, að sá munur muni valdið geta allt að helmings mun á kostnaði, þannig, að vegurinn niður Seljadal o.s.frv. kosti 4—5 kr. faðmurinn, en eptir syðri leiðinni ekki nema 2 kr. 60 aurar. Ætti eptir því allur vegarkafllinn syðri leiðina að kosta 18,720 kr., en hina nyrðri 40,800 kr. með 4 króna verði á faðminum, en 51,000 kr. með 5 kr. verði. Það er því mikið meira en helmings sparnaður, að hætta við gamla veginn (Seljadalsveginn) og taka upp syðri leiðina. Þann einn ókost telja menn á syðri leiðinni, að þar er illt um áfangastaði. En við því segja menn auðgert með því, að ryðja ómerkilega braut niður í Neðri-Seljadalinn, 300 faðma langa, og getur eigi mikið kostað, en vel fært ofan í Efri-Seljadal sunnan af hinum fyrirhugaða vegi, og auk þess smádalir uppi á heiðinni, sem gætu verið áfangastaðir (Rótardalir og Hrossadalir).



Hestar klyfjaðir. Heimild www.atlas.lmi.is/dkmyndir/img/rest/1_171.jpg

Talsvert hefir verið kostað til vegabóta eptir Seljadalnum eða -dölunum fyrir eigi mörgum árum, og stóðu fyrir því vorir eldri, innlendu vegameistarar, einn eða fleiri. Þarf þá ekki frekara því verki að lýsa, og enga áhyggju að bera út af því, að þarf sje merkilegt mannvirki lagt fyrir óðal, ef sá vegur legðist niður.“

Fjárlaganýmæli

Í Ísafold 24. júní árið 1893, er fjallað um einstaka kostnaðarliði í ríkisfjármálum vegna vegagerðar á þeim tíma: ³⁹

„Ætlað er á 1,140,000 króna tekjur til handa landssjóði á fjárlagatímabilinu 1894—1895, og að 44 þús. kr. verði afgangur að því loknu.

Meðal nýmæla í frumvarpi stjórnarinnar er helzt nefnandi talsverð hækkun á vegabótafjenu, upp í 68 þús. kr. alls hvort árið. Þar af eru 3 þús. ætluð verkfræðing (Sig. Thor.), 50 þús. til vegabóta á aðalpostleiðum og 15 þús. til fjallvega. Helmingnum af 50 þúsundunum hvort árið á að verja til Hellisheiðarvegarins, sem er rúml. 2,2 míla og áætlað að kosta muni framundir 5 kr. faðmurinn eða alls um 50 þús. kr., þannig gerður, að nota megi hann sem akveg.

Af 15 þúsundunum til fjallvega hvort árið er ráðgert að 12 þús. fari til þess að ljúka við akveg yfir Mosfellsheiði til Þingvalla. Eru það einkum skemmtiferðir útlendra ferðamanna, sem hafðar eru í huga, þegar um þessa vegagerð er að ræða; hvar sem litið er, fara þess konar skemmtiferðir í vöxt, og mundi megi gjöra ráð fyrir, að aðsókn ferðamanna til Íslands yrði meiri, ef gjört yrði meira til þess, að ferðalagið yrði þeim sem þægilegast, en af því muni í aðra



Sporhella

³⁹ Ísafold 24. júní 1893, bls. 158

hönd leiða ekki lítinn hagnað fyrir landið, eins og reynsla annarra landa sýnir.

Þennan veg hafa t. d. Skálholtslestirnar farið til Suðurnesja og Reykjavíkur öldum saman, og hefir munað um sporin þeirra. Allstaðar er graslendi og hagar góðir með þessum vegi. Þar sem vegurinn liggur yfir Dyrafjöllin eru þau aðeins litill háls með ásum og vellisdölum. Á einum ásnum verður að fara yfir hallandi klöpp, sem nefnd er Sporhella. Hefir myndast sporaslóð í bergið, efst fyrst, en sporin síðan stigist niður eftir klöppinni. Eru nú sporarákarnar með bálkum á milli orðnar um 2 faðm. að lengd (líkist tönnum í greiðu). Vegur þessi hefir nú lengi verið sjaldfarinn. Dyrnar, sem nafnið er dregið af, eru á veginum milli Dyradals og Skeggjadals; er rétt klyffjagengt milli standklettanna. Af vestasta ásnum blasir við útsýn yfir Faxaflóa og Nesin. Vestur eftir Mosfellsheiði sést enn dökk, breið rák eftir umferðina. Þar eru víðir mosamóar, sem margar götur hafa myndast í, og eru enn ekki að fullu grónar. Og þessi vegur hefir á fyrri öldum legið um Hofmannaflöt til Almannadals.”

Þessu skyldu, í annarri heimild, segir: ⁴⁰

„Önnur aðalleiðin austan að hefir verið út með sjó, sunnan Flóa, um Sandhólaferju og Óseyrarferju, og þeir, sem áttu leið vesturyfir heiði, hafa einkum farið Ólafsskarðsveg. Hann er því nær brekkulaus og hrauna. Hellisheiði og Lágaskarð hafa verið sjaldfarnari. Þeir vegir koma saman á Bolavöllum, „Völlum hinum efri“ liggja norðan Svínahrauns, um „Völlu hina neðri“, og saman við Dyraveg hjá Lykla (Litla-?) -felli, og þar litlu neðar hefir Ólafsskarðsvegur einnig komið saman við þá. Nú veit enginn hvar Viðeyjarsel hefir verið, þar sem þeir, er sendir voru úr Hafnarfirði eftir Ögmundi biskupi að Hjalla, áðu áður en þeir lögðu á Ólafsskarð. En mér þykir líklegt að það hafi verið við Selvatn, rétt hjá þessum vegi, sem þar er sameiginlegur fyrir allar áðurnefndar leiðir, og að Elliðarkoti. Sögn sú, að Gizur biskup hafi átt samleið með þeim „upp undir Hellisheiði“ hendir til, að þangað hafi Dyra- og Ólafsskarðsvegir legið saman, eins og hefi hér bent á. Vegaskiftin eru vestast á heiðinni niður frá Lyklafelli; Viðeyjarsel hefir líklega verið litlu neðar [í Lækjarbotnum], og þar gátu þeir hafa skilið. (Helliskot=Elliðakot), hafi þá verið lítt byggt eða í eyði, og hið góða og mikla sumarþéttland þess notað til beitar fyrir selfénað klaustursins. Framangreind ályktun um staðsetningu Viðeyjarsels (Bessastadasels) er ekki með öllu rétt því tóftir þess eru í Lækjarbotnum. Þá lágu Dyra- og Ólafsskarðsvegir ekki saman á Austurleiðunum austan Lyklafells. Ólafsskarðsvegur lá upp frá Lækjarbotnum um Jósepsdal, um Ólafsskarð sunnan Sauðadalahnúka, um Lambafellshraun og Þúfnavelli norðan Geitafells. Vegurinn sést enn mjög vel og er varðaður á milli Ólafsskarðs og Þúfnavalla.

Úr Almannadal hefir legið:

⁴⁰ Björn Bjarnarson, 1914. Um örnefni. Árbók Hins íslenska fornleifafélags, 29. árg., bls. 13-14

„1) vegur til norðurs hjá Reynisvatni niður til veiðistöðvanna við sunnanverðan Kollafjörð, í Blikastaðagerði (þar sjást enn fiskbyrgin), Geldinganesi og Gufunesi, og til verzlunar við kaupmenn, sem þar hafa legið á hinum góðu höfnum (t. d. Hallfreð vandræðaskáld á Leiruvogi), og til Viðeyjar;

2) vegur til vesturs um Árbæ til Seltjarnarness;

3) vegur til útsuðurs yfir Elliðaár á (Vatnsenda-) Skyggnisvaði um Vatnsenda, Vífilsstaði til Hafnarfjarðar, Álftaness og suður með sjó;

4) vegur fyrir ofan Rauðhóla og sunnan Elliðavatn, er farinn hefir verið þá er Elliðaár þóttu torfærar á vöðunum fyrir neðan Vatn.

5) vegurinn austur frá öllum fyrrnefndum stöðum, sameiginlegur upp undir Lyklafell, hverja leið er svo skyldi fara austur yfir hálandið (= fjallið), eins og fyr segir. Einnig til selfara upp í heiðina; Nessel, frá Nesi við Seltjörn, var t. d. í Seljadal í Þormóðsdalslandi, Viðeyjarsel við Selvatn? o.s.frv.

Þá hefir Almannadalur borið nafnið með réttu. En hvenær vegarstefnurnar hafa breyzt má sjálfsagt finna með sögurannsókni, sem eg hefi eigi hentugleika til. Það hefir líklega orðið um sama leyti sem stefnu Mosfellsheiðarvegarins var breytt og hann lagður um Seljadal. Þá hefir Dyravegur hallast norður saman við hann hjá Miðdal (Mýrdal?). Mosfellsheiðarvegur lá áður um Illaklyf sunnan við Leirvogsvatn og ofan Mosfellsdal. Í Illaklyfi eru djúp spor í klappirnar og vegurinn auðrakinn alla leið, þó sjaldan hafi farinn verið á síðari öldum. Á þeirri leið er Tjaldanes, þar sem Egill fyrst var heygður, (nú nefnt Viðiroddi).“

Í Hlín segir árið 1912: ⁴¹

„Kl. 7.30 að morgni lögðum við svo af stað úr Reykjavík. — Segir ekki af ferð okkar fyr en við komum að Baldurshaga. — Þar var þá veitingasala. Þar hvíldum við okkur og hittum þar Sumarliða Halldórsson, skógfræðing, og Einar Halldórsson, mág hans frá Kárastöðum í Þingvallasveit. Þegar þeir heyrðu, hvert ferðinni var heitið, báðu þeir fyrir kveðju að Kárastöðum, og þau skilmæli til Jóhönnu húsfreyju, að þeir bæðu hana að fylgja okkur á Þingvöll. — Þótti okkur nú heldur vænkast ráðið að eiga von á svo góðum fylgdarmanni, því eins og gefur að skilja, er lítið gaman að koma á alókunnuga staði án allrar leiðsagnar. — Ferðin yfir heiðina gekk vel, við smá hvíldum okkur, og svo hittum við vegagerðarmenn, er voru að flytja tjöld sín og annan farangur austur á heiðina, buðu þeir okkur að sitja á hestunum og

⁴¹ Hlín, 38. árg 1956, 1. tbl., bls. 132-133

kerrunum, meðan við áttum samleið. — Þáðum við það með þökkum, það hvíldi fæturna, sem farnir voru að verða sárir, þó farartækin væru ekki sem þægilegust. — Um kvöldið kl. 8.45 komum við svo að Kárastöðum, fengum þar gistingu og góðar viðtökur. — Höfðum við þá gengið þessa leið frá Reykjavík að Kárastöðum á 10 tímum — að frádregnum hvíldum.“

Þingvallavegurinn 1930

Í umfjöllun um Þingvallavegin (tvær greinar) lýsir Matthías Johannessen ferð sinni um veginn með Jónasi Magnússyni frá Stardal undir fyrirsögninni „Svöl fjöll og tær“:⁴²

„Við okum sem leið liggur austur að Þingvöllum. Þaðan var ráðgert að fara um Uxahryggi og Hvalfjörð aftur til Reykjavíkur. Ástæðan til þessa ferðalags var sú, að Jónas bóndi og vegaverkstjóri Magnússon í Stardal átti í vændum 75 ára afmæli, sem er nú í dag. Mig langaði að heyra hann segja frá landinu sem hann þekkir ekki af afspurn, heldur nánnum kynnum — ekki aðeins fjöll og fagra dali, heldur einnig grjótið á heiðinni og mölina sem áin safnaði í sarpinn í farvegi sínum, en liggur nú í veginum og á það til að rjúka, jafnvel í logni.

— *Ég þekkti vel Guðjón Helgason í Laxnesi, sagði Jónas í Stardal, þegar við okum upp Mosfellsdalinn.*

Framundan blasti við Gljúfrasteinn, en Laxnes á vinstri hönd, og nokkru vestar ný og sérkennileg kirkjan á Mosfelli. Og einhvers staðar þarna í moldkyrri jörðinni liggja bein skáldsins, sem var tregt tungu að hræra. Og nú er tunga hans til trés metin. En ekki trúi ég, að bein Egils Skallagrímssonar verði raka og fúa að bráð, eins og kjúkur annarra manna. Og eitt er víst: enn er óstorknað skáldblóðið í Mosfellsdal.

— *Guðjón kom í Laxnes frá Reykjavík 1905, sagði Jónas í Stardal, og öll sumrin frá 1907 og þar til hann dó skyndilega úr lungnabólgu vorið 1919, vann ég undir stjórn hans, lengst af sem flokksstjóri. Eftir lát hans bað Geir Zoëga, vegamálastjóri, mig um að taka við starfinu, og gegndi ég því þar til 1962, að ég fluttist til Reykjavíkur. Ég var tíður gestur í Laxnesi, og kynntist þeim hjónum náði, Guðjóni og Sigríði konu hans.*

Guðjón var einstæður búmaður, og framfarapráin var honum runnin í merg og bein. Hann hafði unun af jarðrækt og húsabótum og var mikill starfsmaður. Hann var annálaður bóndi og ekki fór af honum lakara orð sem vegaverkstjóra. Hann var mjög vel greindur maður og ágætlega að sér. Hann kunni betur til verka en nokkur annar sem ég hef kynnt, var drjúgur verkmaður og handbragð hans með eindæmum. Hann hafði beztu kosti yfirmanns: að kunna allt betur en

⁴² Morgunblaðið 24. júlí 1965, bls. 13 og 15 – og Morgunblaðið 25 júlí 1965, bls. 10-11



Mosfellsheiði (Móskarðshnúkar fjær vinstra megin og Skálafell hægra megin)

undirmaðurinn og geta sagt til. Engan hef ég þekkt, sem kunni eins vel að segja undirmönnum sínum til við vinnu. Ef honum líkaði ekki handtökin, gekk hann þegjandi að verkfærunum og sýndi, hvernig átti að vinna verkið. Það fylgdi honum aldrei hávaði eða mælgí. Ef honum, líkaði ekki kantflái, lét hann taka hann upp aftur. Hann skar öllum mönnum betur sniddur, hann hlóð vegakant af listfengi. Brúarundirstöður og ræsagerð voru af hans hendi eins og bezt verður á kosið — þið hefðuð átt að sjá hvernig hann kenndi okkur að höggva grástein og fella saman í rennukampa. Þá var ekki sementið að troða í götin.

Guðjón hafði verið með Árna Zakaríassyni, verkstjóra, og m.a. lært af honum. Árni var einlyndur maður og skrytinn í háttum, gat verið illa lyntur og ónotahylki, en góður verkstjóri. Hann var heljarmenni að burðum.

Guðjón hafði sagt mér margar skemmtilegar sögur af honum, svo ég lét hann ekki snúa á mig, þegar leiðir okkar lágu saman.

Geir vegamálastjóri frétti, skömmu áður en Guðjón lézt, að hann væri lagstur veikur í lungnabólgu, og hélt að þá væri litið unnið í Þingvallaveginum. Hann sendir Árna austur: Þegar Árni kemur, erum við að slá upp fyrir brúnni við Reykjaá. Það var húðarigning, en karlinn situr sem fastast í hnakknum og horfir þegjandi á okkur. Þá heyrum við að hann tautar við sjálfan sig: „Já, ég vissi að þeir væru að vinna, hér er ekkert verkfall”. Hann tók svo við verkstjórninni og bjó í Laxnesi. Ég sagði við hann einn morgun: „Er ekki rétt að tína saman allt afhögg og trébúta og fara með að Laxnesi?”.

„Jú, við gerum það Jónas. Þú þarna berhöfðaði maður, tíndu búta og farðu með að Laxnesi”. Strákurinn, sem til var talað, gerir eins og fyrir hann er lagt, en er lengi í ferðinni. Þegar hann loks kemur um morgunmatarleytið, fer hann sér að engu óðslega, en lætur hestinn dóla niður götuna. Árni segir ekkert fyrr en búíð er að borða, þá segir hann: „Þú þarna, stígvélaði maður taktu hestinn og vagninn, því maðurinn sem sat í vagninum þarf að hvíla sig”. Þetta þótti okkur í senn skrytin og frumleg ofanígjöf við „þann berhöfðaða”.

Árni hafði lært vegagerð af norskum mönnum, sem hingað voru fengnir skömmu fyrir aldamót, til að leggja Helligheiðarveg og Kamba. Hann var verkstjóri samtímis Einari Finnssyni frá Meðalfelli, sem lagði austurhluta Þingvallavegarins og sprengdi veginn niður Almannaþjá. Einar lærði vegagerð í Noregi og dvaldist þar um fjögurra ára bil. Báðir kunnu þessir menn vel til verka.“

Ég hafði auðvitað mestan áhuga á Guðjóni í Laxnesi, því fáir núlifandi menn þekktu betur föður Nóbelskáldsins en Jónas í Stardal.

Hann hafði verið í vegavinnu á ýmsum stöðum, m.a. á Norðurlandi og Austfjörðum, sem þá voru útlönd í okkar augum. Guðjón var alinn upp á Síðumúlaveggjum í Mýrasýslu, og hafði einkar gaman af að segja frá æskuslóðum sínum og fólkinu þar.

Ég spurði um Halldór Laxness á þessum árum. — Eg sá hann fyrst, sagði Jónas í Stardal, — þegar hann litill drengur kom að Laxnesi með foreldrum sínum. Stundum var hann einnig með föður sínum í vegavinnunni. Ekki þótti mér hann vinnusamur, en góður félagi var hann.

Þegar við ókum framhjá Seljabrekku, stóð Guðmundur bóndi á túninu, enda harðasláttur. Að Seljabrekku hafði ég farið frá Stardal í gamla daga með mjólkina á hestvagni. Nú er öll slík rómantik úr sögunni. Þegar við vorum komnir upp á hæðina austan við Seljabrekku, blasti Stardalur við, hvít húsin með grænu þaki og stórar túnspildur, sem eitt sinn voru holt og mýrar; vestan við bæinn, Stardalshnjúkur með



Mosfellsheiði - ein Þrivarðanna

fallegu stuðlabergi, sem er engin venjuleg húsagerðarlist og álfaborgir við efstu brúnir; þar krunkuðu í gamla daga hrafnar, sem við þekktum, þeir voru vinir okkar; að austan Múlinn með lyngbrekkum og grænum grjótlautum; sunnan hans Leirvogsvatn og samnefnd á, sem hvítnar á Tröllafossberginu; við Hrafnhólana hef ég heyrt tröllkonur kallast á, þá var Oddur gamli í Þverárkoti enn á lífi; norður af bænum og nær himninum síljós Móskaðshnjúkur austan Esju, en þar enn austar Skálafell, og milli þess og Móskaðshnjúks, Svínaskarð; sagt er að milli Skálafells og Akureyrar séu engin fjöll á hálendinu, þaðan er því viðsýn mikil til allra átta.

Jónas renndi auga heim að bænum. Nú hefur hann flutt til Reykjavíkur og Magnús sonur hans

tekinn við. Ég hugsaði um þá löngu liðnu tíma, þegar ég smalaði Skálafellið. Síðan var liðið heilt jarðsögutímabil.

Jónas segir mér að minnst sé á Stardal í Landnámu. Þar nam land Hallur goðlausi.

Ég spyr auðvitað um þjóðleiðina milli Kjósar og Mosfellsdals. Hann svarar því til, að Svínaskarð hafi fyrr meir verið illræmt mjög, og komist í þjóðsögur fyrir bragðið. Þar eru brött hengigljúfur og þótti hættulegt að fara leið þessa í hálfu og vetrarhríðum, sneiða þvergil og einstig með tannhvössum gljúfurgarði. Þó var þetta alfaraleið, enda miklu styttra en fara vestur fyrir Esju. Einnig voru pósthjólir fastur liður í sögu Svínaskarðs. Sunnar í Móskarðshnjúk er tröllkarl, sem þar dagaði uppi og enn sést vel. Hann er með miklum svip eins og vera ber; andlitið úr basalti eins og sjá má á ljósgulu yfirbragði þess.

Jónas sagði mér að móðir sín hefði stundum kallað Móskarðshnjúk, Kerlinguna. „Nú er sól á Kerlingu”, sagði hún, þegar hún leit til fjalla. Ljós litur líparítkeilunnar verkar á mann eins og eilíft sólskin. Ekki tók ég sérstaklega eftir því þegar ég var drengur. Þá beindist hugurinn að smærri og viðráðanlegri hlutum, lömbum og svörtu lyngi. Og þó! Þegar maður fékk að smala Skálafellið. Þá var hlaupið við fót; þá kom jarmið eins og bergmál úr jörðinni; þá talaði landið tungum. Og heilagur andi kom yfir bændurna.

Um þetta var ég að hugsa þegar Jónas sagði:

— Voveiflegir atburðir áttu sér stað á Svínaskarði í gamla daga. Í minni tíð urðu þar tveir menn úti, um 1930; Kjósverji, Eyjólfur frá Þorláksstöðum, er aldamótaárið varð þar úti ungur latínuskólapiltur, Elentínus

Þorleifsson frá Hækingsstað í Kjós. Það gerðist á aðfangadag jóla. Pilturinn var að fara í jólafríð heim til foreldra sinna. Hann kom við í Fitjakoti, lagðist til hvíldar í fjárhúsinu, en þá kom bóndinn að honum og bauð honum í bæinn. Hann þá það og svaf nóttina. Ég var tíu ára þegar þetta gerðist en man atburðinn nákvæmlega. Um



Mofellsheiði (varða við Austurleiðina vestan Lyklafells)

morguninn skall hann saman með blindhríð, og mikil ófærð fyrir. Elentínus hefur gefist upp á leiðinni, enda óvanur gönguferðum sitjandi á skólabeck flesta daga. Hann fannst ekki fyrr en í þorrabyrjun, þegar hlánaði. Þá sást á göngustaf hans eftir mikla leit, og líkið var grafið úr gaddinum. Ekki var vitað um ferðir hans heima í Kjósinni fyrr en allöngu eftir að hann lést á skarðinu. Elentínus var innan við tvítugt, efnispiltur. Hann hafði verið á réttri leið og kominn norður fyrir skarðið. Þar varð hann til.

Ég virti Móskaðshjúk fyrir mér litla stund. Einhvern veginn þótti mér hann ekki eins fallegur og fyrr. Sólargeislarnir voru horfnir í líparítið, og fól aftanmóðan á fjallinu flökti eins og skuggar á þili. En Jónas í Stardal er öllu vanur. Hann hélt áfram eins og ekkert væri og sagði mér nú frá æsku sinni.

—Magnús faðir minn flutist að Stardal með foreldrum sínum frá Breiða vaði í Langadal. Faðir minn hóf búskap í Úthlíð í Biskupstungum, og þar er ég fæddur. Hann var heljarmenni að burðum, og skemmtilegur þótti öllum. Hann dó ungur, náði rétt fertugsaldri. Hann þoldi illa fjallaloftið í Stardal. Það greri varla á honum skeina, þegar hann var þar.

Ekki ókum við heim að Stardal þessu sinni, því við áttum langa leið fyrir höndum. Við keyrðum yfir brúna hjá Leirvogsvatni, þar sem áður voru Svanastaðir, heldur reisulegt veitingahús í gamla daga undir stjórn Valgerðar Gísladóttur. Ingólfur Ísdal sagði Jónasi frá því, að hann hefði séð 7 svani á vatninu vorið sem veitingahús þeirra hjóna var byggt. Af því dró það nafn sitt.



Stardalur

Jónas í Stardal minntist nú aftur á vegavinnuna. Hann sagðist ávallt hafa haft áncægju af verkstjórastarfinu — og aldrei leið mér betur en þegar ég hafði mesta umsjón, það var á árunum 1928—'30. Þá var vegurinn frá Laxnesi að vegamótum gamla Þingvallavegarins lagður, en hann er 18 kílómetrar. Þá eru eftir 11 kílómetrar að Þingvöllum. Vegalagningin gekk fyrir sig eins og í styrjöld, svo mikill var flýtirinn og peningarnir ekki skornir við nögl. Það tókst líka að koma veginum austur fyrir Alþingishátíðina. Hann var góð samgöngubót vegna þess að hann lá um snjóléttara land en gamli vegurinn, sem var sunnar á heiðinni og lá upp frá Miðdal og upp Borgarhóla.

Hann var byggður á árunum 1889—'96. Þá var gerður vegurinn niður gjána og gamla trébrúin

yfir Drekkingsarhyl. Vegurinn sem nú liggur um gjána er sá sami og þá var lagður. Auðvitað voru þessir elztu vegir einungis ætlaðir hestvögnum, en þeir voru þó ágætir, og má geta þess að gamli Þingvallavegurinn var 6 álna breiður. Fyrstu bílarnir óku hann ekki fyrr en 1914.

Gamli Þingvallavegurinn gat ekki fullnægt umferðinni á Alþingishátíðina 1930. En skiptar skoðanir voru um hvað gera skyldi, hvort fremur ætti að breikka gamla veginn og lagfæra, en gera nýjan veg um Mosfellsdal. Geir Zoëga sagði mér að Jóhannes bæjarfógeti, formaður Alþingishátíðarnefndar, hefði sagt í nefndinni, að hann mundi segja sig úr henni, ef nýr vegur yrði ekki lagður um Mosfellsdal, þannig að unnt væri að mynda einskonar hringbraut milli Reykjavíkur og Þingvalla. Geir Zoëga var sömu skoðunar, og áleit að gera ætti þennan nýja veg, m.a. vegna þess að ekki var til góður ofaniburður meðfram gamla veginum, og auk þess taldi hann ekki að einn vegur mundi anna umferðinni, eins og á daginn kom. Við Þingvallaveginnum unnu margir vegavinnuflokkar. Þá var allt handunnið, nema hvað bílar voru notaðir til að aka slitlaginu á veginn. Oftast unnu þar milli 30 og 40 menn, og síðasta vorið fyrir hátíðina allt að 80, þá voru verubílarnir flestir 24, auk 20 hestvagna. Þá var meðaldagkaup 11 krónur fyrir 10 tíma vinnu. Síðustu dagana fyrir hátíðina fór ég til Reykjavíkur að sækja kaupið, það var hálfsmánaðar kaup handa mannskap og bílstjórum, kr. 24 þús. Það þótti Ásgeiri Ásgeirssyni, skrifstofustjóra hjá Vegagerðinni, miklir peningar og spurði þegar ég sótti þá í skrifstofu hans: „Ertu bara á einum bíl!“ Ég skildi að þetta var háðglettni.

Alþingishátíðarvorið var rigningsamt og vegamálastjóri óttaðist að ekki mundi hægt að fullgera veginn fyrir hátíðina, en síðustu vikurnar stytti upp og verkinu miðaði mjög vel áfram, og svo bætti ekki sízt úr skák, að góður ofaniburður fannst við Bugðu. Hann hefur alltaf síðan verið notaður, en er nú orðinn af skornum skammti. Nýi vegurinn var vígður með rommi hér við Sauðafell, líklega einasti vegurinn á landinu, sem svo mikið hefur verið haft við.

Þegar við ókum frá Leirvogsvatni austur heiðina, sagði Jónas í Stardal mér frá því, að sunnan við Alþingishátíðarvegin, væri hin forna Þingvallaleið og má enn glöggst sjá götutroðninga. Leið þessi lá frá Reykjavík upp Mosfellsdalinn inn svonefnd Köldukvíslarvöð, bar sem fara þurfti 8 sinnum yfir ána. Síðan var haldið upp hjá Skeggjastöðum sunnan Stardals og norðan Leirvogsvatns, sunnan Illaflóa, sem er mýri með heiðarjaðrinum sunnan Sauðafells. Þá austur að Moldbrekkum, þaðan um Þrívörðu og Vilborgarkeldu, þar sem nýi og gamli vegurinn mætast. Hann sagðist ekki vita til að neinn þekkti uppruna þessa síðastnefnda örnefnis, en það kemur fyrst fyrir í Harðarsögu Hólmverja. Úr keldunni lá vegurinn að Kárastöðum um Skálabrekkuháls, og loks eftir Hallanum sunnan við Almannagjá, þar sem nú eru sumarbústaðir. Þar er vegurinn horfinn vegna þess að landið seig, að öllum líkindum á árunum 1783 til '85 þegar Laki gamli hreytti úr sér ónotunum yfir landsfólkið. Guðmundur Davíðsson, fyrrum þjóðgarðsvörður, sagðist hafa fundið leifar gömlu götunnar í fjöruborði Þingvallavatns, og

virtist hún hafa sokkið um alin.

Margar götur lágu til Þingvalla úr vesturátt; t.d. komu Kjósæringar og Skordælingar yfir Kjósarskarð, sem liggur milli Kjalar og Skálafells, um það rennur Laxá úr Stíflisdalsvatn; héldu þeir síðan austur Kjósarheiði, en svo heitir hálendið milli Selkots og Kárastaða, þar sem enn liggur reiðvegurinn um þessar slóðir.

Jónas í Stardal sagði, að örnefnið Kjósarheiði benti til að Stíflisdalur hefði fylgt Kjósinni til forna, þó hann kæmi síðar meir undir Þingvallakirkju. Selkot var að öllum líkindum hjáleiga frá Stíflisdal, eða jafnvel frá Seli á Þingvöllum. Nú eru bæði Stíflisdalur og Selkot í eyði. Ábúð í Stíflisdal hélzt þar til í fyrra, en Selkot lagðist af um 1950.

Og Jónas hélt áfram: — Bóndinn sem þar bjó milli 1860—70, Sigurður að nafni, átti 14 eða 15 börn. Magnús, faðir minn, man vel eftir honum. Til þess var tekið að aldrei sást rifa í flik, sem Selkotsbörn voru í, en stundum voru bæturnar aftur á móti í öllum regnbogans litum. Þarna í kotinu ríkti mikil hirðusemi og ómenguð gleði á heimilinu, sagði faðir minn mér. Síðan hafa ýmsir búið í Selkoti. Miklar ættir eru komnar frá Sigurði og konu hans, og stundum talað um Selkotsætt.

Og nú benti Jónas á Stíflisdal og vatnið, og enn austar í dalkrikann, þar sem stendur Selkot, en sést ekki frá veginum. Svo einkennilega vildi til að ég hafði komið að Selkoti í sept. í fyrra, þá var heiðin rauð glóð af lyngi. Við Bjarni Benediktsson höfðum gengið frá Brúsastöðum eftir hinum forna reiðvegi Kjósæringa og skoðað eyðibýlið. Síðan hefur það oftlega leitað á hug minn eins og vörðubrot úr síkvikri fortíð.

Við vorum komnir á Þingvöll. Dumbungur lá yfir þessum ginnhelga stað, eins og öll saga Drekkingarhyls væri skráð á velkt bókfell skjýanna. Hér hittust þeir, hér hættu þeir að vera víkingar, gerðust héraðsríkir bændur. Ekki þykir mér lengur sérstaklega minnisstætt að koma á Þingvöll. Staðurinn og saga hans eru að vísu ævintýri en þetta ævintýr er svo rótgróið brjósti hvers Íslendinga, að um það þarf hvorki að hugsa né tala. Þingvellir í hugum Íslendinga er jafn sjálfsgöður hlutur og blóð renni um æðar. Þegar blóðið storknar, deyr líkaminn. Þegar Þingvellir hætta að vaxa í hjarta Íslendinga, deyr landið í brjósti hans.



Skógargata á Þingvöllum

Þegar við ókum yfir brúna á Drekkingsarhyl, titraði hún undan þunga bilsins. Þannig hefur íslensk kona fundið á þessum stað titring lögspekinnar hríslast um hverja taug, hverja sin. Hvað var helvíti Dantesar á móti þeim dauðans ugg, sem lagði af þessum stað? Og ósálfrátt þakkar maður guði fyrir að hafa ekki hlotið þau vafasömu forréttindi, að vera á miðöldum íslensk kona og ástheit.

En þegar út í slíkar ógöngur ímyndunaraflsins var komið lét Jónas í Stardal til sín heyra, og fræddi okkur m.a. á því, að Þingvallarétt hefði alltaf verið á mánudegi í 22. viku sumars. — Þegar eg var ungur maður, sagði hann, var siður að halda réttarball upp við réttina, sem þá stóð á Öxarárbökkum. Þá var margt æskufólk í Þingvallasveit og vakað alla nóttina við réttina, leikið og dansað.

1912 vorum við að steypa Öxarárbrúna og lágum í tjöldum í gjánni. Þessi brú, sem við nú förum yfir, er að stofni til gamla brúin, sem við þá steypum, en hún var breikkuð til muna fyrir Lýðveldishátíðina.

1896 var sett trébrú yfir Drekkingsarhyl, þar var hún þangað til við steypum nýju brúna 1912. Trébryrnar entust illa, þær fúnuðu fljótt. Jæja. Þegar við vorum við brúarsmíðina, héldum við réttarballið í Valhöll, þar sem hún stóð nyrzt í skeifunni milli Öxarár og vegarins heim á Þingvöll. Síðan var það alltaf nefnt Konungshúsið, sem reist var 1907 og þá stóð í jaðrinum skammt norðan við gömlu Valhöll. Konungshúsið var flutt 1929, og stendur nú sunnan við nýju Valhöll, og gengur undir nafninu Ráðherrabústaður, eins og þú veizt. Í Konungshúsinu var réttarballið haldið í mörg ár. Þar var dansað í einni stofunni, en veitingar í annarri. Ekki var leyfilegt að koma inn í þá þriðju, þar sem konungshúsgögnin voru. Oft var farið í leiki á böllum þessum og rímur kveðnar. Þarna spilaði ég oftast á harmonikku, enda hlaut ég snemma það virðingarstarf að vera fyrsti spilari kvenfélagsins í Þingvallasveit. Í Konungshúsinu voru góðar gleðir og margur skemmti sér vel. Þá þótti ekki fint að láta ungar stúlkur sjá á sér vín, en einstaka karl fékk sér lög.

Svo benti Jónas á bæjartættur austan undir Lögbergi og sagði að þar hefði Snorrabúð staðið. Jónas kallaði hana stekk. Hann var reiður ungur maður. Hvar skildi hann nú ala manninn? Hinn forni vegur frá Almannagjá lá gegnum skarðið vestan við Snorrabúð, og var flóraður grjóthellum, en gamla Þingvallaleiðin lá öll um gjána, a.m.k. eftir 1785, þegar vegurinn meðfram vatninu var sokkinn. Frá Snorrabúð lá leiðin niður að vaði á ánni. Þar gengu menn á hólmi, þegar Ísland var enn spennandi stórveldi.

Þegar við nokkru síðar ókum nýju leiðina austan Meyjarsætis á leið til Uxahryggja, benti Jónas í Stardal einnig á flóraðan helluveg, sem liggur upp kleifina meðfram nýja veginum, sem nú er.

Þessi gata er án efa mjög gömul, alls ekki yngri en frá tímum Bjarna Thorarensens, og líklega miklu eldri. Bjarni lét fyrstur manna ryðja Kaldadal og Skúlaskeið, sem liggur suðvestan undir Langjökli. — Ég sakna þess að vegurinn yfir Skúlaskeið var lagður niður, segir Jónas í Stardal. Þar er einhver mesta grjóturð sem til er á Íslandi og sérkennileg að því leyti, auk þess sem þjóðsagan og Grímur gamli Thomsen varpa ævintýraljóma á þessar slóðir; loks er leiðin lengd til muna með því að færa hana norður að Geitá. En hitt er rétt, hélt hann áfram, að sú leið sem nú er farin, er snjóléttari. En leiðin sem Bjarni lét ryðja, er undragóð vegna þess að botninn á götunni er harður og sléttur sandur. - Ég held að segja meg þess að Bjarni Thorarensen sé fyrsti valdsmaður hér á landi, sem lætur ryðja fjallvegi. Ég hef heyrt sagt að hann hafi látið ryðja Holtavörðuheiði. Það hefur verið snemma á 19. öld. Í Hrafnhólum, neðan Tröllafoss, bjó á síðustu öld maður sem Kristján hét Bjarnason, og hafði tekið þátt í ruðningnum á Holtavörðuheiði. Móðir mín, sem var alin upp í Þverárkoti sagði mér af honum, hún mundi hann vel. Hann var ekki við alþýðuskap. Kristján þessi var faðir Kristjáns krumma, sem gamlir Reykvikingar kannast við. Sá var vatnskarl og verkamaður í höfuðborginni.

Þegar komið var að Biskupsbrekku, létum við stöðva bifreiðina með þessum orðum Jónasar í Stardal: — Þórður hreppstjóri í Móum á Kjalarnesi, faðir Björns Þórðarsonar sagði eitt sinn, að það væri lítið land að komast með kaffið út úr landareigninni, eins og hann orðaði það. Og Ísland er ekki lítið land, ekki einu sinni á tímum nýmóðins tryllitækja. Þess vegna þurftum við að skreppa út og anda að okkur.

„Ekki ókum við heim í Stardal þessu sinni, því við áttum langa leið fyrir höndum. Við keyrðum yfir brúna hjá Leirvogsvatni, þar sem áður voru Svanastaðir, heldur reisulegt veitingahús í gamla daga undir stjórn Valgerðar Gísladóttur. Ingólfur Ísdal sagði Jónasi frá því, að hann hefði séð 7 svani á vatninu vorið sem veitingahús þeirra hjóna var byggt. Af því dró það nafn sitt.⁴³

Jónas í Stardal minntist nú aftur á vegavinnuna. Hann sagðist ávallt hafa haft ánægju af verkstjórastarfinu — og aldrei leið mér betur en þegar ég hafði mesta umsjón, það var á árunum 1928—'30. Þá var vegurinn frá Laxnesi að vegamótum gamla Þingvallavegarins lagður, en hann er 18 kílómetrar. Þá eru eftir 11 kílómetrar að Þingvöllum. Vegalagningin gekk fyrir sig eins og í styrjöld, svo mikill var flýtirinn og peningarnir ekki skornir við nögl. Það tókst líka að koma veginum austur fyrir Alþingishátíðina. Hann var góð samgöngubót vegna þess að hann lá um snjóléttara land en gamli vegurinn, sem var sunnar á heiðinni og lá upp frá Miðdal og upp Borgarhóla. Hann var byggður á árunum 1889—'96. Þá var gerður vegurinn niður gjána og gamla trébrúin yfir Drekkingsarhyl. Vegurinn sem nú liggur um gjána

⁴³ Morgunblaðið 25 júlí 1965, bls. 10-11

er sá sami og þá var lagður. Auðvitað voru þessir elztu vegir einungis ætlaðir hestvögnum, en þeir voru þó ágætir, og má geta þess að gamli Þingvallavegurinn var 6 álna breiður. Fyrstu bílarnir óku hann ekki fyrr en 1914. Gamli Þingvallavegurinn gat ekki fullnægt umferðinni á Alþingishátíðina 1930. En skiptar skoðanir voru um hvað gera skyldi, hvort fremur ætti að breikka gamla veginn og lagfæra, en gera nýjan veg um Mosfellsdal. Geir Zoëga sagði mér að Jóhannes bæjarfógeti, formaður Alþingishátíðarnefndar, hefði sagt í nefndinni, að hann mundi segja sig úr henni, ef nýr vegur yrði ekki lagður um Mosfellsdal, þannig að unnt væri að mynda einskonar hringbraut milli Reykjavíkur og Þingvalla. Geir Zoëga var sömu skoðunar, og áleit að gera ætti þennan nýja veg, m.a. vegna þess að ekki var til góður ofaniburður meðfram gamla veginum, og auk þess taldi hann ekki að einn vegur mundi anna umferðinni, eins og á daginn kom. Við Þingvallaveginnum unnu margir vegavinnuflokkar. Þá var allt handunnið, nema hvað bílar voru notaðir til að aka slitlaginu á veginn. Oftast unnu þar milli 30 og 40 menn, og síðasta vorið fyrir hátíðina allt að 80, þá voru vörubílarnir flestir 24, auk 20 hestvagna. Þá var meðaldagkaup 11 krónur fyrir 10 tíma vinnu.

Síðustu dagana fyrir hátíðina fór ég til Reykjavíkur að sækja kaupíð, það var hálfsmánaðar kaup handa mannskap og bílstjórum, kr. 24 þús. Það þótti Ásgeiri Ásgeirssyni, skrifstofustjóra hjá Vegagerðinni, miklir peningar og spurði þegar ég sótti þá í skrifstofu hans: „Ertu bara á einum bíl!“ Ég skildi að þetta var háðglettni.

Alþingishátíðarvorið var rigningsarsamt og vegamálastjóri óttaðist að ekki mundi hægt að fullgera veginn fyrir hátíðina, en síðustu vikurnar stytti upp og verkinu miðaði mjög vel áfram, og svo bætti ekki sízt úr skák, að góður ofaniburður fannst við Bugðu. Hann hefur alltaf síðan verið notaður, en er nú orðinn af skornum skammti. Nýi vegurinn var vígður með rommi hér við Sauðafell, líklega einasti vegurinn á landinu, sem svo mikið hefur verið haft við.

Þegar við ókum frá Leirvogsvatni austur heiðina, sagði Jónas í Stardal mér frá því, að sunnan við Alþingishátíðarvegin, væri hin forna Þingvallaleið og má enn glögg sjá götutroðninga Leið þessi lá frá Reykjavík upp Mosfellsdalinn inn svonefnd Köldukvíslarvöð, bar sem fara þurfti 8 sinnum yfir ána. Síðan var haldið upp hjá Skeggjastöðum sunnan Stardals og norðan Leirvogsvatns, sunnan Illaflóa, sem er mýri með heiðarjaðrinum sunnan Sauðafells. Þá austur að Moldbrekkum, þaðan um Þrívörðu og Vilborgarkeldu, þar sem nýi og gamli vegurinn mætast.“

Vilborgarkeldan og vegamálin

Í Vísir árið 1981 er skemmtileg frásögn Svarthöfða um vegina út frá Reykjavík.⁴⁴

„Þótt enn sé snemmt og sumardagurinn fyrsti ekki alveg kominn, bauð tíðarfarið upp á margvíslegar ferðir um páskana. Flestir munu hafa lagt leið sína um nágrenni Stór-Reykjavíkursvæðisins og látið sig hafa það að aka nokkurn óþarfa í bil, þótt bensinið sé dýrt. Dýrara á það eftir að verða. Nú er oliutunnan í 32 dollurum, en talið er að hún verði komin í áttatíu dollara árið 1985. Þá mætti ætla að bensínlítrinn hér verði um fimmtán hundruð krónur gamlar. Þýðir lítið í slíku árferði að tala um sparneytna bíla einfaldlega vegna þess að bensín verður ekki kaupandi, hvorki á þau tæki, sem eyða tíu lítrum á hundraðið eða tæki sem eyða tuttugu lítrum. Miðað við slíka þróun má ætla að svonefnd helgidagakeyrsla falli niður að mestu nema á móti komi mikil lagfæring vega, sem sparar í raun mikið bensín. Þó eru góðir vegir ekki nema hluti af lausn vandans, en engu að síður sú lausn sem við ráðum yfir. Um verðlag á bensíni ráðum við hins vegar engu. Fólk sem býr í þéttbýli og vinnur langan vinnudag, eins og dæmið um rúmlega milljón króna verkamannalaun sýnir, þarf að eiga þess kost að komast út í náttúruna um helgar. Úr þessari þörf hefur verið leyst með ökuferðum austur yfir fjall, eins og það er kallað, kaffidrykkja í Eden og Þingvallahringnum.

Um hundrað þúsund manns búa á þéttbýlissvæðinu við Faxaflóa, og mikill hluti þess mannsafnaðar telur eitt helsta útivistarsvæði sitt vera á Þingvöllum og þar í grennd. Aftur á móti bendir vegalagning til Þingvalla ekki til þess að þar hafi hundrað þúsund manns hagsmuna að gæta. Lengi vel hefur það verið svo, að fé til Þingvallavegar hefur verið falið í vegafé til Suðurlands alls, og hafa þá svonefndir „nauðsynjavegir” verið látnir ganga fyrir. Þess vegna hefur í raun aldrei verið unnið neitt að ráði að lagfæringum á Þingvallavegi nema fyrir Þjóðhátíðir, og hefur það þó orðið að hávaðamáli í hvert sinn.

Fyrir Alþingishátíðina 1930 var gerð tilraun til að leggja nýjan veg alla leið til Þingvalla. Nýi vegurinn náði eftir það að Vilborgarkeldu. Síðan hefur ekki verið bætt við hann. Vilborgarkelda er mýrardrag austast í Mosfellsheiði áður en stefna er tekin beint niður af heiðinni. Á þeirri beygju mættust gamli Mosfellsheiðarvegur og nýi vegurinn 1930. Fyrir þjóðhátíðina 1974 náðu framkvæmdir á Þingvallaleið ekki



Þingvallavegurinn 1930

⁴⁴ Vísir 21. apríl 1981, bls. 31

austur fyrir Vilborgarkeldu heldur, þótt unnið væri að lagfæringu vega á Þingvallasvæðinu sjálfu. Þannig er Vilborgarkelda orðið eitt helsta kennileiti íslenskra vegamála í dag, og að því er virðist hreint óyfirstíganleg kelda. Ætti raunar að reisa af henni lóðrétt minnismerki, svona eins og „acupuncture“ kríuna um hann Ragnar í Mundakoti, sem reist var við Eyrarbakka á dögnum. Ekki er við því að búast að Þingvallavegur komist í lag áður en bensínlítrinn fer í fimmtán hundruð krónur. Þó gæti það skeð ef bæjarfélög á þéttbýlissvæðum við Faxaflóa gripu inn í málið og segðu sem svo: Þingvellir eru okkar útivistarsvæði og þess vegna leggjum við í sameiningu varanlegan veg þangað, þó gegn því skilyrði að ríkið leggi varanlegan veg frá Þingvöllum og um Sog niður á Grímsnesveg. Þannig mætti með sameiginlegu átaki flýta fyrir vegarlagningu á þessari vinsælu og fjölförnu sumarleið, og komast fram úr Vilborgarkeldunni, þar sem framkvæmdir hafa setið fastar síðan sumarið 1930.

Enginn veit lengur hver þessi Vilborg hefur verið. En þetta hefur að líkindum verið ein herjans kerling, fyrst kelda hennar hefur orðið slíkur farartálmi á leiðinni austur á gamla þingstaðinn.”

„Nýr konungsvegur til Hafnarfjarðar“

Í jónablaði Samfylkingarinnar í Hafnarfirði árið 2013 fjallar Lúðvík Geirsson m.a. um „konungsveginn“ ofan Hafnarfjarðar: ⁴⁵

„Hraunið ofan Hafnarfjarðar hefur löngum verið farartálmi, hvort heldur er fyrir mannfólk eða skepnur. Allt fram undir lok 19. aldar voru engar greiðar samgönguleiðir út frá hinum sívaxandi byggðarkjarna við Fjörðinn og þeir sem áttu erindi til eða frá Hafnarfirði, urðu að notast við troðna hraunstíga hvort heldur var út á Suðurnes um svokallaða Alfararleið, austur í sveitir um Selvogsgötu eða um illfæra hraunstíga norður úr bænum til Innnesja og Reykjavíkur.

Margar lýsingar eru til um þennan erfiða ferðamáta, ekki síst frá erlendum ferðamönnum sem sóttu Ísland heim fyrr á öldum. Skoski presturinn Ebenezer Hendersen sem kom ríðandi til Hafnarfjarðar frá Reykjavík sumarið 1814 segir í ferðalýsingu sinni að hann kenni mjög í brjósti um hestana sem þurfa að stíka þessa ósléttu slóð yfir hraunið og ferðalangar þurfa að gæta varkárni til að hrufna sig ekki á fótleggjunum.

Stígarnir dugðu vart til að komast um með klyfjaða hesta og vagnleiðir voru hvergi til staðar, enda þekktu landsmenn ekki til slíks flutningsmáta fyrr en um aldamótin 1900.“

⁴⁵ Lúðvík Geirsson, 2013. Samfylkingin í Hafnarfirði, jónablað 2013, bls. 4



Þingvallaleiðir við Vilborgarkeldu

„Hafnarfjarðarvegabótasjóður“

Einn helsti framfarasinni í litla þorpinu við Hafnarfjörð á síðari hluta 19. aldar var Christen Zimsen. Hann fluttist í Fjörðinn árið 1866 og gerðist verslunarstjóri við Knudtsonverslun og veitti henni forstöðu í tvo áratugi samhliða því sem hann stýrði verslunum í bæði Reykjavík og Keflavík. Síðar rak hann sína eigin verslun þar til fjölskyldan fluttist til Reykjavíkur árið 1892. Zimsen giftist Önnu Jurgensen kjör- og systudóttur Jes Th. Kristiansen, sem einnig var kaupmaður í Hafnarfirði á þessum tíma. Zimsen og Anna bjuggu lengstum sinn búskap í Hafnarfirði í húsi Bjarna Sívertsen. Þau eignuðust 10 börn. Þeirra á meðal var Knútur Zimsen síðar borgarstjóri Reykjavíkur.

Skömmu eftir að Zimsen kom í fjörðinn fór hann að huga að bættum samgöngum á landi, ekki síst við höfuðstaðinn í Reykjavík. Í árslok 1871 beitti hann sér fyrir stofnun sérstaks vegabótasjóðs til að gera úrbætur á þáverandi vegaslóða og fékk hann ýmsa aðila bæði í Hafnarfirði og nágrennabyggðum í lið með sér. Sjóðurinn var nefndur „*Hafnarfjarðar vegabótasjóður*“ og tilgangur hans að safna gjöfum og samskotum til að „*gjöra almenningsveg yfir Garðahraun frá Hafnarfirði inn að Hraunsholti*“ eins og sagði í stofnskrá sjóðsins.

Mesti farartálminn í Hafnarfjarðarhrauni

Undirtektir voru almennar og góðar og töluvert fé safnaðist í sjóðinn eða hátt í 900 ríkisdalir á hálfu öðru ári. Framkvæmdir hófust þegar sumarið 1872 og miðaði vel. Vegaslóðinn var upphækkaður og gerður 5-6 álnir á breidd. Lögð var áhersla á að hafa veginn sem beinastan og tókst þannig að gera hann þriðjungi styttri en hinn fyrri krókastíg. Mikil umferð og sívaxandi var milli þessara stærstu byggðarkjarna á suðvesturhorninu jafnt um sumar sem vetur. Nokkuð greiðfært var lengstan hluta leiðarinnar en stígurinn í gegnum hraunið ofan Hafnarfjarðar var jafnan mikill farartálmi.

„Í hrauni þessu eru mjög fáar hellur, en víðast hvar eru klettadrungur hrúguð saman, og innan um þessi klungur eru djúpar lautir. Stígurinn hefir um aldr og æfi undist fram meðal kletta þessara. Hann er örmjór, svo að ferðamenn optlega hafa komist í hin mestu vandræði, þá er þeir mættu lest í stignum eða lestir mættust. Um vetur fylltust allar lautir í hrauninu djúpum snjó, og varð þá hraunið alófært”, segir í frétt í blaðinu Víkverja sumarið 1873 þar sem fjallað var um vegaframkvæmdirnar.

Konungur stráði silfurmynt á nýja veginn

Alt kapp var lagt á að ljúka að mestu vegagerðinni áður en hátíðarhöld vegna 1000 ára afmælis byggðar í landinu færu fram sumarið 1874. Þá síðsumars kom Kristján IX konungur Danmerkur og Íslands færandi hendi með nýja stjórnarskrá og gerði sér m.a. dagsferð suður í Hafnarfjörð og var nokkurs konar óformleg vígsla hins nýja vegar.

Ólafur Þorvaldsson lýsir í bók sinni „Áður en fifan fýkur“ þeim merka degi er kóngur reið með föruneyti inn í Hafnarfjarðarhraun, en afi Ólafs, Ólafur Þorvaldsson í Ólafsbæ var verkstjóri vegagerðarmanna:

„Dag þann, sem kóngurinn kom til Hafnarfjarðar, voru vegagerðarmenn að vinnu sinni. Þegar þeir sáu til ferða konungs og fylgdarliðs hans, röðuðu verkamennirnir sér upp báðum megin vegar og heilsuðu og fögnuðu konungi. Konungur stöðvaði hest sinn milli raða verkamanna, tók nokkrum sinnum handfylli af silfurmynt úr vösum sínum og stráði á veginn, þar sem hann var sléttur. Þegar konungur hélt ferð sinni áfram, varð nokkur handargangur við að ná í eitthvað af aurunum, sem meira var til minningar heldur en til nota.“

Enn frekari vegabætur

Nýi vegurinn í gegnum Hafnarfjarðarhraun var mikil samgöngubót. Áfram var unnið næstu ár að frekari vegabótum og var verkið fullklárað árið 1878. Rúmum áratug síðar var enn á ný

farið að huga að vegabótum milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur. Var þá ráðist í að lagfæra enn frekar erfiðustu kafla leiðarinnar auk þess að breikka veginn og gera hann vagnfæran.

Árið 1861 tók hins vegar gildi tilskipun um vegi á Íslandi og var þar lagður grunnur að skipulegri vegagerð héraðs; þjóðvegir skyldu vera 5 álna (um 3,14 m) breiðir, ruddir á fastlendi, hlaðnir á votlendi, með brúm á mýrum og yfir ár og læki. Árið 1893 lagði Jens Pálsson alþingismaður og Útskálaprestur fram frumvarp til vegalaga sem tók gildi ári síðar. Þar var kveðið á um að flutningsbrautir skyldu lagðar um þéttbyggðustu héruð landsins sem auðveldaði yfirferð hestvagna sem nú voru teknir að ryðja sér til rúms á Íslandi. Þetta frumvarp hefði getað komið sér einkar vel fyrir þá sem bjuggu suður með sjó en því var ekki að heilsa. Á þessum árum voru strandsiglingar við lýði á Faxaflóasvæðinu og þótti það vera betri kostur fyrir íbúana þar og því kom ekki til álita að leggja veg. Á þessum tíma má kannski segja að barátta Suðurnesjamanna hafi byrjað en þeir voru að sjálfsögðu ekki ánægðir með þessa lyktan mála. Það var síðan árið 1899 sem frumvarp um vagnfæran veg á milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur var lagt fram á þingi. Þá eins og endranær voru skiptar skoðanir um ágæti slíks vegar. Því var það ekki fyrr en árið 1903 að ákvörðun var tekin um að vegur skyldi lagður milli Hafnarfjarðar og Vogastapa.⁴⁶

Vegur til Þingvalla um Seljadal (upp frá Árbæ með Reynisvatni)

Um samgöngur í fornöld vita menn ekki mikið, en líklegt er að Árbær hafi ekki verið í þjóðbraut framan af. Fyrst í stað versluðu menn við lausakaupmenn, þar sem þeir komu að landi. Er þess getið að Hallfreður vandræðaskáld hafi komið skipi sínu í Leiruvog, og þá hefir Árbæjarbóndi eflaust verslað við hann. Seinna kom kaupstaður í Þerney og á 15. öld er getið um kauprein í Gufunesi. Þangað hefir þá Árbæjarbóndi sótt verslun. En eftir að Hólmsins kaupstaður hefst á 16. öld, liggur



Gamli Þingvallarvegurinn ofan við Reynisvatn (gamla reiðleiðin til hægri og vagnvegurinn til vinstri)

leiðin þangað, og síðan hefir Árbæjarbóndi sótt verslun sína til Reykjavíkur. Skreiðarferðir hafa hafizt snemma úr austursýslum til Innesja. Voru þá aðallega farnar tvær leiðir. Önnur lá um Álftavatn, yfir Dyraveg og niður Mosfellsheiði og um Almannadal. Hin

⁴⁶Bjarni Guðmarsson. 1997. Saga Keflavíkur 1890-1920. Reykjanesbær, bls. 25-26

leiðin lá um Ólafsskarð og lágu þessar leiðir saman fyrir neðan Hólm. Síðan lá leiðin fram hjá Árbæ og var farið yfir Elliðaárnar á vaði rétt neðan við Ártún, síðan upp á Bústaðaholt og eftir því endilöngu niður að Öskjuhlíð. Þar var beygt norður á við yfir Breiðamýri, sem var mesta ótræði og niður með Skólavörðuholtinu (sem þá var kallað Arnarhólsholt) að austan og



Gamall vegur sunnan við golfvöllinn í Grafarholti

norðan og yfir Reykjavíkurlæk í ósnum. Helzt þessi leið milli Árbæjar og Reykjavíkur allt þar til brýrnar voru settar á Elliðaárnar 1882. Síðan kemur Austurvegurinn og liggur meðfram túngarði á Árbæ, og þá var bærinn sannarlega kominn í þjóðbraut. Fór það þá að tíðkast meir en áður hafði verið, að ferðamenn tóku sér gistingu í Árbæ og komu hestum sínum þar fyrir til hagagöngu meðan þeir dvöldust í Reykjavík. Og í vetrarferðum varð Árbær sjálfkjörinn gististaður.⁴⁷ Hluti vegarins sést enn sunnan golfvallarins í Grafarvogi, hverfur síðan undir völlinn og byggðina ofan hans, en kemur síðan glögglega í ljós norðan Reynisvatns og eftir það er hægt að fylgja honum auðveldlega upp í Seljadal, um dalinn, Mosfellsheiði og alla leið að Vilborgarkeldu. Greinilegt er að um tvær samhliða götur eða að ræða á köflum, bæði ofan við Reynisvatn og á Mosfellsheiði. Önnur er hin forna göngugata og reiðleið, hin er fátækleg tilraun til úrbóta fyrir vagna. Vörður eru við báðar þessar götur, einkum á heiðinni.

Vegur til Þingvalla um Háamel - Gamli Þingvallavegur upp frá Geithálsi

Gamla reiðleiðin til Þingvalla frá Reykjavík lá um Seljadal. Þar má enn sjá leifar götunnar. Vagnvegur var síðan lagður í og við reiðleiðina á síðari hluta 19. aldar. Árið 1901 var byrjað á vagnvegi upp frá Fridrik 8 Reykjaveg ofan Seljadalsbrúna, sunnan Seljadals, og upp á Háamel þar sem göturnar mættust austan hans. Þeirri framkvæmd lauk 1906. Seljadalsleiðin var öll vel vörðuð, en hin ekki. Við Þrívörðuhæð



Vegur til Þingvalla um Háamel (brýr framundan)

⁴⁷ Lesbók Morgunblaðsins, Árni Óla, 29. september 1957, bls. 489

skiptast aftur vagnvegirnir og gamla reiðleiðin. Árið 1906 var síðan byrjað á leið frá Þingvöllum að Geysi og Gullfossi - til handa voru danska kóngi.

Gamli Þingvallavegurinn, sem liggur yfir háheiðina, var lagður á árunum 1890-96. Byrjað var á honum af Suðurlandsvegi við Geitháls. Vegalagningin miðaðist þá að sjálfsögðu við umferð hestvagna og ríðandi fólks. Vegurinn var lagður nær á sömu slóðum sem hinar fornu ferðamannaslóðir lágu um, en þó ívið sunnar eins og fyrr sagði. Eftir lagningu hans beindist nær öll umferð um heiðina að þessum Þingvallavegurinn gamli.

Vörður voru hlaðnar við hann á allri heiðinni til leiðbeiningar ferðamönnum. Byggt var nýtt sæluhús við veginn í stað gamla hússins, sem stóð talsvert austar og norðar, á sýslumörkunum. Talsverðar endurbætur voru gerðar á þessum vegi vegna konungskomunnar 1907. Sumarið 1913 var í fyrsta sinn ekið bifreið eftir þessum vegi til Þingvalla og var notast við hann sem bílveg eftir það í hálfan annan áratug.

Þegar fjallað er um Konungsveginn frá Reykjavík að Þingvöllum og áfram að Geysi og Gullfossi gleymst oft fyrrnefndur fyrsti hluti hans, þ.e. um Mosfellsheiði að Þingvöllum. Enn má glögglega sjá leifar vegarins. Leiðin frá Elliðakoti um Djúpadal að Vilborgarkeldu var genginn eitt kvöldið árið 2012, 105 árum eftir að Friðrik VIII. Vegarlengdin er um 21 km. Danakonungur reið þessa götu af því tilefni. Ætlunin var m.a. að skoða handverkið við vegagerðina; vörður, ræsi, brýr, kanthleðslur, púkk, steinhlaðið sæluhús og leifar hins gamla veitingastaðar, Heiðarblómsins.



Vegur til Þingvalla um Háamel (brú)

Árið 1904, þegar Íslendingar fengu heimastjórn, má segja að hestvagnaöld hefjist; það sama ár fór sá þekkti vagnasmiður, Kristinn Jónsson á Grettisgötunni, að framleiða sína vagna. Tveimur árum síðar var lagt í stórvirki: Konungsvegurinn lagður með hökum og skóflum til Þingvalla og þaðan austur að Geysi, því von var á Friðriki konungi 8. sumarið eftir. Gert var ráð fyrir að kóngur kysi að aka í yfirbyggðum hestvagni, en svo fór að hann vildi heldur fara ríðandi og aðeins ferðakamarinn var á hjólum í konungsfylgdinni austur að Geysi. Nú sést lítið eftir af konungsveginum, sem var þó þjóðleið til Geysis og Gullfoss.

Lagning Konungsvegarins reyndi ekki aðeins á þolgæði og útsjónarsemi vegargerðarmanna sem unnu verk sitt með skóflu, haka og hestvagni heldur þurfti líka að seilast djúpt í landssjóðinn en sennilega er Konungsvegurinn dýrasti vegur sem lagður hefur verið á Íslandi ef miðað er við hlutfall af útgjöldum landssjóðsins.

Ráðist var í vegaframkvæmdina 1906 og lauk fyrir komu konungs 1907. Lög um landsreikning voru samþykkt fyrir árin 1906/07 í einu lagi og var kostnaður við vegabætur 220.257 krónur, stærsti hluti Konungsvegur en heildarútgjöld landssjóðs voru liðlega 3.1 milljón. Konungsvegurinn er sennilega ein dýrasta vegaframkvæmd Íslandssögunnar u.þ.b. 14% af ársútgjöldum ríkisins á þeim tíma og kostaði líka ómælt strit og dugnað vegargerðarmanna við frumstæð skilyrði.

„Erfitt er nútímamönnum að gera sér í hugarlund hvernig hingaðkoma konungs 1907 var. Griðarlegt tilstand var: stór hluti af fjárlögum þessa árs var lagður í vegagerð um Suðurland en til stóð að konungur færi þar um í vagnalest. Var vögnum safnað af öllu landinu til að flytja föruneyti konungs.

Þegar til kom vildi Friðrik sitja hest og fór því föruneyti hans ríðandi að mestu. Hingað kom í sveit konungs mikill fjöldi danskra blaðamanna og fyrirmenna úr dönsku opinberu lífi. Alþingi bauð hingað 30 dönskum þingmönnum og endurgalt þar með heimboð íslenskra þingmanna frá árinu áður en þá fóru 35 af 40 alþingismönnum til Hafnar í heimsókn.

Hingað til lands kom konungur með föruneyti á þremur skipum. Var lagt upp frá Tollbúðinni hinn 21. júlí og var mikill mannfjöldi við strandlengjuna til að kveðja konung, þúsundir manna segja Þingvallavegur gamli samtímaheimildir. Fyrsti áfangi ferðarinnar voru Færeyjar og þangað kom konungsflotinn 24. júní. Reru heimamenn tugum báta undir flöggum til móts við flotann. Dvaldi konungur með fylgdarliði sínu í Færeyjum í þrjá sólarhringa, fór víða um eyjarnar, skoðaði atvinnulíf og híbýli



Tóftir af sæluhúsinu á háheiðinni.

manna. Lagt var upp til Íslands að morgni 27. júlí. Sóttist ferðin það vel að skip konungs máttu liggja heilan dag undan Akranesi til að ná réttum komudegi til Reykjavíkur.

Íbúar Reykjavíkur voru um tíu þúsund sumarið 1907. Þar var uppi fótur og fit hinn 29. júlí; menn voru þegar teknir að flagga og mátti víða sjá hvítbláinn við hún innan um Dannebrog. Konungur skyldi gista í húsi Lærða skólans, en gestum var víða komið niður; á Hótel Reykjavík og Hótel Íslandi. Móttökunefnd hafði aðsetur í Iðnaðarmannahúsinu. Skipað hafði verið við lægi undan landi en svo stór skip sem voru í fylgd konungs voru fátíð hér og engin höfn enn í bænum. Skyldi konungur stíga á land að morgni 30. júlí kl. 10 og skyldi bátur hans leggja að gömlu steinbryggjunni.

Þann dag voru allir í bænum í sparifötunum og komnir niður í Pósthússtræti þar sem nú er Tryggvagata að hylla konung. Erlend fyrirmenni og innlend í einkennisbúningum, karlar í jakkafötum og sumir á fornklæðum, konur á skautbúningum, upphlut og dönskum búningum, börnin þvegin og snyrt og stóðu hvítklæddar ungmeyjar í röð sitthvorum megin við gönguleið konungs: pláss var tekið frá fyrir fimmtíu innlenda og erlenda ljósmyndara. Er skipafloti konungs seig inn sundin var skotið úr fallbyssum af frönsku herskipi er hér lág við festar. Hannes Hafstein hélt þegar til skips konungs og stundvíslega kl. 10 lagðist konungsbáturinn að steinbryggjunni, þeir konungur og Hannes stígu á land og Hannes bauð kóng sinn velkominn með handabandi: „Velkominn til þessa hluta ríkis yðar, herra konungur!“

Hér á landi dvaldi konungur ásamt fylgdarliði til 15. ágúst. Hann fór um Suðurland ríðandi, sigldi síðan flota sínum vestur fyrir land, tók land á Ísafirði, fór síðan norður fyrir og kom við á Akureyri og loks austur um með lokaáfangi á Seyðisfirði.

Hvarvetna sem Friðrik áttundi fór kom hann fram við háa og lága sem jafningja sína, gaf sig að múgamönnum rétt sem embættismönnum. Hann var forvitinn um hagi fólks, alúðlegur og alþýðlegur. Víst er að móttökur þær sem hann fékk hér á landi hafa hlýjað honum um hjartarætur. Samtímaheimildir danskar eru fullar af hrifningu, geðshræringum, yfir viðtökum. Enda fór svo að konungur hreyfði í för sinni sjálfstæðismálum þjóðarinnar, nánast í blóra við ráðherra sína.

„En hann gaf íslenskum almenningi annað sjálfstæði ekki minna að virði: hann veitti þeim tækifæri í samtakamætti að skarta öllu sínu með þeim árangri að þeir fengu hrós fyrir og gátu verið stoltir af; bara konungsvegurinn austur var gríðarstórt afrek og synd að hann skuli ekki betur varðveittur og nýttur.“

Margt af viðbúnaði hér var með séríslenskum hætti; til fundar við konung riðu bændur

í Eyjafirði hópreið til Akureyrar og sátu einungis hvíta hesta. Er margt í lýsingum gestanna með sérstökum sakleysisbrag. Því heimsókn konungs var ekki síður landkynning sem beindist einkum gagnvart Dönum sjálfum og hefur vafalítið átt sinn þátt í hinni djúpstæðu lotningu sem hefur um Þingvallavegur gamli - 208 langan aldur ríkt í Danmörku fyrir Íslandi, sögu og náttúru.“

Örn H. Bjarnason skrifaði m.a. um Konungsveginn:

„Í lok júlí 1907, um miðjan þingtíma Alþingis, komu gestirnir til Reykjavíkur á tveimur skipum og herskip til fylgdar. Fyrir Íslendinga var konungskoman stór stund. Barnungur sjónarvottur minntist þess síðar hvað honum fannst „skruðganga gegnum bæinn, með konung og Hannes Hafstein í fylkingarbrjósti, óumræðilega stórkostleg, og sólin aldrei hafa skinið yfir jörðina með þvilíkri birtu.“⁴⁸

Konungskoman var líka stórframkvæmd fyrir Íslendinga, sem vildu tjalda því sem til var að veita gestunum viðeigandi og eftirminnilegar móttökur. Frá Reykjavík var farið með gestina í vikuferð á hestum um Suðurland. Hátíð var haldin á Þingvöllum, líkt og við fyrstu konungsheimsókn til Íslands 1874, með nær sex þúsundum gesta.

„Ferðin hófst 1. ágúst og var lagt af stað frá Latínuskólanum í Reykjavík. Konungur reið gráum hesti og var í búningi sjóliðsforingja með derhúfu að hætti aðmiráls og í uppháum leðurstígvélum. Hannes Hafstein Íslandsráðherra var á léttvígum, rauðskjöttum gæðingi Glæsir að nafni, kallaður Ráðherra-Skjóni. Seinna í ferðinni reið hann brúnum hesti en konungur hélt sig við gráa litinn enda hafði honum verið ætlaðir fjórir í þeim lit í ferðina. Þegar til kom líkaði honum aðeins við tvo þeirra. Mér skilst að Eggert Benediktsson bóndi í Laugardælum, stórbýli rétt fyrir austan Selfoss, hafi skaffað þessa gráu hesta.

Haraldur prins var í húsarabúningi. Þarna voru líka Axel Tulinius sýslumaður Suður-Múlasýslu, aðalskipuleggjari ferðarinnar, Rendtorff yfirhestasveinn konungs í rauðum búningi, J.C. Christensen forsætisráðherra og Rosenstand leyndaretatsráð svo að einhverjir séu nefndir. Leiðsögumenn voru m.a. þeir Guðmundur Björnsson landlæknir og Jón Magnússon skrifstofustjóri, síðar forsætisráðherra. Jón var hæglætismaður og frekar orðfár, en hvar sem hann sýndi sig fóru hjólin að smúast. Þannig var það einnig við undirbúning þessarar ferðar.

Það þurfti töluverða skipulagshæfileika til að henda reiður á öllu því hafurtaski sem fylgdi þessu liði, kerrur með tjöld og matföng og trússhestar, klyfsöðlar, hnakkar, beisli, lyffaskrín, hattaöskjur og ferðakoffort. Þetta líktist meira innrásinni í Rússland eða herleiðingu eins og

⁴⁸ www.hugi.is. Gamlar götur - Konungskoman 1907, Örn H. Bjarnason

sagt er frá í Gamla testamentinu hjá Móse frá Egyptalandi eða Esekíel til Babylon, erillinn var svo mikill. Að morgni fyrsta dags voru allir að ganga af göflunum og þá var notalegt að hafa Jón Magnússon með sína góðu nærveru.

Hófaskellirnir á götum Reykjavíkur þennan dag komu öllum í ferðaham og góðhestarnir sem bændur sunnanlands og norðan höfðu lánað af þessu tilefni voru ekki af verri endanum. Flestar sýslur landsins lögðu til 18 hesta hver landsjóði að kostnaðarlausu, en einnig voru fjöldinn allur af leiguhestum.

Í bréfi dagsettu 7. febrúar 1907 býður Daniel Danielsson hinni háttvirtu Heimboðsnefnd vagnhesta til kaups á kr. 160 stykkið. Hann segir í bréfinu, að hann treysti sér ekki til að fara neðar þar sem hann telji að verð á hestum á sumri komandi verði mjög hátt. Þetta var svo sannarlega uppgripstími fyrir hestaspekúlanta.

Þar sem riðið var upp Hverfisgötu blakti danski fáninn við hún. Farið var upp hjá Rauðavatni og Geithálsi og síðan Hafravatnsveg í Djúpadal á Mosfellsheiði, en þar byrjar hinn eiginlegi gamli Þingvallavegur. Svipusmellir fylltu loftið og öllum mátti vera ljóst að þetta var enginn venjulegur reiðtúr. Á leiðinni bættust í hópinn bændur sem höfðu hlaupið frá búum sínum til að skoða kónginn. Þegar til kom gátu þeir ekki stillt sig um að slást í för á Þingvöll. Sumir voru ekki einir á ferð heldur með allt sitt hyski, konu og krakka.



Almannagjá (Kárastaðastígur)

Í Djúpadal var framreiddur hádegisverður. Eins og allir vita þá eru Danir fyrst í essinu sínu þegar matur er annars vegar. Þeir borða ekki eingöngu til að lafa á fótunum. Matargerð er í þeirra augum listgrein og að skeggræða um mat umræðuefni sem stendur jafnfætis heimspekitali á gangstéttarkaffihúsum stórborganna. Virkilega síðaður Dani getur rifjað upp matseðla áratugi aftur í tímann af jafn mikilli nákvæmni og veðurglökkur Íslendingur lýsir skjáfari. Danir eru heimsmenn. Hvað í Djúpadal hafði Franz Hákansson, bakari og conditori, Austurstræti 17 látið senda 150 rúnstykki, 7 rúgbrauð og 12 franskbrauð. Pagh veitingastjóri var staðráðinn í því, að hvað sem öðru liði þá myndi Friðrik 8. Danakonungur ekki verða hungurmorða í ferðinni og þyrstur yrði hann ekki, enda sést í skjölum að Thomsens Magasin lét senda 4000 flöskur vestur að Rauðamel. Þar var tappað ölkelduvatni á flöskurnar. Þetta ölkelduvatn var haft til hressingar í heimsókn konungs. Að loknum málsverði þumlungaðist hersingin áfram fyrir norðan Borgarhóla í áttina að Þrívörðum og sunnan við Vilborgarkeldu á Mosfellsheiði, sem er forn áningarstaður. Þaðan var ekki langt í Ferðamannahorn, en það heitir svo vegna þess að þar sést fyrst til langferðamanna að koma á Þingvöll. Svo lá leiðin um Kárastadastíg og niður í Almannagjá. Þegar konungur reið niður gjána hrópaði fólkið sem hafði raðað sér þar upp nífalt húrra, ég endurtek nífalt, minna mátti ekki gagn gera.

En hver var þessi konungur sem verið var að hrópa húrra fyrir? Friðrik 8. var fæddur árið 1843 og dó árið 1912. Hann ríkti frá árinu 1906 til 1912. Faðir hans var Kristján 9. Þann stutta tíma sem Friðrik var við völd ferðaðist hann mikið um ríki sitt og komst í nána snertingu við þjóð sína. Hann beitti sér m.a. fyrir bættum samskiptum við Íslendinga. Árið 1869 gekk hann að eiga sænska prinsessu Louise að nafni.

En við vorum stödd á Þingvöllum. Þar höfðu miklar vegabætur farið fram sem og annars staðar á leið konungs. Árið 2000 voru líka lagðir vegir á Þingvöllum. Það tengdist Kristnitökuhátiðinni. Þetta voru mjög snotrir vegir út um alla móa, en lágu svo sem ekkert sérstakt að mér fannst. Áhugavert þótti mér að sjá hvílikri tækni vegakarlar bjuggu yfir þegar þeir mokuðu þessum sömu vegum upp á vörubíla aftur og keyrðu í burtu. Þarna hófst nýr kafli í samgöngusögu þjóðarinnar. Það er ekki enn búið að moka í burtu Kónigsveginum gamla en slitróttur er hann orðinn á köflum.”⁴⁹

⁴⁹ Heimildir m.a.: Lesbók Morgunblaðsins 7. september 1991, bls. 3, Morgunblaðið, 3. mars 2007, bls. 32, Morgunblaðið 15. júní 2007, bls. 40, Fréttablaðið, 31. maí 2007, bls. 64, heimastjorn.is/heimastjornartiminn/thingmannaforin-og-konungskoman/index.html

Lýsing Ölveshrepps 1703

Lýsing Ölveshrepps 1703 er ein elsta sveitarlýsing sem til er af landinu og er talið að hún sé skrifuð af Hálfðani Jónssyni lögréttumanni á Reykjum.⁵⁰

„Fyrir austan áðurnefndar Bæjarþorpsjarðir, en vestan Varmá, liggur almennings vegur yfir fjallgarðinn á Suðurnes og í Kjalarnesþing, fyrst upp á Kamba áðurnefnda, síðan vestur yfir Hellisheiði, hver að austanverðu hefur mikla mosa, með mjög litlu grasi, allt þar til Þrívörður heita og heiðin sjálf meinast mið vera, en hennar vestri partur er víða með sléttum hellum af hraungrjóti, án gatna, nema þær hestanna járn hafa gjört og auðsjáanlegt er þeim athuga. Þessar sléttu hellur ná allt vestur að Biskupsvörðu. Fleiri vörður eru og við veginn hlaðnar til leiðarvísis. — Fyrir sunnan heiðarhraunið liggur áðurnefnd Hverahlið með mosum og grasi. Upp á hliðinni er hátt fell, mjög blásið, þó án hamra, er Skálafell nefnist, með vatnstæði. Á þessu felli var skáli Ingólfs Arnarsonar, fyrsta landnáma manns, hvar af þetta fell hefur sitt nafn dregið, sem Landnáma ávíkur. Af þessu téðu felli er víðsýnt um Árnassýslu, Rangárþing ítem Vestmannaeyja og Gullbringusýslu. Vestur af Hellisheiði liggur almennings vegurinn ofan Hellisskarð, vestur yfir Hvannavelli, um endilangt Svínahraun og á Bolavelli, þaðan fyrir sunnan Lyklafell og vestan til í Fóelluvötnum, síðan með þeirri á, er úr vötnunum rennur, allt á Fossvelli og að Tröllbörnum etc.

Upp í hnúknum fyrir norðan fyrrnefnt Hellisskarð er sá stóri steinn einstakur, er Búasteinn kallast, við hvern stein varðist Búi Esjufóstri, sem saga hans tilvísar. Sama saga nefnir Hellisskarð Öxnaskarð, og mun þá hafa sitt nafn öðlast af nautarekstrum Ölves innbyggjara vestur yfir heiðina. — Á norðanverðum Hvannavöllum, er strax taka til fyrir neðan skarðið, stendur sælhús (ei langt frá veginum) so kallað, hverju allt til þessa tíma Ölves innbyggjarar hafa uppi haldið vegfarandi fólki harla nauðsynleg á vetrartímanum til innvistar. Er og lofsvert, að þetta sælhús ei niður falli. Fyrir sunnan Húsmúlann, er liggur í útsuður undan Hengilsfjallinu, en fyrir norðan Hellisskarð, liggja Sleggjubeinsdalir. Þar er náttstaður vesturleitarmanna úr Ölvesi, þá afréttinn á haustin leita. Í vestur og útnorður frá sælhúsi og með Húsmúlanum liggja miklir grasvellir, nefndir Norðurvellir, og strekkja sig út allt suður undir Svínahraun, nær því undir Bolavelli, en endast þó þar Uxabrekkur heita. Inn með Hengilsfjallinu liggur dalur og fyrir norðan Húsmúlann, er Engidalur kallast- ,úr honum rennur lítil á vestur eftir Norðurvöllum, fyrir norðan Bolavelli en austan Lyklafell, og fellur síðan í Fóelluvötn.

Þessi eru haldin sýslumót milli Árnassýslu og Kjalarnesþings, fyrst er Vilborgarkelda, er liggur á Mosfellsheiði, fyrir vestan Heiðarbæ. Þaðan ræður Laufdælingastígur í vestur

⁵⁰ Andvari, 61. árg. 1936, 1. tbl., bls. 57-78

liggjandi eftir heiðinni allt í nyrðri Lyklafellsenda. Síðan í þann einstaka stein, er stendur við Hellisheiðarveginn á melnum fyrir sunnan Lyklafell, er kallast Sýslusteinn.⁵¹

Laufdælingastígur

Laufdælingastígur er mjög forn leið og eru einu upplýsingarnar um hann í Lýsingu Ölvershrepps frá 1703.⁵² Leiðin liggur frá Vilborgarkeldu hjá Þrívörðum og Moldbrekkum en sveigir þar og liggur síðan suður alla Mosfellsheiði greinilegar götur og þéttvarðaður um miðhlutann og liggur síðan að norðurhlið Lyklafells að gatnamótum þar. Mikið útsýni er af miðhluta leiðarinnar.



Varða á Laufdælingastíg

Orðmyndin Laufdælingastígur er líklega afbökun úr nafninu Laugdælingastígur og lá hann frá Vilborgarkeldu á austanverðri Mosfellsheiði suður að Lyklafelli, skammt frá Suðurlandsvegi. Vel má hugsa sér að nafngiftin sé tilkomin af því að Laugdælir hafi fetað stíginn á leið sinni í fiskver á Suðurnesjum og tilbaka að vertíð lokinni með skreiðarlestir. Enn má sjá fjölmörg vörðubrot meðfram stígnum.



Laufdælingastígur, séð til suðurs

Grafningsleið

Aðalleiðin milli Grafnings og Mosfellsdals og lá hún á milli Bringna í Mosfellsdal og Botnadals í Grafningi. Grafningsleið var alfaraleið um Mosfellsheiði og sjást götur greinilega og vörður með leiðinni bæði torfvörður og grjótvörður. Leiðin liggur upp hjá Efri-Smalaskála um Heiðarbrúnir



Grafningsleiðin

⁵¹ Andvari, 61. árg. 1936, 1. tbl., bls. 57-78

⁵² Andvari, 61. árg. 1936, 1. tbl., bls. 57-78



Elliðakotsleið, austurleiðin til hægri á myndinni

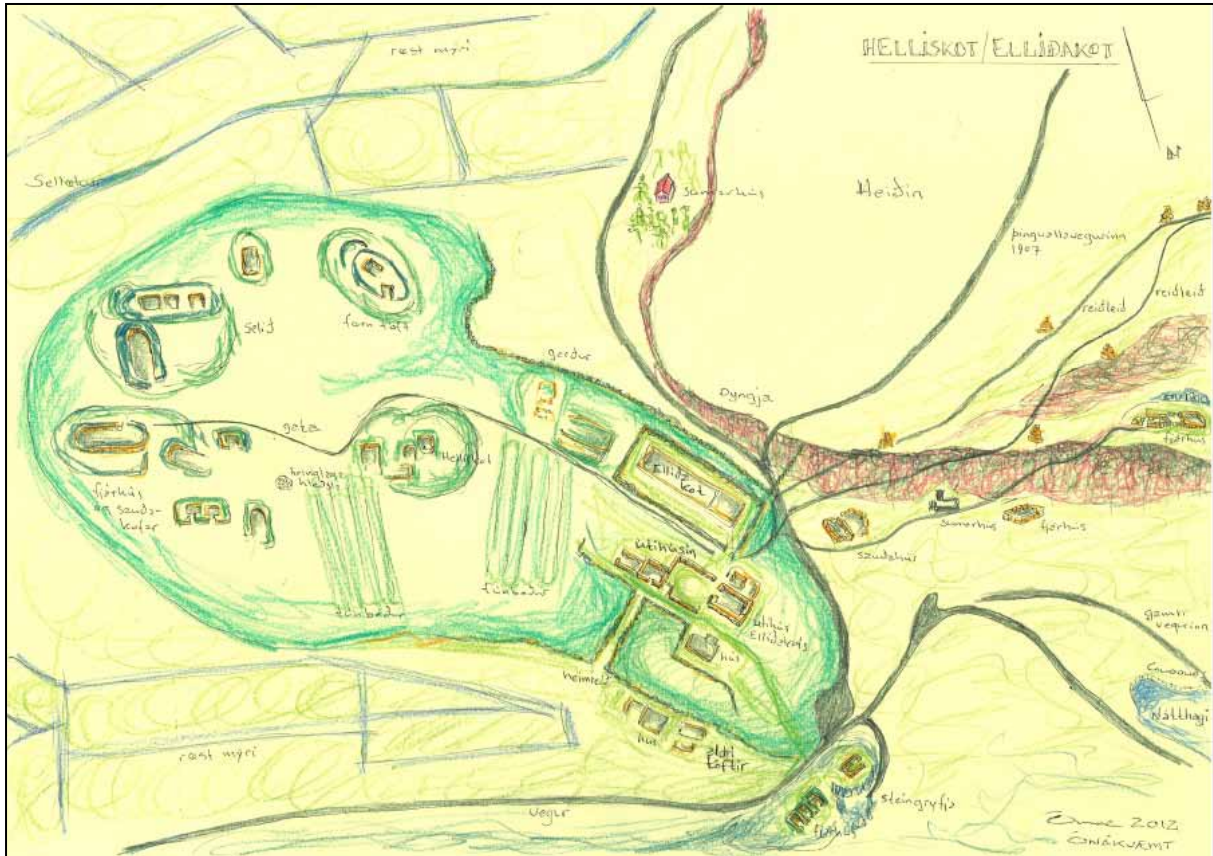
yfir háheiðina austan við Borgarhóla og svo yfir Lágheiðina að Sköflungi og þar um skarð (Sköflungsháls?) yfir í Grafning. Mikið útsýni er á leiðinni.

Elliðakotsleiðir

Leið milli bæjanna Elliðakots í Mosfellshreppi og Kolviðarhóls skammt frá Hellisheiði en bæir þessir voru algengir gististaðir á sinni tíð. Leiðin liggur frá Hofmannafötum sem var áningarstaður og þaðan um Elliðakot um Elliðakotsbrúnir og eru vörður við leiðina til að byrja með síðan fer gatan frá vörðuleiðinni og er skammt norðan við hana að gatnamótum norðan við Lyklafell. Síðan liggur leiðin upp með Lyklafellsá- Engidalsá yfir Vallaöldu og þaðan varðaða leið beina leið yfir Svínahraun að Draugatjörn. Eða um Norðurvelli og Bolavelli að Draugatjörn og síðan að Kolviðarhóli. Önnur leið er frá Elliðakoti og liggur hún sunnar og fer um Vatnahæð að Vatnavöllum (Fóelluvötn) og síðan á leið að Kolviðarhóli eða Ólafsskarðsveg. Vörður eru á leiðinni.



Varða á Elliðakotsleið (Austurleiðinni norðan Lyklafells)



Ellidákkot

Alfaravegurinn gamli (Austurleiðin nyrðri)

Í Austantórum al, 1946 skráð eftir minnisblöðum Jóns Pálssonar er starfaði á sínum yngri árum við Eyrarbakkaverslun og síðar hjá Landsbanka Íslands í Reykjavík er eftirfarandi lýsing:

„Alfaravegurinn gamli: Kolviðarhóll-Reykjavík.

Frá Kolviðarhóli , yfir Bolavelli að Húsmúla (sæluhúsi).

Frá Húsmúla, yfir Norður-velli að Bolaöldum ofan Sandskeiðs.

Frá Bolaöldum, yfir Svínahraunstögl norðarlega, norðan Lyklafells.

Frá Lyklafelli, fyrir sunnan Klakk, þá um Klettabelti að Vörðuhólum.

Frá Vörðuhólum, um Urðarlágar, norðan Helgutjarnar og Selvatns.

Frá Selvatni um Sauðahúsamýri og Sólheimahvamm.

Frá Sólheimahvammi norðan Sólheimahvammstjarna.

Frá Sólheimahvammstjörnum um Hofmannaflatir.

Frá Hofmannaflötum um Hestabrekkur.

Frá Hestabrekum norðan Almannadals og Rauðavatns.

Frá Rauðavatni að Elliðaám.

Frá Elliðaám til Reykjavíkur.“

Upplýsingar um þessa leið eru fengnar hjá Eggerti Nordahl á Hólmi 31. október 1943.

Jón Svanþórsson lýsir leiðinni:⁵³

Þegar Alfaravegurinn gamli (Austurleiðin) er farinn til vesturs frá norðurenda Lyklafells er hægt að byrja við fallna vörðu er stendur við gildrag þar sem koma saman margar leiðir. Austan gildragsins kemur Laufdælingastígur norðan frá Vilborgarkeldu, Dyravegur austan úr Grafningi, Hellisheiðarvegur frá Kolviðarhóli og leið niður með Lyklafelli á Vatnavelli (Fóelluvötn). Vestan gildragsins eru leiðir að Elliðakoti, í Árnakrök (Selvatn) og Alfaravegurinn gamli sem liggur til að byrja með samsíða leið að Elliðakoti en sveigir svo meira til norðurs. Sést þá bergstöpull á hægri hönd með vörðu á toppi og mun það vera Klakkur (Stóri Klakkur). Í skrá yfir Elliðakot og Vilborgarkot er tekið fram að hann sé í hæð 247 m.y.s.

⁵³ Jón Svanþórsson 2012 - handrit



Klakkur á Mosfellsheiði

Næst er komið að árfari og er hér Heiðargjá samkvæmt örnefnaskrá Miðdals. Þar sést lítill bergstöpull framundan með vörðuleif á toppnum (Litli-Klakkur) og skiptast hér leiðir við stöpulinn og eru götur beggja vegna við hann.

Sé farið hægra megin við bergstöpulinn er hægt að fara að öðrum bergstöpli með vörðu sem ber við Klettabelti og er skeifulaga grashvammur innan við hann. Ef haldið er lengra í norður eru tvær vörður framundan og smá slöður sem gatan liggur um og eru tjarnir þar innan við. Gatan liggur svo áfram upp Klettabeltið og yfir það um blásinn mel og eftir stuttan spöl er komið í grashvamm og eru götur greinilegar framundan og stefna þær á Vörðuhól (Vörðhóla).



Austurleið norðan Lyklafells (gulir punktar eru vörður; vetrarleið)

Ef farið er vinstra megin við bergstöpulinn er farið sunnan undir Klettabeltinu og er varða þar uppi. Síðan í gegnum lágt skarð og eru þá tjarnir framundan. Liggur leiðin síðan að annarri tjörn og beygir hún þar til hægri og er þá komið fljótlega á götuna sem liggur norðar sem fyrr sagði. Þar er girðing sem girt var til að halda fé frá Höfuðborgarsvæðinu. Þríla er yfir girðinguna rétt vestan við götuna.

Nú er komið að Vörðhólum og er varða þar á. Liggur gatan þar undir og steypir sér síðan niður í Vörðhóladal, þverar hann og fer svo upp á lágan háls og er gatan einna ógreinilegust þar eða þar til komið er að sumarbústað efst í Urðarlágum. Gatan liggur síðan innan girðingar á sumarbústaðalandinu og kemur að Nesjavallavegi nyrst í girðingunni. Gatan sést fyrir ofan heitavatnspípuna stuttan spöl þar til komið er norður fyrir Helgutjörn, en hér er landið allt umrótað



Austurleið, austan Lyklafells

eftir framkvæmdir við lagningu raflína, ljósleiðara, vega og heitavatnspípu. Næst sést til gatna fyrir ofan Efri-Djúpadal, líklega, en þó ekki vitað með fullvissu. Djúpidalur var áningarstaður og kannski frægastur vegna matarveislu sem haldin var þar fyrir Friðrik 8. konung, árið 1907 þegar hann reið austur Gamla Þingvallavegin.

Frá Djúpadal er farið yfir Rjúpnaás og vestur og suður með Hríshöfða, um Hríshöfðabrekku. Liggur gatan þar þvert út frá brekkunni og hverfur undir tún (Sauðhúsamýri), en kemur svo í ljós vestan við túnið og er greinileg fram á Sólheimabrúnir og niður að Sólheimum. Þar var sumarbústaður fjölskyldu Líbu heitinnar Einarsdóttur frá Miðdal en búið er að rífa hann. Leiðin liggur síðan norður og vestur fyrir Sólheimatjörn og á Hofmannaflatir. Á Hofmannafötum var áningarstaður ferðamanna um aldir en nú stendur til að reisa þar áningarstað af öðrum toga, þ.e. fangelsi. Á Hofmannafötum komu saman leiðir um Elliðakot, Vilborgakot, Alfaravegin gamla og síðar var Gamli Þingvallavegurinn lagður hér við frá Geithálsi um Gjótulá.

Vegur austur - sunnan Lyklafells (Austurleiðin syðri um Lækjarbotna)

Leiðir frá Fóelluvötnum að Lækjarbotnum. Hér kemur lýsing Jóns Svanþórssonar á leiðinni:

Við Fóelluvötn (í Vötnum eða á Vatnavöllum) eru sléttir grösugir vellir og voru fyrrum áfangastaður ferðamanna og leiðir lágu að völlum frá öllum áttum. Frá norðri af Alfaraveginum gamla og Laufdælingastíg. Frá austri af Dyravegi og frá Kolviðarhóli (Hellisheiðarvegi) og Ólafsskarði. Úr suðri kom leið frá Sandskeiði (sæluhúsinu). Úr vestri frá Lækjarbotnum. Og úr norðvestri frá Elliðakoti.



Dyravegur áleiðis að Hengli

Í lýsingu Ölveshrepps 1703 eftir Hálfmán Jónson lögréttumann á Reykjum segir: „Vestur af Hellisheiði liggur almennings vegurinn ofan Hellisskarð, vestur yfir Hvannavelli, um endilangt Svínahraun og á Bolavelli, þaðan fyrir sunnan Lyklafell og vestan til í Fóelluvötnum, síðan með þeirri á, er úr vötnunum rennur, allt á Fossvelli og að Tröllabörnum etc.“⁵⁴

Í Austantórum II bls. 148, lýsir Jón Pálsson lestartmannaleið úr Flóa til Reykjavíkur á þessa leið:

- „1. Frá Þjórsá að Laugardælum, nálega 17 km.
 2. Frá Laugardælum eða Kotferju að Torfeyri, austan Varmár nálega 10 km.
 3. Frá Torfeyri að Bolavöllum við Kolviðarhól, nálega 17 km.
 4. Frá Kolviðarhóli að Fóelluvötnum, norðan Sandskeiðs og sunnan Lyklafells, nálega 7 km.
 5. Frá Fóelluvötnum að Hraunsnefi hjá Silungapólli, nálega 10 km.
 6. Frá Silungapólli að Fossvogi við Reykjavík, nálega 15 km.
- Alls 77 km.“

Leiðir liggja frá Fóelluvötnum (Vötnum, Vatnavöllum) niður með Fossvallaá að Lækjarbotnum og eru leiðir bæði norðan og sunnan ár. Fossvallaá á upptök sín á vestanverðum Efri vötnum sunnan Lyklafells og rennur þar með jaðri vallana og á milli Vatnahæðar og Vatnás og er þá

⁵⁴ Andvari, Hálfmán Jónsson, 61. árg. 1936, 1. tbl., bls. 57-78



Lyklafell

komin í Neðri vötn og rennur svo með norðurjaðri vallana og síðan með mosavöxnu hrauni sem kallað er Mosar. Þegar komið er vestur fyrir Vatnás kemur árfarvegur í Fossvallaá frá suðri með hliðum Vatnás er það farvegur Lyklafellsár sem á upptök í Engidal sem er í vesturhlið Hengilsins og heitir þar Engidalsá. Hún rennur síðan niður um Norðurvelli og að Lyklafelli austanverðu og heitir þar Lyklafellsá. Síðan rennur hún suður um Efri vötn og síðan að Vatnási austanverðum í djúpum farvegi og síðan suður með Vatnási og vestur fyrir hann og þaðan norður í Fossvallaá. Götur liggja nyrst yfir Vatnás af Efri völlum vestur á Neðri velli. Í krikanum sem myndast vestan við Vatnásinn er tjarnarstæði og norðan við það eru lágir klettir sem mynda horn og stefna klettarnir sem eru líklega misgengi norður á Miðdalsheiði og eru líklega syðsti hluti Heiðargjár sem nær norður að Borgarhólum. Götur liggja upp af völlum báðum megin við klettana upp um Vatnahæð og sameinast í götu að Elliðakoti. Einnig eru götur eftir brúnum klettana. Skammt vestan hornsins fer Fossvallaáin í þröngan og djúpan farveg sem er mjög grýttur og virðist áin hafa brotið upp hraunið í stórgrýti. Ekki er fært yfir farveginn með skepnur nema á örfáum stöðum. Götur liggja niður með norðanverðri ánni og þegar komið er á mótis við bug á henni til suðurs er gata upp til hægri á mótis bugnum upp um móa. Í bugnum er mögulegt að fara yfir árfarveginn. Göturnar

stefna í norðvestur um móa. Á leiðinni þverar línuvegur götuna og þegar farinn hefur verið smá spölur er komið að gatnamótum. Gata liggur upp til hægri sem liggur í Leirdal fyrir ofan tjarnarstæðið sem í honum er og svo áfram um Elliðakotsheiði en skiptist svo í tvær leiðir og sveigir síðan í suðvestur niður sitthvorn dalinn niður á Fossvelli. Í örnefnalýsingu



Austurleið, sunnan Lyklafells



Austurleið, sunnan Lyklafells

fyrir Elliðakot og Vilborgarkot er svæðið norðan Fossvallaár kallað Fossvallaheiði en aðalheiti heiðarinnar er Elliðakotsheiði. Torfvarða er nú á vinstri hönd. Leiðin liggur nú að öðrum gatnamótum til hægri. Liggur sú leið í Leirdal neðst í dalnum og fer stuttan spöl með tjarnarstæðinu og síðan fram úr dalnum og á bakka Fossvallaár. Fallin varða er á holti sem er á milli ár og dals og önnur minni nokkrum

metrum austar á sama holti. Önnur fallin varða er á holti vestan við dalsmynnið. Ef ekki er farið um Leirdal eru leiðir yfir lágan háls (Styttingur) eða fyrir hálsinn á bakka árinna og sameinast svo leiðinni um Leirdal. Síðan áfram niður með ánni hjá vörðu að gatnamótum og hér er hægt að komast yfir árfarveginn á leið sunnan árinna. Ef ekki er farið yfir árfarveginn er sveigt með brekkum til hægri greinilegar götur sem liggja fram á Fossvallabrúnir og eru hér miklir vatnsfarvegir manngerðir síðan nýjasti Suðulandsvegurinn var lagður en þá var Fossvallaánni sem áður rann suður fyrir Fossvallabrúnir og sameinaðist Syðri Fossvallakvísl veitt fram af Fossvallabrúninum með fyrirhleðslu í gamla farveginn. Leiðin liggur svo niður Fossvallabrúnirnar norðan við nýja farveginn og síðan yfir hann og eftir götum um Fossvelli að farvegi Syðri Fossvallakvíslar þar sést hvar umferð um götuna hefur myndað rás í klöppina. Nú er komið að fyrirhleðslu ofan við Fossvallaklif sem stíflar farveg Bæjarkvíslar sem rann í gili niður hjá Lögbergi og beinir nú öllu vatni niður í Nátthagakvísl og þaðan í Nátthagavatn. Þegar yfir fyrirhleðsluna er komið er haldið niður með gili Bæjarkvíslar og er gamla gatan greinileg niður í sveigum eftir gilbrúninni. Við neðanvert gilið er hleðsla fyrir vesturendann á gömlum vatnsfarveg úr gilinu og myndast þar gerði og er þar smá hellisskúti mjög lágur.

Ef farið er sunnan Fossvallaár sem er kölluð Heiðarbrúnarkvísl í örnefnalýsingu fyrir Elliðakot eftir Tryggva í Miðdal er um nokkrar götur að velja. Syðsta gatan þræðir óbrennishólma dálitinn spotta vestur eftir Mosum og hefur verið mýkri undir fót en leiðir norðar. Gatan kemur svo saman við hinar göturnar sem liggja vestur eftir Mosum. Ekki sést til gatna á völlum fyrr en við fjórar grasvörður á



Varða á Austurleið (sunnan Lyklafells)

mörkum Vatnavalla við slétt mosavaxið hraunið sem þekur svæðið frá völlum niður á mótum við Holtstanga og er kallað Mosar. Göturnar sameinast síðan en hraunið er hér meira og minna bert eftir vatnsrof. Nú sést til vörðuna á nyrðri bakkanum sem stendur neðan við Leirdalsmynni er sveigt yfir fyrirhleðsluna á farvegi Fossvallaár sem áður var nefnd og kemur þá gata af nyrðri leiðinni saman við götuna. Nú sést vörðubrot niður við Suðurlandsveg (nýjasta) sem þverar götuna. Farið er austan við vörðuna og yfir þjóðveginn og stefnt á hól með vörðubrot á toppi. Hér eru ógreinileg vegamót til vinstri á leið sem liggur um Sandskeið. Áður en komið að hólnum sem fyrr var getið er farið yfir farveg Syðri Fossvallakvíslarinnar og eru þar á tveim stöðum djúp spor mörkuð í klöppina með stuttu millibili og er efra sporið dýpra. Hér er allt þakið í stórgrýti og umbylt eftir vatnsflóð og þræðir leiðin á milli hnullunga. Farið er austan við hólinn á greinilegri götu og er þá næsta varða á hól framundan og hann hafður á hægri hönd og beygt til hægri innan við hann upp lága brekku og þá er komið að girðingu sem liggur með Suðurlandsvegi sem

var sá þriðji sem lagður var. Þegar yfir hann er komið er stefnt að klapparhól og farið sunnan í honum og svo yfir Suðurlandsveg númer tvö og stefnt að torfvörðu sunnan við veginn. Þá er komið á mikla afgirta grassléttu við Lögbergsrétt á Fossvöllum. Innan við girðinguna virðist vera hrúnin hraungrýtisvarða. Þá er komið á slóð fyrsta Suðurlandsvegarins sem lagður var sem vagnavegur um árið 1887. Hann liðast upp á Lakheiðina hér skammt sunnar. Næst sjáum við



Vegavinnunni lauk árið 1887, en steininn er við Fossaklif og Fossavelli á Klifhæð (Suðurlandsvegur fjær)

lítið vörðubrot og förum svo framhjá réttinni og í gegnum hlið á Höfuðborgargirðingunni og sveigjum svo með hraunjaðri framhjá fallinni vörðu og höfum hana á vinstri hönd og svo að annarri fallinni vörðu. Líklega hefur gatan farið að klapparhæð ofan Lækjarbotna og svo stefnt á vörðu (fallin) á hæð sem nefnist Klif norðan Bæjarkvíslar (norðan Fossvallaklífs) og sameinast þar götunni sem kemur austan frá Fossvallabrunum. Norðan við Klifið eru Klofningar og rennur Fossvallaá þar fram af í fossi og þar norðanvið er annað Klif (Heiðartag!?) samkvæmt örnefnaskrár fyrir Elliðakot og Lækjarbotna.

Vegagerðir. „Tómas Petersen vegameistari vann að aðgerð á Flóaveginum og stóð fyrir vegabót á Hellisheiðarveginum í Fóelluvötnum. Hann byrjaði 28. maí í Fóelluvötnum. Þar var hlaðinn upp vegur á kafla, sem var algerlega orðinn ónýtur; vegur þessi var hlaðinn fyrir hér um bil 12 árum undir forstöðu Hovdenaks, og hefir aldrei verið gert við hann neitt að mun á þeim

kafla. Við þessa vegagerð voru 10 manns og 8 vagnhestar, kaup verkamanna kr. 2,50—3,30, og hestaleiga 60 au. um daginn. Þessi vegagerð kostaði 1,175 kr. Eftir það vegabótinni var lokið í Fóelluvötnum, sem hætta varð við, af því bráða nauðsyn bar til að gera við Flóavegin, fór Tómas Petersen austur þangað til þess að bera ofan í hann.⁵⁵



Reiðgatan áleiðis að Bolöldu

„Sunnan við þjóðveginn á Mið-Bolaöldunni er hellir, sem ég veit ekki til, að hafi verið

rannsaður. Við, símalagningarmenn 1909, urðum. Til þess að sprengja göt tvö niður í gegnum þakhvelfingu hellisins og reistum síðan í þeim tvo símastaura með 50 metra millibili, en op hans, sem er mjög lítið og sést varla, er um 25 metra fyrir vestan vestara staurgatið. Hann náði fyrir víst um 30 m. austur fyrir eystra staurgatið. Þar beygði hann eitthvað til suðurs. Ljóslausir vorum við og gátum því ekki athugað hann lengra heldur en skíman frá stauragötunum í loftinu leyfði. Hann var nálægt mannhæðar hár, hvelfingarmyndaður til beggja hliða og virtist vera þannig alla leið þessa rúma 100 metra.⁵⁶ Þetta var nú innskot, sett hér til þess, að upplýsingar um helli þennan verði til handa einhverjum þeim, er sjá kynnu og vildu athuga hellinn nánar og vera útbúnir til þess.“



Símastaur á Bolöldu



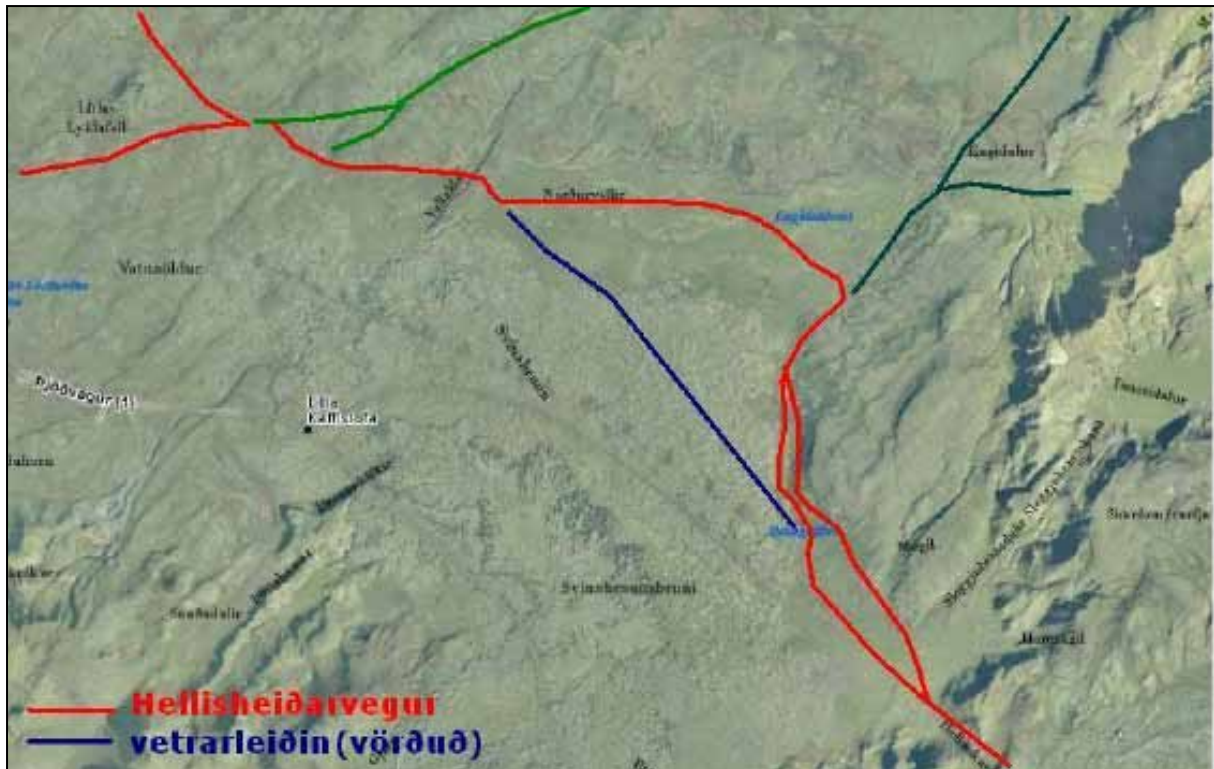
Hellir undir einum staurnum á Bolöldu

Austurvegur - Hellisheiðarvegur

Lýsing leiðarinnar er frá Lækjarbotnum (Lögberg) um Fóelluvötn (Vötnin- Vatnavelli) að leið að Kolviðarhóli. Leiðin liggur upp Fossvallaklif og greinist svo í tvær leiðir dálítinn spöl og er

⁵⁵ Fjallkonan, 17. árg. 1900, 45. tbl., bls. 4

⁵⁶ Tíminn Sunnudagsblað 30. okt. 1966, bls. 932-933



Hellisheiðarvegur milli Hellisskarðs og Lyklafells

önnur leiðin í suður og upp undir Lakheiði og síðan í austur og sameinast síðan nyrðri leiðinni við Fossvallabrúnir og síðan upp á Vatnavellina og innan við Vatnaásinn og þaðan þvert yfir vellina og upp á leiðina til Kolviðarhóls. Vörður eru á syðri leiðinni og eftir að leiðirnar koma saman. Af syðri leiðinni er leið um Sandskeið að Kolviðarhól og einnig á Ólafsskarðsveg.



Hellisheiðarvegur á Hellisheiði

Í lýsingu Ölfushrepps frá 1703 er leiðinni lýst og segir þar að vestari partur Hellisheiðar sé „víða með sléttum hellum og hraungrjóti, án gatna sem (sem) hestanna járn hafa gjört, og auðsjáanlegt er...

Þessar hestagötur sem markast hafa í hraunhelluna af umferð járnaðra hesta sjást mjög greinilega á þriggja km kafla, en eftirtektarvert er, að þær skuli hafa verið orðnar svo greinilegar fyrir 300 árum. Hurðarás var aftur á móti svo nefndur vegna þess, að þegar þangað kom á austurleið yfir heiðina var allt í einu eins og hurð væri opnuð og víðerni Suðurlands blöstu við, allt til Vestmannaeyja.“

Sveinn Pálsson náttúrufræðingur minnst á hestagötuna í hrauninu í lýsingu sinni frá 1703 og finnst gatan með ólíkindum regluleg og bein. Tilgáta hans, að öll Hellisheiði hafi gosið í einu er þó fjarri lagi; það vita menn nú. Eins er Sveinn á villigötum þegar hann segir þetta fyrst hafa gerst árið 1000 „og síðan margsinnis“. Kristnitökuhraunið frá árinu 1000 rann úr Eldborg, en var reyndar síðasta hraunið sem runnið hefur á þessum slóðum. Öll önnur hraun eru eldri. Svínahraun hafði runnið úr Leitinni, eldstöð skammt frá hinni, fyrir um 4800 árum; fyrst í norður í áttina að Kolviðarhóli, en síðan eftir mjóum farvegi í vestur, allar götur niður í Elliðaárvog. Þetta hraun náði ekki alveg norður að fjöllunum. Milli þeirra og hraunsins urðu með tímanum til grösugir vellir sem vel sjást frá Kolviðarhóli. Enda þótt þeir kunni að virðast búsældarlegir lagði enginn í að nema þar land.



Hellisheiðarvegur á Hellisheiði

Ferðasaga úr Morgunblaðinu árið 1916

„Morguninn eftir förum við heim að Kolviðarhóli að fá okkur kaffi. Um Kolviðarhól lá gamli vegurinn úr Svínahrauni, upp Hellisskarð upp á Hellisheiði. Sá vegur var lagður laust eftir 1880, og stóðu þeir Sighvatur og Eiríkur fyrir verkinu. Þar samdi Sighvatur í tómstundum bænaker sitt, er síðar var prentað í Reykjavík og kallað Svínahraunsbæni.“⁵⁷

Gengið var frá Draugatjörn, framhá Kolviðarhól, upp Hellisskarð, litið á Búastein, haldið eftir Gamla veginum um Hellisheiði og áfram áleiðis niður Kambana. Austarlega á Hellisheiði eru gatnamót Skógarveggar (Skógarmannagötu) er liggur til suðurs um Stóradal og Háaleiti áleiðis niður að Hjalla í Ölfusi.

Hellisheiði er heiðin sunnan Henglafjalla. Hellisheiði er mjög eldbrunnin en víða er mosagróður og lyng á hrauninu. Er talið að yngsta hraunið hafi runnið við eldgos á 6 km langri gossprungu um árið 1000. Heiðin hefur öldum saman verið mjög fjölfarin. Hin forna leið var kölluð Gamli

⁵⁷ Morgunblaðið 10. sept. 1916, bls. 7

vegurinn, en hún lá á öðrum stað en nú er farið. Að austan lá hún upp Kamba, yfir Hurðarás og þaðan sjónhendingu á Hellisskarð fyrir ofan Kolviðarhól. Síðan lá leiðin niður af heiðinni um Hellisskarð, þaðan um Bolavelli vestur með Húsmúla, um norðanvert Svínahraun hjá Lyklafelli og var oft komið í byggð hjá Elliðakoti í Mosfellssveit. Leiðin liggur um klappir vestan til á heiðinni og er gatan þar víða mörkuð allt að 20 sm djúp í stálhart hraungrjótið. Þessi leið var öll vörðuð og standa margar vörðurnar vel enn í dag. Þekkt er Biskupsvarða sem stóð á klapparhól vestarlega á heiðinni. Vörðunnar er getið í heimild frá 1703 og mun hún hafa verið ævaforð og mikið mannvirki, krosshlaðin svo að hafa mætti skjól við hana í öllum áttum. Hún stóð fram á 19.



Gata á Hellisheiði

öld. Nálægt 1830 var byggður sæluhúskofi á sömu klöppinni og var grjótið úr Biskupsvörðu notað í hann.

Kofinn stendur enn, nefndur Hellukofi enda eingöngu byggður úr hellum. Er fullri vegghæð er náð dregst hleðslan saman og myndar þakið en efst er stór hella sem lokar opinu. Kofinn tók 4-5 menn. Hellukofinn var friðaður 1. janúar 1990. Þórður Erlendsson bóndi á Tannstöðum, d: 1872, reisti Hellukofann en hann var víst „snillingur í öllum handtökum. Gamli þjóðvegurinn sker núverandi þjóðveg en stór hluti af þessari gömlu leið er enn vörðuð. Enn má sjá djúp för í jörðinni, um hraunklappirnar nálægt kofanum, því að á sumum stöðum hefur umferðin markað allt að 20 sm djúp för.

Á árunum 1879-1880 var lagður upphlaðinn vegur upp Kamba og vestur Hellisheiði, nálægt hinni fornu þjóðleið, en á árunum 1895-1896 var lagður vagnfær vegur yfir Hellisheiði, nokkru vestar en eldri leiðir, niður í



Hellukofinn

Hveradali og vestur fyrir Reykjafell en ekki niður Hellisskarð.

Gangan hófst við réttina sunnan við Draugatjörn, sunnan Húsmúla. Önnur rétt er þar skammt suðaustar, fast við gamla þjóðveginn upp að Kolviðarhól. Áður en haldið var inn á gömlu þjóðleiðina, sem liggur að Hellisskarði, var komið við í sæluhústóft austan við tjörnina. Árið 1703 var hún talin nauðsynleg á vetrartímanum til innivistar.



Varða ofan við Hellisskarð

„Er og lofsvert, að þetta sæluhús skuli ei niður fallið (1793). Hann var ætlaður þeim, sem ferðast þarna á vetrardegi, og kallaðist sæluhús. Margir hafa dáið í þessum kofa, því oft hafa þeir ekki fundið hann fyrr en þeir voru örmagna af hungri og kulda. Í örnefnalýsingu segir að í ekkert hús var að vanda [á leiðinni yfir Hellisheiði] nema smákofa, er var í Svínahraunstöglum, sem ganga út á Norðurvellina. Kofi þessi var illa ræmdur fyrir draugagang, og mynduðust meðal manna hinar fáránlegustu sögur um kofa þennan. Árið 1845 var nú kofinn í Svínahrauni fluttur upp á Kolviðarhól. Hafði nýtt sæluhús verið byggt á Kolviðarhóli 1844. Ýmsar sagnir eru um menn sem hafa tekist á við drauga í kofa þessum, t.d. um Grím á Nesjavöllum en hann var á ferð þar um 1820 og kljádíst við afturgöngur þriggja manna sem höfðu orðið þar úti nokkrum árum áður. Þar kemur fram að báki hafi verið í suðurenda kofans.“

Stuttur gangur er eftir gömlu götunni að Kolviðarhól. Áður var farið yfir læk úr Mógili í Húshólma og framhjá síðarnefndu réttinni, áfram eftir suðaustanverðum Bolavöllum og að hólnum. Bú



Hellisheiðarvegur

var fyrst reist á Kolviðarhóli 1883. Um vorið settist þar að Jón bóndi frá Stærribæ í Grímsnesi. Byggði hann sér bæ framan í hólnum. Kolviðarhóll er 4-5 m hár, gróinn, melhóll við norðurenda á lágum rana eða ási sem gengur norður úr Reykjafelli, beint neðan (vestan) við Hellisskarð. Ekkert vatnsból er sýnilegt en hefur væntanlega verið í brunni.

Undirstöður síðustu húsanna á

Kolviðarhóli sjást enn vel og hafa sumar verið steiptar en aðrar eru úr tilhöggnum sandsteini, sem víða má finna í Reykjafelli beint ofan við hólinn. Framan í nyrðri hluta hólsins (norðan við bæjarstæðið) hefur verið hlaðinn pallur úr hraungrýti og er hann mjög heillegur að sunnanverðu og að vestan en norðurhornið er hálfhrunið. Lítil heimagrafreitur er þarna með steiptum veggjum. Árið



Hellisskarð árið 2012

1910 voru tvö hús á Hólnum, timburhús og steinhús, þar að auki næg búpeningshús. Einu útihúsaleifarnar sem nú sjást er steypuhrúgald austan í norðanverðum hólnum. Þjóðsaga segir að „almenn sögn segi, að í þessum hól sé heygður Kolfinnur, sem nefndur er í Kjalnesinga sögu.“

Haldið var upp Hellisskarð. Í frásögn árið 1703 segir að „upp í hnúknum fyrir norðan fyrrnefnt Hellisskarð er sá stóri steinn einstakur, er Búasteinn kallast, við hvörn stein varðist Búi Esjufóstri, sem saga hans til vísar.“ Um það bil í miðri heiðarbrekkunni til vinstri, nokkuð hundruð fet upp er stór teningslaga steinn; Búasteinn. Er hann settur í samband við frásögn Kjalnesinga. Stór þverhniptur sandsteinsklettur og er aðeins gengt upp á hann að ofan (austan). Talsvert rof er í kringum steininn af vatnsflaumi en einnig af mannaferð.

Ofan við Hellisskarðið eru gatnamót. Til norðausturs liggur leið er gekk undir nafninu „milli hrauns og hlíða“, um Skarðsmýri og upp á gömlu þjóðleiðina til norðurs frá Hveragerði.

Þegar komið er upp á heiðina úr Hellisskarði, verður fyrir samfelld hraunbreiða, og er aðeins eitt einstigi yfir hana. Hraunið er að mestu flatar og sléttar hellur, en grjót og melar hér og hvar. Svo mætti virðast, sem einstigi þetta væri höggvið af manna höndum í hraunstorkuna, því þar er svo beint og reglulegt. Víða mælist það allt að 1/2 feti, og má af því marka, hve geysigamall þessi vegur er og fjölfarinn. Rásin er misgreinileg. Samfellda kafla má rekja lengst um 50 metra en yfirleitt mun styttra en á milli liggur leiðin sumstaðar um djúpar rásir þar sem grjóti hefur verið rutt úr veginum en víðar gufar slóðin alveg upp á milli. Á nokkrum stöðum má greina að slóðin er tvö- eða jafnvel þreföld.

„Austur frá Reykjafelli (Stóru-Reykjafell) eru Hellurnar, eru þær sléttar klappir, liggja yfir þær djúpar götur eftir hestafætur. Sanna göturnar að yfir þessar sléttu klappir hefur umferð verið allt frá fyrstu byggð hér á landi.“ segir í örnefnalýsingu. Allt frá því að komið er upp úr

Hellisskarði er hálfbert helluhraun austur að miðri heiðinni eða þangað til að fer að halla austur í Ölfus. Fleiri vörður eru og við veginn til leiðarvísis. Á Hellsheiði eru yfir 100 vörður. Vegir hafa legið yfir Hellsheiði frá ómunatíð. Gata lá upp Kamba, yfir Hurðará og í stefnu á Gíga ofan við Hellisskarð. Í klöppum á þeirri leið eru víða djúpar götur, gengnar á liðnum öldum. Síðar var lagður upphlaðinn vegur, kenndur við Eirík í



Eiríksgata

Grjóta, sömu leið. „*Það mun hafa verið nálægt 1880-1881, að Eiríkur Ásmundsson í Grjóta lagði steini lagðan veg um Kamba, yfir allar hæðir og lautir, svo að hann yrði þráðbeinn. Vegna brattans víðast hvar og þess, að ekkert var borið ofan í veg þennan, var hann sjaldan eða aldrei farinn.*“

Framhald vegar Eiríks í Grjóta um Svínahraun, lagður 1877-78, lá upp um Hellisskarð fyrir ofan Kolviðarhól. Þar er enn efst í skarðinu lítt hrunin hleðslan í vegköntunum. Vegirnir voru lagðir á þann hátt, að þeir útilokuðu þann möguleika að menn hæfu vagnferðir eftir þeim. Til þess var brattinn í Hellisskarði og Kömbunum of mikill og einnig vantaði akfæran veg frá Reykjavík upp að Svínahrauni. Við þetta ástand sat að mestu fram yfir 1890.

Á herforingjaráðskorti frá 1909 liggur norðurendi Lágaskarðsleiðar útaf Hellsheiðarvegi undir neðstu brekkum Reykjafells og yfir hraunhólana neðan við Hveradalaföt. Á kortinu kvíslast leiðin við Lönguhlíð og liggur ein slóð til Breiðabólstaðar en önnur til Hrauns. Um grasi grónar hlíðar og slétt helluhraun, mosagróið, mjög greiðfær leið. Vegurinn er lengst af aðeins kindastígur en nokkur vörðutyppi eru í sjálfu skarðinu (á helluhrauninu) og gætu sum þeirra verið gömul. Á nokkrum stöðum má ímynda sér að hestaumferð hafi gert för í hraunhelluna, en hvergi er það skýrt. Þessi leið mun nú ganga undir nafninu Lákastígur. Steindór Sigurðsson lýsir Lágaskarðsleið í Árbók Ferðafélagsins 1936.⁵⁸



Lákastígur

Margrét útilegumaður hafðist við í Nesjalaugum eða Ölfusvatnslaugum, en síðan í ýmsum stöðum nálægt þjóðveginum

⁵⁸ Steindór Sigurðsson, 1936. Lágaskarðsleið. Árbók Ferðafélagsins

á Hellisheiði og stal þar af ferðamönnum.⁵⁹

Þegar gengin hafði verið 2/3 af leiðinni um Gamla veg var komið að gatnamótum Skógarvegur. Í örnefnalýsingu segir að „á þessum fjallgarði, er fyrir norðan þessa byggð sveitarinnar liggur, eru þrjár vegir vestur á Suðurnes, nefnilega Ólafsskarð, Lágaskarð og Sanddalavegur, hvorir allir saman koma í einn veg á vestanverðu fjallinu, þá byggðarlönd taka til Suðurnesjajarða. Sanddalir eru neðan og suðaustan við Lágaskarð og mætti ætla að um sömu leið væri að ræða, en hér mun sennilega verið átt við leið „frá Hjallahverfi um Kálfabergsstíg, Kálfadali, Hálsa, Vegarbrekkur, Lakadal, Stóradal, á þjóðveg í Hveradölum.“ Skógarvegur liggur hins vegar til suðurs af Hellisheiðavegi og niður að Hjalla um Stóradal og Háaleiti suðaustan undir Skálafelli.

Í örnefnalýsingu 1703⁶⁰ segir að „upp á Hverahlíð er Skálafell, með vatnsstæði. Á þessu felli var skáli Ingólfs Arnarssonar, fyrsta landnámmanns, hvar af þetta fell hefur sitt nafn dregið, sem Landnáma á vikur. Skógarmannavegurinn austan Skálafells er frá þeim tíma, er Hjallamenn sóttu skógarnytjar í Nesjaskóg í Grafningi. Einnig nefnd Suðurferðagata, milli Háaleita, við Hlíðarhorn, - á þjóðveginn á Hellisheiði vestan við Loftið (40 km steininn).“ Nefndur steinn er við Skógarveginn, eða Skógarmannaveginn, skammt sunnan núverandi þjóðvegar.

Frá þessum gömlu gatnamótum sést vel niður að Kömbum sem og yfir Ölfusið allt – í góðu skyggni.

Dyravegur

Leið frá Nesjavöllum að Lyklafelli þar sem hann tengist við aðrar leiðir. Dyravegur var alfaraleið um sunnaverða Mosfellsheiði. Leiðin liggur frá Nesjavöllum um Háhrygg um Sporhelli, þar sem gatan er djúpt grópuð í móbergshelluna og í gegnum skarð í klettahrygg sem eru hinar eiginlegu Dyr í Hengli og af því örnefni er nafn leiðarinnar dregið, síðan um Brekkur niður á Mosfellsheiði og þaðan er stefnt vestan við Lyklafelli og komið á leið að Kolviðarhóli. Ekki eru margar vörður á leiðinni.



Dyravegur um Sporhelli

⁵⁹ www.ferlir.is/?id=18118

⁶⁰ Andvari, 61. árg. 1936, 1. tbl., bls. 57-78



Dynnar og Dyradalur

Ólafsskarðsvegur

Gengin var gömul þjóðsagnakennd þjóðleið, Ólafsskarðsvegur. Gangan hófst í Jósefsdal, austan Vífilsfells, þaðan var gengið upp Ólafsskarðið um fyrrum skíðabrekkur, áfram niður með austanverðum Bláfjöllum, milli gíganna Leitis og Eldborga og að Fjallinu eina norðvestan Geitafells. Svo virðist sem gatan hafi legið beggja vegna smáfjallsins, áfram niður með grónum hraunbrúnum (Hrossaflatir) og áleiðis niður með austanverðu Geitafelli. Gatan hefur verið merkt með stikum, en á köflum fara þær út fyrir annars augljósa götuna. Nokkur ofan við vestnorðanvert Geitafell má sjá gatnamót Ólafsskarðsleiðar og Heiðarvegur er liggur um austanverða Heiðina há að Grindarskörðum.

Haldið var niður af heiðinni vestan Krossfjalla og komið niður að Litlalandi í Ölfusi. Á þessum heiðarkafli eru nokkra markaðar leiðir og sérhver ekki ómerkilegri en önnur.

Ólafsskarðsvegur er nefndur eftir samnefndum bryta í Skálholti. Í frásögn Brynjúlfs Jónssonar frá Minna-Núpi segir að einni sinni hafi lyklakippa Skálholtsstaðar



Ólafsskarðsvegur



Ólafsskarð framundan

Ólaf bryta í Skálholti. Á að hafa soðið upp úr milli hans og ráðskonunnar á staðnum. Hún var ótúlegt skass og skaut honum svo skelk í bringu að hann lagði á blindan flóttu og nam ekki staðar fyrr en við Lyklafell og kastaði þar búrlyklunum. Síðan hélt hann um Ólafsskarð upp úr Jósefsdal Ólafsskarðveg og heitir skarðið eftir honum. Steðjaði hann austur sýslur á Fjallabaksleið syðri. Við Brytalæki á Fjallabaksleið austanverðri datt hann dauður niður.⁶¹

týnst, og fannst hún hvergi. Varð að smíða aðra lykla. Leið síðan fram, þangað til 12 ár voru liðin og lyklatapið farið að gleymast, þá fundust lyklarnir í Lyklafelli hjá Fóelluvötnum. Kom þá upp hið sama, að ráðsmaður (eða bryti) staðarins hafði haft lyklna á sér, er hann reið í Reykjavíkurkaupstað, og hafði týnt þeim í fellinu, er hann áði.

Um Lyklafell fjallar og þekkt þjóðsaga af sama meiði. Hún er um nefndan

Hafnarfjarðarvegurinn

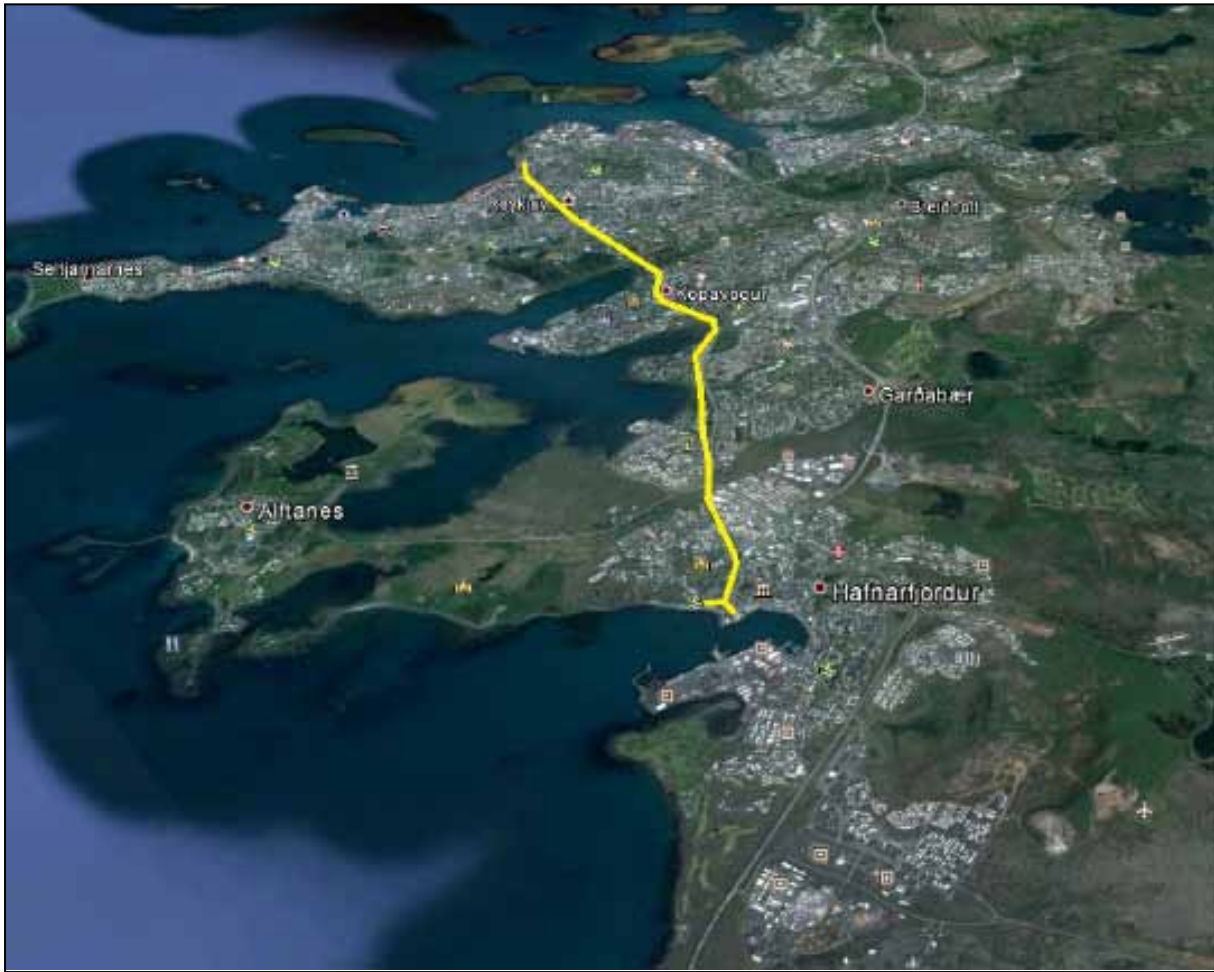
Í Ísafold árið 1899 er fjallað um vegalagninguna frá Hafnarfirði til Reykjavíkur:⁶²

„Sumrin 1897 og 1898 lét sýslunefnd Kjósar- og Gullbringusýslu leggja mikið laglegan vagnveg milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur, frá Fossvogi, en þangað hafði bæjarstjórn Reykjavíkur lagt áður og hefir þessa ekki enn verið getið í blöðum vorum. Vegur sá er sýslan lét byggja af nýju, er rúmar 5 rastir á lengd, einnig var borið ofan í og endurbættur gamall vegur (Hafnarfjarðarhraun) rúml. 1 ½ röst á lengd. Hver röst er 531 faðmur. Brýr voru gerðar yfir fjóra læki, og er ein þeirra þrjátíu áln. Lengd, með 50 álna löngum stöplum (þeir eru þrír) og 5 áln. Háum á fullum helmingi. Hinar eru 5-8 álna langar. Til vinnu þessarar var varið 9.600 kr.

Brýrnar allar kostuðu 1.800 krónur. Aðgerð við gamla veginn um 800 kr. Kostar þá her um bil kr. 2,80 faðmurinn í hinum nýja vegi. Í gegnum veginn eru 16 rennur gerðar úr grjóti 50x100 cm., utan ein úr timbri 3x2½ alin. Mold og möl höfð undir í öllum veginum með torf og grjót á hliðunum, nema um 150 faðmar eru eingöngu úr grjóti (púkkvegur). Ofaniburður allstaðar frá 8-12 þumbl. á þykkt. Við vinnuna voru 12 menn fyrra sumarið með 4 hestum, en 15 til 18 hið

⁶¹ www.ferlir.is/?id=9353

⁶² Ísafold, 26. apríl 1899, 26. árg., 26. tbl., bls. 103



Vagnvegurinn milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar

síðara með 6 og 8 hestum. Verkstjóri var bæði sumrin Sigurgeir Gíslason í Hafnarfirði.

Það var myndarlega til ráðist af sýslunefnd Kjósar- og Gullbringusýslu að leggja veg þennan, og væri óskandi að hún fengi styrk til þess að geta gert meira í líka átt sem þetta. Hefir talsverð vagnaferð verið eftir vegi þessum síðan hann var fullger, en talsverð óþægindi eru að því, að ógert er enn við hallann ofan í Hafnarfjörð, því þar er vegurinn mikils til of brattur fyrir vagna, og er vonandi að ekki bíði mjög lengi svo búið.“

Af sýslufundargjörð í Gullbringu- og Kjósarsýslu í maí 1893 má sjá: ⁶³

„Árið 1893, hinn 26. maí, átti sýslunefndin í Kjósar- og Gullbringusýslu fund í þinghúsinu í Hafnarfirði. Fundinum stýrði oddviti nefndarinnar, sýslumaður Franz Siemsen. Allir nefndarmenn voru á fundi nema sýslunefndarmennirnir fyrir Mosfells, Vatnsleysu-strandar, Njarðvíkur og Rosmhvalaness hreppa; af þeim höfðu sýslunefndarmennirnir fyrir Njarðvíkur og Vatnsleysustrandarhreppa engin forföll tilkynnt. Þessi mál voru tekin til meðferðar.

⁶³ Ísafold, 17. júní 1893, 20. árg., 38. tbl., forsiða

8. Var rætt um gúfubátaferðir á Faxaflóa og ákvað nefndin að ganga að boði kaupmanns W. Fischers og taka tiltölulegan þátt í kostnaðinum, en lýsti jafnframt óánægju yfir ferðaáætlun þeirri, sem lá fyrir, þar sem báturinn á millistöðvunum eigi kemur við á leiðinni til baka, svo hlutaðeigandi pláss fyrir þá sök geta eigi haft full not af ferðinni; krafðist nefndin, að þetta væri þegar lagað. Ennfremur áleit sýslunefndin, að tími sá, sem bátnum er ætlaður á ferðum, sérstaklega syðri hluta Gullbringusýslu, sé allt of naumur. - Að því er snertir kostnað þann, sem að tiltölu kemur á sýslufélagið þ. á., ákvað sýslunefndin, að greiða skyldi helminginn af sýslusjóðsgjaldi, en hinn helminginn af sýsluvegagjaldi upp á væntanlegt samþykki amtsráðsins, og fól nefndin oddvita, að útvega samþykkið.

9. Var rætt um vegagjörðir í sýslunni á yfirstandandi sumri og var ákveðið að verja til sýsluvega 1.100 kr. þannig:

Í Kjósarhr. til að gjöra við veginn norðan í Svínaskarði 50. kr.

Seltj.n.hr. til að gjöra við veginn frá Kópavogslæk ofan í Fossvog 75 kr.

Garðahr.:

a. til aðgjörðar á veginum frá Hafnarfjarðahrauni að Kópavogslæk, bera ofan í brýr og ryðja..... 150 kr:

b. til vegarins yfir hraunið fram á Álftanes 200 kr.

c. til vegarins frá Hafnarf. suður að hreppamótum 100 kr. 350 kr.

Njarðvíkurhr. til framhalds vegi frá Ytra-Hverfi í Keflavík 100 kr.

Rosmhvalanesshr. til að laga veginn frá Keflavík út í Garð 100 kr:

Hafnarhr. til að laga veginn frá Ásabotnum 75 kr.

Grindavíkurhr. til að bæta veginn frá Drápshlið til sýslumarka..... 350 kr.....1.100 kr.

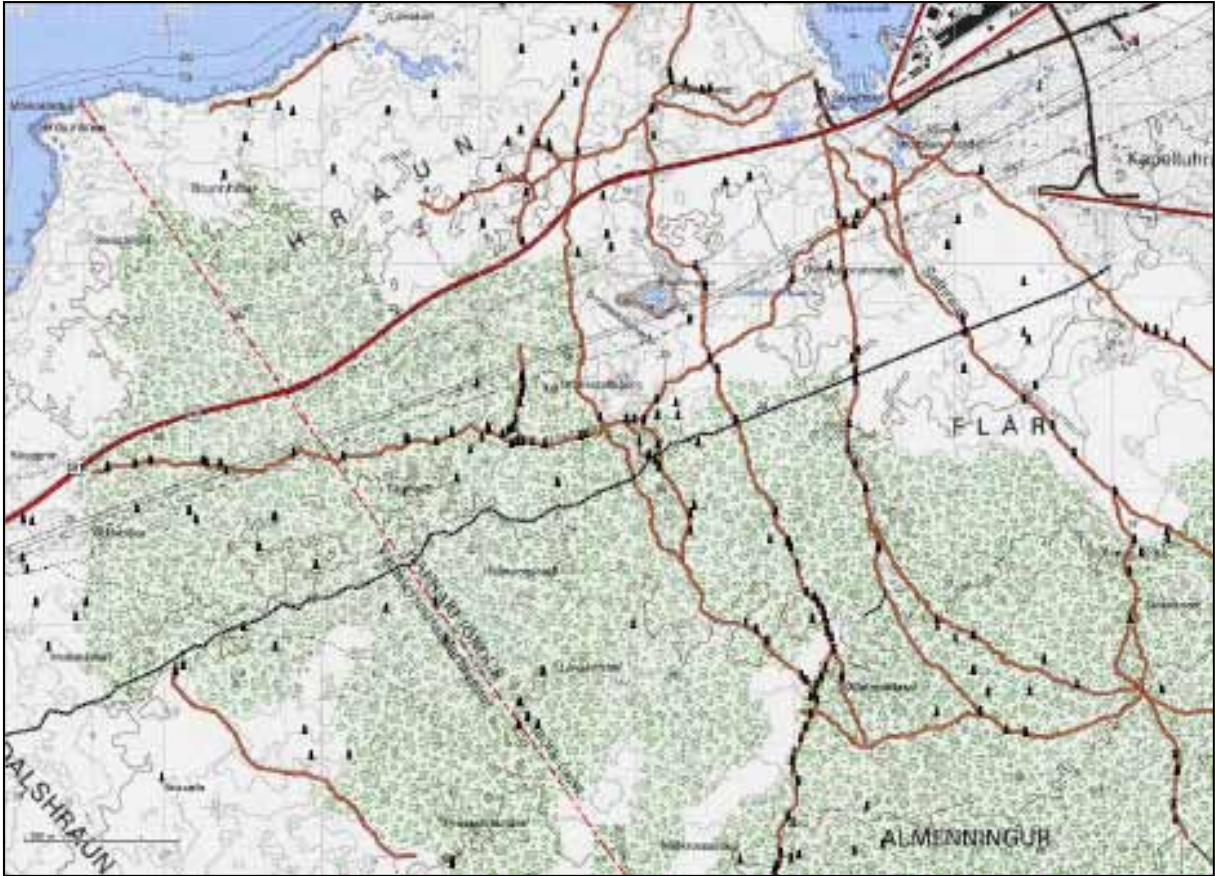
10. Sýslunefndin fól oddvita að útvega á næsta hausti vegfróðan mann til þess að skoða vegstæði milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur og gera áætlun um, hve mikið sú vegagjörð mundi kosta. Var jafnframt ákveðið, að skora á bæjarstjórn Reykjavíkur að skoða og ákveða vegstæði til Hafnarfjarðar í Reykjavíkurlandi. “

Í lögum frá Alþingi árið 1903 segir m.a. í ágripi: ⁶⁴

„Útgjöldin eru hin helstu þessi:

Til brúar á Jökulsá í Axarfirði 50.000 kr., til sýsluvegar frá Hafnarfirði í Keflavík 3.000 hvort árið mót jafnmiklu framlagi annarstaðar frá. “

⁶⁴ Austri, 15. ágúst 1903, 13. árg., 27 tbl., bls. 98



Vörðukort í Hraununum fyrir utan Hafnarfjörð - Ábjörn Harðarson

Í Ísafold árið 1905 má lesa eftirfarandi um sýsluvegastyrk til Hafnarfjarðarvegar suður að Vogastapa: ⁶⁵

„Sýsluvegastyrkur; frá Hafnarfirði suður að Vogastapa 2.500 + 2.500 gegn jafnmiklu annarsstaðar að.“

Í Sögu Hafnarfjarðar 1908-1983 segir m.a. um samgöngubætur: ⁶⁶

„Um síðustu aldamót [1900] var enginn upphleyptur vegur til Hafnarfjarðar, og urðu bæjarbúar að leggja leið sína yfir malarkamba og eftir krókóttum hraunstígum. Um skipulega vegagerð var ekki að ræða fyrr en kaupúnið fékk kaupstaðarréttindi árið 1908. Á þessum árum einblíndi hreppsnefnd Garðahrepps og síðan bæjarstjórn Hafnarfjarðar að vegagerð til Reykjavíkur. Fyrsti almennilegi vegurinn yfir Hafnarfjarðarhraun var lagður 1874, skömmu áður en Kristján Danakonungur kom til Hafnarfjarðar. Sá Sigurgeir Gíslason um vegalagninguna, sem lauk síðan 1898. Sigurgeir hafði síðan umsjón með vegalagningu sýsluvegarins til Njarðvíkur er lauk árið 1912 og síðan lagningu Grindavíkurvegarins er lauk árið 1918. Fyrsta bílnum var

⁶⁵ Ísafold, 6. sept. 1905, 17. árg., 60. tbl., bls. 239

⁶⁶ Ásgeir Guðmundsson, 1984. Saga Hafnarfjarðar III, 1908-1983, bls. 361

ekið áleiðis milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur skömmu eftir að fyrsti bíllinn kom til landsins árið 1904, en óvíst er hvort hann hafi komist alla leið. Vorið 1913 var Austin sportbíl ekið á milli bæjanna og er hún talinn fyrsta bifreiðin sem komst klakklaut alla leið. Þangað til var vegurinn aðallega fyrir vagna og gangandi.“

Hafist var handa við að leggja sýsluvegin til vesturs frá Vesturhamri árið 1904, og var þetta hluti lagningu vegar milli Hafnarfjarðar og Vogstapa.

Álftanesgötur

Fógetastígur - Móslóði - Garðagata

Gengið var um Fógetastíg áleiðis að Garðastekk og áfram eftir Garðagötu. Í leiðinni var hugað að Móslóða í Garðahrauni. Fógetastígur er hin forna leið í gegnum hraunið á leiðinni millum Reykjavíkur og Álftanes (Bessastaða). Garðagata liggur um Garðaholt frá Görðum, inn á Garðahraun við Garðastekk og sameinast Fógetastíg inni í hrauninu. Móstígur er austlægari, liggur frá Fógetastíg nyrst þar sem hann kemur inn á Garðahraun og síðan í suðlæga stefnu



Fornar þjóðleiðir um Gálghraun og nágrenni

áleiðis að Engidalshrauni.

Í fornleifaskráningu fyrir Garðahraun segir m.a.: „Gamli vegurinn (götuslóði) úr Reykjavík út á Álftanes lá yfir Hraunsholtslæk og út með ströndinni. Hann greinist í tvo slóða í Hraunviki. Hinn götuslóðinn úr Hraunviki hefur vestlæga stefnu, og hefur hann verið alfaraleið á liðnum öldum. Viða sjást djúpir troðningar og hófaför í klöppunum. Hann greinist um mitt hraunið.“



Álftanesvegur 1910

„Liggur annar í Garðahverfið, en hinn út á Álftanes. Rétt sunnan við, þar sem vegirnir skiptast, er Skyggfir, stór, einstæður klettur.“ segir í örnefnalýsingu. Troðningar sjást meðfram fjörunni í Hraunviki og upp með hraunbrúninni vestan við vikið, en um 50 m frá flæðarmáli, þar sem lítið vörðutyppi er á brúninni liggur gatan upp á hraunið og er þar geil í brúnina. Hraunið er allslétt um 400 m bein vestur frá Hraunviki og liggur leiðin um það slétta svæði og skiptist gatan sumstaðar í fleiri en eina rás en er allsstaðar mjög skýr. Hún liggur síðan í hlykk fram hjá hraunklettum þar sem hraunið er einna hæst og beygir til norðvesturs vestan við klettana. Þar sem gatan beygir er hraunið allslétt og gætu troðningar legið þaðan til suðurs og suðvesturs en ekki eru þeir skýrir. Frá beygjunni liggur gatan beint í um 300 m - og er þar samsíða fyrirhuguðu vegarstæði, sumstaðar innan við 20 m frá því, en fer undir veglínuna við hæl sem merktur er 1660 m. Þar beygir gatan til vesturs og liggur síðan niður úr hrauninu á móts við hleðsluna. Í flagmóunum vestan við hraunið má rekja götuna áfram til vesturs og hefur hún nokkuð beina stefnu á Selskarð. Þar sem



Fjárnborg í Garðahrauni

gatan nálgast fjörumál í Lambhústjörn eru götupaldrar á stuttum kafla en síðan hverfur hún alveg í mýri og flög. Vestan við Selskarð sést framhald götunnar en þar hefur verið gerður malarvegur, nú aflagður. Líklegt er að gatan hafi klofnað við Selskarð og austari grein legið út á Bessastaði en hin á vesturhluta Álftanes. Á mótis við núverandi Garðaholtsveg liggur annar slóði upp í hraunið, um 100 m norðan við Garðastekk og liggur til norðausturs og sameinast aðalgötunni eftir um 250 m. Þetta mun vera gatan sem lá í Garðahverfi. Sú gata er mun ógreinilegri en aðalgatan út á Álftanes.



Fógetastígur

Í hrauninu er gatan víðast alldjúp geil, allt að 1 m djúp og 1-2 m breið, algróin. Brotnað hefur af götunni á einum stað við Lambhústjörn. Þessi leið hefur verið notuð fram á síðustu ár 19. aldar en sumarið 1873 var lagður vegur yfir Flatahraun frá Sjónarhóli í Engidal, og framhald á honum áleiðis á Hraunsholtið 1879. Endanleg vegtenging við Reykjavík kom þó ekki fyrr en 1897-99. Eftir það mun aðalleiðin á Álftanes hafa fylgt hinum uppbyggða vegi milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur og beygt útaf honum í Engidal.“ Um Móslóðan segir skráningin:

„Stígur úr Garðahverfi, lá meðfram Garðaholti og yfir Flatahraun og svo yfir hraunið inn að Arnarnesvogi, en þar tóku Garðhverfingar upp mó. Troðningur þessi var nefndur Móslóði. (Ath.: G.S. nefnir hann Gálgahraunsstíg syðra, en ekki kannast Guðmann við það nafn, og mun það rangt. Gamli vegurinn (götuslóði) úr Reykjavík út á Álftanes lá yfir Hraunsholtslæk og út með ströndinni. Hann greinist í tvo slóða í Hraunviki. Hefur annar suðvestlæga stefnu nokkurnveginn á [Garða]holtsendann (þar sem sandnámið var. Hann var við líði fram um 1920, en er nú að mestu uppgróinn.“ „Er þetta hinn fyrrnefndi Móslóði. Eftir honum var farið með klyfjahesta og reiddur mór úr Hraunsholtsmýri, áður en akvegur kom til sögunnar“, segir í örnefnalýsingu. „Þessi stígur hefur verið sá austasti af þeim sem lágu yfir hraunið milli Garða og Hraunsholts. Hann hefur af lýsingunni að dæma legið upp í hraunið á svipuðum slóðum og Álftanesvegur kemur nú niður úr því að sunnan, og þaðan legið til norðurs uns hann sameinaðist Fógetagötu í miðju hrauninu. Víða sjást troðningar á þessum slóðum en hvergi er hægt að rekja ákveðna götu alla þessa leið. Þessi leið hefur verið ívið greiðfærari með reiðingshesta heldur en aðalleiðin sem lá norðar.“



Gamli Suðurnesjavegurinn og vagnvegurinn (t.h.) við Smalaskálahæð

Um Garðastekk segir: „Krummaklettur eru fyrsta örnefnið á hægri hönd, þegar farið er norður hraunbrúnina norðan Álftanesvegur. Hefur hraunskelin brotnað þar niður og myndað klettana. ... Rústir af gamalli fjárrétt, Garðastekk, eru u.þ.b. 150 metrum norðan við Krummakletta, á móts við Garðaholtsveg, þar sem hann kemur á Álftanesveg. Rétt þessi var notuð fram yfir 1930.“ segir í örnefnalýsingu. Tveir túnbleðlar eru sunnan undir hraunbrúninni á móts við Garðaholtsveg. Norðan við austurendann á vestari blettinum er stekkurinn, grjóthlaðin rétt með 4 hólfulum og vestan við hana gróin tóft. Réttin er hlaðin utan í hraunkant og hefur stekkjartún verið í kring. Það hefur nú verið ræktað. Fjær eru stórgrýttir flagmóar. Réttin skiptist í fjögur hlaðin hól en milli hennar og hraunsins myndast einnig tvö hól til viðbótar. Þá sjást leifar af fimmta hólfnu nyrst. Sunnan við það er 11x9 m hól með dyrum á vesturvegg og eru hleðslurnar allar bogadregnar í þessu hólfi. Sunnan við það er stærsta hólfið og er ekki gengt á milli. Það er 19x6 m og er aðeins gegnt úr því í annað af tveimur minni hólfulum sem eru áföst við það sunnanvið. Þau eru bæði um 5x5 m með dyr á suðurvegg. Í krikanum sem myndast vestan við stekkin er grasi gróin tóft, 10x4 m að utanmáli og mögulega kró eða smátóft aftan úr henni að austan. Gæti verið hinn eiginlegi stekkur.“ Ekki er minnst á leifar fjárborgar ofan við Garðastekk, sem verður að þykja allmerkilegar mannvistarleifar.

Garðagata sést vel þar sem hún liggur upp holtið norðan Garðaholts.⁶⁷

Vegur vestur - til Hafnarfjarðar og á Útnes

Vegfarandi skrifaði um sýsluvegin frá Reykjavík suður að Vogastapa í Ísafold árið 1890: „Jeg las um daginn í Ísafold um póstveginn í Árnassýslu; og datt mjer þá í hug, að einnig mætti rita fáein orð um sýsluvegin frá Reykjavík suður í sýsluna. Jeg ætla þá að fara úr

⁶⁷ Orri Vésteinsson, 1999. Fornleifakönnun - Álftanesvegur milli Engidals og Selskarðs, Fornleifastofnun Íslands, Reykjavík

Reykjavík suður eptir, og geta um ýmislegt, sem fyrir augun ber, hvað veginn snertir. Þegar maður kemur niður í Fossvog, verða fyrir manni rásirnar þar. Þær eru að vísu þannig á sumrum, að fáum ókunnugum mundi til hugar koma, að við þær væri neitt að athuga; en á vetrum í leysingum verð þær lítt færar eða jafnvel stundum ófærar. Þá kemur Fossvogslækur; lækur þessi, sem er á sumrum ekki nema ofurlítill spræna, verður stundum á vetrum svo, að naumast verður yfir hann komizt, og það ber við, að hann verður með öllu ófær. Vegurinn upp Kópavogsháls er óhæfilega brattur, lítt fær með vagn, en vagnvegur á vegurinn milli Rvíkur og Hafnarfjarðar að verða úr þessu. Með því að sneiða hálsins lítið eitt utar, má fá hann mjög hallalítinn. Þegar kemur suður að Kópavogi, kemur ein torfæran, þótt stutt sje; hún er rjett við landnorðurhornið á túngarðinum í Kópavogi; þar eru göturoðningar, djúpir mjög, og verður þar á vetrum kafhlaup, þegar snjóþyngsli eru. Þá kemur brúin yfir Kópavogslæk. Að henni er mesta vegarbót, og er furða, að hún skyldi ekki vera á komin fyrir mörgum tugum ára; en trjen í henni eru mikils til of veik; brúin skelfur undan gangandi manni, hvað þá heldur þegar hún er riðin. Þá eru nú úr því brýr yfir lækina, og vegur all góður þangað til kemur suður í Hafnarfjörð. Þar er vegurinn lagður yfir Harmarinn hjer um bil þar sem hann er brattastur; en auk þess er vegur þessi óruddur, ekkert í hann borið, og er hann fullur af lausu grjóti, og má það kallast hættulegt að riða hann ofan að norðanverðu; Í sunnanverðum Hamrinum neðst er sjórinn búinn að taka burtu hleðsluna úr veginum, og er honum því einnig hættu búin úr þeirri átt. Svo er þess að gæta, að rjett við endann á veginum er skipauppsátur þeirra manna, er búa þar í grend. Af því, að sjórinn gengur þar rjett upp að veginum, standa skipin svo hátt, að ókunnugum mönnum, sem í myrkri fara um veginn, getur verið af þeim hættu búin; skipauppsátur er ekkert annað til þar í grend. Svo kemur nú suður undir Flensborg. Þar standa þilskip, og liggja járnkeðjur af þeim yfir þveran veginn, og er furða, að ekki skuli opt hafa hlotizt sly af þeim. En þess ber að geta, að þar er enginn vegur lagður, nema hvað hrossin hafa unnið þar að vegavinnu. Flensborgarskóli á þar lóðina, sem skipin standa á, og leigir þar



Gamli Hafnarfjarðarvegurinn í Engidal. Fjarðarkaup framundan

uppsátrið, og tekur 10 kr. fyrir hvert skip yfir veturinn. Ef skipin mega ekki hafa þar landfestar, þá er ekki til neins að ljá manni uppsátur; hafa þar að undanförunu legið 4 skip á vetrum; gjaldið eptir þau eru þá 40 kr., eður sama sem að skólaeignin sje 1000 kr. meira virði en ella. Eitt af tvennu er: annaðhvort verður að banna að hafa þar skipauppsátur; eða að leggja veginn annarsstaðar. En látum oss halda lengra.

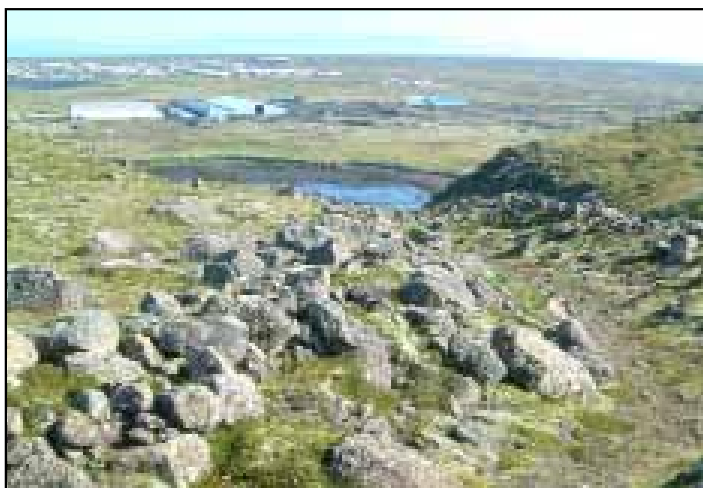
Um stórstraumsflóð flæðir alveg upp undir túngarðinn í Flensborg, og verða menn þá að ríða sjóinn fram með garðinum, opt talsvert djúpt, og auk þess er þar mjög grýtt, svo að þar er mjög illt yfirferðar. En þá tekur ekki betra við, þegar Ásbúðarmegin kemur; þar er hár bakki, sem upp verður að klöngrast; vinnist sú þraut, þá tekur við dý, sem hver hestur liggur í. Þegar búið er að draga þá upp úr því, er haldið suður



Stapagata

Hvaleyrrarholt. Þetta holt hefur ekki verið rutt í ár, og er það mjög seinfarið. En þegar kemur suður fyrir sandskörðin sunnanvert við Hvaleyrtjörn, þá liggur vegurinn svo lágt, að þar flóir yfir í stórstraumum. Svo koma nú Hraunin, þ. e. Gráhelluhraun, Kapelluhraun, Almanningur og Afstapahraun. Um veginn gegnum þau ætla jeg ekki að tala; hann er alkunnur, og líklega ekki þeirrar núlifandi kynslóðar meðfæri að bæta hann svo, að nokkru nemi; þó ætti það að vera vinnandi vegur, að ryðja veginn gegnum þau árlega; þegar það er gjört, er þó ólíku betra að fara yfir þau, heldur en þegar vegurinn er fullur af lausu grjóti og steinvölum. Þegar Hrauninum sleppir, kemur Vatnsleysuheiði. Yfir hana mestalla hefir verið lagður upphækkaður vegur, en hann er nú orðinn því nær ófarandi, og miklum mun verri en gamli vegurinn var. Þessi upphækkaði vegur er í daglegu tal opt kallaður Vatnsleysu(heiðar)brú, en af sumum «Svívirðingin», og þykir bera það nafn með rentu; það er sama smíðs-markið á henni og Svínahraunsveginum gamla, og þarf þá ekki lengra til að jafna. Þessi upphækkaði vegur stefnir frá Kúagerði til Kálfatjarnar, og er honum sleppir, þá tekur við hinn gamli vegur suður með bæjunum á Vatnsleysuströnd; þessi gamli vegur er allgóður á sumrum, enda er hann optast vel ruddur; en á vorum og haustum, þegar bleyta og leysingar eru, er hann mjög illur yfirferðar; liggur sá vegur allt suður að Vogastapa, og lengra ætla jeg ekki að fara að sinni. Hvað skal nú gjöra við þennan veg? Eins og er, er illa við hann unandi. Jeg skal leyfa mjer að láta í ljósi skoðun mína um það; það fara svo margir þennan veg, að vonandi er, að einhverjir fleiri en jeg skýri frá, hvernig þeir álitu þessu bezt í lag hrundið. Í Fossvogi má ef til vill leggja veginn fyrir ofan rásirnar allar, nema hina syðstu; hana þarf að brúa. Fossvogslæk ber brýna nauðsyn til að brúa, og það sem allra fyrst, og væri það lítill kostnaður. Götutroðningana við Kópavogstún verður að brúa, og virðist það auðgjört. Kópavogslækjar-brúna þarf að athuga; það er of seint að gjöra það eptir að slys er búið að hljóttast af því, hversu veikgjörð hún er. Í öllu falli væri nauðsynlegt að láta áreiðanlega menn, sem vit hafa á því, dæma um það, hvort henni sje treystandi eins

og hún er. Veginn yfir Hamarinn í Hafnarfirði, þar sem hann er, ætti alveg að leggja niður. Þar sem hann liggur upp Hamarinn, er mikils til of bratt; það er ógjörningur, og líklega heldur enginn lagaheimild til, að vísa mönnum burtu með skip sín, sem uppsátur hafa rjett fyrir sunnan Hamarinn, en skipa-uppsátur þar og vegur geta ekki samrýmt. Sama er að segja um þilskipa-uppsátrið hjá



Vogastapi - Reiðskarð

Flensborg; annaðhvort er, að banna skólanum að hafa þar uppsátur, eða að leggja afsýsluveginn þar fram hjá. Og þegar þess er gætt, að vegurinn þar er afar-illa lagður, þ.e. undirorpinn sjávarágangi, og menn verða þó sæta sjávarföllum til að komast hann, þá virðist lítil eptirsjón í honum þar sem hann er. En hvar ætti þá að leggja hann? Hann ætti að leggjast sunnar upp Hamarinn en nú er, fyrir ofan bæinn «á Hamri,» neðan til í Jófríðarstaðaholti, fyrir sunnan Ásbúð og svo suður Hvaleyrarholt hjer um bil beina stefnu á Hjörtskot. Það, sem ynnist við að leggja veginn þannig, hjá því sem nú er, mundi verða: vegurinn upp Hamarinn yrði ekki eins brattur; hann yrði ekki undirorpinn sjávarágangi; vegfarendum yrði engin hættu búin af bátum, sem nú standa því nær yfir þveran veginn; skólaeigninni í Flensborg yrði ekki meinað að hafa þann hag af þilskipa-uppsátri, sem hingað til hefir optast samsvarað vöxtum af 1000 krónum; menn kæmust hjá hinni afarillu torfæru hjá Ásbúð, og um stórstraumsflóð þyrfti ekki að klifra upp sandskörðin hjá Hvaleyri. Veginn suður Hraunin ætti sannarlega að ryðja á hverju ári; minna má það ekki vera; hann er full-illur samt. Afhinum upphækkaða vegi suður Strandarheiði (eða Vatnsleysu-heiði), þar sem hann nú er, ætti sýslunefndin alls ekki að skipta sjer. Sá vegur liggur vestur Ströndina, og ef menn ætla t. a. m. suður í Voga eða þaðan af lengra, þá er það sá afar krókur, að ríða niður á Ströndina, að jeg er viss um, að það nemur fullum þriðjungi, móti því að fara beint úr Kúagerði á Reiðskarð (upp Vogastapa). Strandarmenn mundu þá halda við gamla veginum sem hreppsvegi. En eigi að halda við hinum gamla vegi sem sýsluvegi, þá mundi sú aðgjörð, sem hann þarfnast, ef hann á að geta kallast viðunarlegur, dragast að verðinu til hátt upp í það, sem nýr vegur, beint frá Kúagerði á Reiðskarð, mundi kosta. Sumir berja því við, að með slíku fyrirkomulagi þyrfti svo víða að leggja vegi frá Ströndinni upp á sýsluveginn. Þetta fæ jeg ekki sjeð að sje nauðsynlegt. Sá, sem ætlar að koma við á Ströndinni, ríður hreppsveginn; en ætli maður beint frá Kúagerði suður, án þess að eiga erindi á Ströndina, þá fer maður sýsluveginn. Ritað á Fidesmessu 1890 - Vegfarandi.“

Í Ísafold árið 1892 birtist hins vegar grein eftir tvo vegagjörðarmenna sem hafa verið við

vegagerð í nokkur ár, síðan vegagerðaraðferðir Norðmanna voru innleiddar, og eru þeir ekki alveg sáttir við þær aðferðir. Greinin ber yfirskriftina „*Hin nýja vegagjörð*“: ⁶⁸

„Það er eflaust mjög langt síðan, að menn fóru að kvarta yfir því, hve samgöngum vorum væri ábótavant, hve erfitt væri um samfundi á ýmsum tímum árs, og þá eigi síður um nauðsynlega aðdrætti, og yfir höfuð, hve örðugt væri, að reka erindi sín við landsbúa í fjarliggjandi héruðum, einkum að vetrinum til. En það er eigi mjög langt síðan, að menn fóru að smíða lykilinn að samgöngunum, nefnil. vegi og brýr, og það lítur jafnvel út fyrir að menn hafi eigi skoðað greiðar og góðar samgöngur mjög svo þýðingarmiklar fyrir þjóðmegun vora, allt til nálægs tíma. Það mun eigi vera meira en svo sem 15-20 ár, síðan verulega sterkur áhugi vaknaði hjá oss á þessu þýðingarmikla velferðarmáli, og eigi getur heitið, að nein viðleitni í þá átt hafi komið að verulegum notum, fyr en Norðmenn fóru að stjórna hér vegagjörð, og kenna eða sýna landsbúum hvernig vegir ættu að vera.

Þessi nýja vegagerðaraðferð Norðmanna var að vísu mjög mikil umbót á vegargjörðarkáki því, sem þangað til hafði verið notað hér á landi; en, sem við var að búast, var þar með eigi ráðin bót á vanþekkingu vorri, eins og hinn svo nefndi Svínahraunsvegur, eða vegurinn frá Reykjavík upp að Svínahrauni, hefir sýnt, sem þó var að mestu leyti gjörður eingöngu undir umsjón Norðmanna. Það var og naumast við að búast, að Norðmenn, menn úr öðru landi, alveg ókunnugir hér, gætu gjört svo vegi hér, að þeim væri fullkomlega óhætt fyrir öllum áhrifum náttúrunnar, einkum vetur og vor, þegar vegunum einmitt er mest hættu búin.

Við höfum verið við vegagjörð hér á landi í nokkur ár, síðan vegagjörðaraðferð Norðmanna fór að tíðkast hér, við höfum því haft tækifæri til að kynnast vegum þeim, er þegar hafa verið lagðir hér á suðurlandi, bæði jafnóðum og þeir hafa verið lagðir, og einnig eftir það.

Reynslan hefir nú þegar sýnt, að vegir þeir, er hingað til hafa verið lagðir, eru hvergi nærri eins traustir og þeir þyrftu og ættu að vera. Auðvitað yrðu vegirnir dýrari, eftir því sem þeir væru traustari, eða með öðrum orðum; þeir yrðu styttri fyrir sömu fjárupphæð; en sá munur yrði eigi eins mikill, eins og kostnaðaraukinn við að endurbæta vegina, jafnvel á hverju ári, og það stundum máske að stórum mun.

Þetta má að nokkru leyti kenna þjóðinni, er eigi hefir látið óskir sínar í þá átt lúta að öðru en því, að fá vegina sem allra fljótast gjörða; en fjárveitingarvaldið hefir aftur orðið að sporna á móti þessari kröfu þjóðarinnar, með mjög takmörkuðum fjárframlögum. Það er því auðséð, að eigi varð annað gjört til að gjöra að vilja þjóðarinnar, en að gjöra vegina sem allra dýrasta að

⁶⁸ Ísafold, 9. apríl 1892, 19. árg., 29. tbl., forsiða

unnt var.

Það hefir t. d. hingað til verið látið duga, líklega helst kostnaðarins vegna, að gjöra vegarjaðrana eingöngu úr mold og þekja þá svo með torfi; en þannig lagaðir eru þeir miklu ótraustari, heldur en ef þeir væru hlaðnir upp úr sniddu eða steinlagðir, þar sem torf er ekki að fá. Auk þess þyrftu þeir að vera miklu óbrattari en þeir eru vanalega látnir vera. En einkum er það þó ofaniburðurinn, sem þyrfti að vera miklu þykkri en hann hefir verið hafður víðast hvar.

Til þess að trygging fáiast fyrir, að vegirnir séu áreiðanlega traustir, þarf sá, sem verkinu stjórnar, að ferðast um og skoða vegarstæðið að vetrinum til, áður en vegurinn á að leggjast, víst einu sinni, ef ekki tvisvar, þegar mest eru snjó- eða ísalög, og svo að vorinu til, þegar leysingar eru miklar, eins og tíðkast erlendis nálega alstaðar, þar sem vegir eru lagðir. Þá þyrfti sá, er vegagjörðinni ræður, ekki eingöngu að styðjast við sögusögn annarra, sem oft og tíðum reynist mjög misjafnlega áreiðanleg og stundum verri en engin. Veldur því bæði vanþekking manna, og ef til vill stundum líka hlutdrægni; því, sem eðlilegt er, vilja flestir helst, að vegirnir liggi nærri sér, eða sem næst sér, og benda því máskæ þar á vegarstæðið, sem það er miður vel valið, þrátt fyrir betri vitund; og hlýtur slíkt að hafa mjög óheillrikar afleiðingar í för með sér.

Enn fremur þarf sá, sem veginn hefir gjört, að ganga um hann eða skoða hann iðulega veturinn og vorið eftir að hann er lagður, til þess að aðgæta nákvæmlega, hvort ekki þarf að fjölga þverrennum eða stækka þær, dýpka þær eða gjöra langrennur, grafa fráveituskurði eða annað því um líkt; því þótt vegurinn kunni að standa fyrsta veturinn af, er þar með eigi fengin vissa fyrir, að hann standi af næsta vetur á eftir.

Þó að þetta hafi aukinn kostnað í för með sér, yrði hann þó margfalt minni ein hitt, að gjöra alveg aftur af nýju lengri eða skemmri kafla, sem sópast hefði burt í leysingum og vatnavöxtum, eins og dæmi Svínahraunsvegarins hefir einnig sýnt. Enda myndi þessi siður, sem hér er á bent, eigi vera tíðkaður erlendis, ef hann þætti eigi fullvel tilvinnandi og alveg nauðsynlegur. En þessu þarf nú eigi að kasta upp á þjóðina; það er landsstjórnarinnar, að sjá um, að fé því, sem þingið veitir til almenningsþarfa, hvort heldur er til vegagjörðar eða annars, sé vel og skynsamlega varið, eða eigi kastað á glæ. Það er hennar, að sjá um viðhald veganna, en það verður aldrei viðunanlega annast, fyr en tekið er upp þetta vetrar-efirlit, er aðrar þjóðir, með margfalt meiri þekkingu og reynslu í þeim efnum heldur en vér, leggja svo mikla áherslu á og telja allsendis ómissandi.

Það er vonandi, að landshöfðingi vor, sem svo mjög hefir verið hvetjandi og styðjandi að þessu þýðingarmikla og afar nauðsynlega samgöngumáli voru, láti sér nú framvegis um það annt,

að mönnum þeim, sem eiga að standa fyrir vegum, gefist kostur á, að kynna sér sem allra best fyrirhuguð vegarstæði veturinn áður en veginn á að leggja, svo að þeir geti vitað svo nákvæmlega sem unnt er, bæði hvernig ís og snjóar liggja þar á veturnum, og hvernig og hve mikið vatn geti komið þar í leysingum á vorin, hvernig það hagi sér o.s frv.; því „það þarf vel að vanda, sem lengi á að standa”. Þar þyrfti og nauðsynlega eftir að fara sams konar eftirlit veturinn eftir að vegurinn er lagður, til þess að geta umbætt í tíma hvað lítið sem þá kynni að sýna sig að umbóta þyrfti við. Að bíða eftir meiri skemmdum verður margfalt kostnaðarsamara.”

Í Ísafold árið 1893 birtist athyglisverð grein um héraðavegi, en svo nefnir blaðið sýsluvegi og hreppavegi einu nafni, en blaðið telur vegagerð hafa almennt tekið miklum framförum síðan landsstjórnin vitkaðist loks til að útlenda vegfræðinga til gera hér vegi og kenna innlendum mönnum vegagerðarlist: ⁶⁹

„Það er rænulaus maður eða harla tilfinningasljór um hagi landsins, er eigi gleðst yfir þeirri miklu breytingu, þeim snöggu umskiptum til batnaðar, sem orðið hafa á landsvegagerð hér á landi á um síðasta áratug. Það er eigi svo að skilja, að miklu sé af lokið af því stórkostlega verkefni, að leggja góða vegi eða síðaðri þjóð samboðna um land allt. Sliks er engin von á jafnskömmum tíma og liðinn er síðan er farið var að gera hér vegi af viti og kunnáttu. Framförin er í því fólgin, að nú er lið í því, sem gert er. Það er ekki nýtt kák, eins og áður, margoft innan skamms verra en það sem eftir hestafæturna lá, meðan þeir einir fengust við að leggja vegi um landið. Þeir bera í stuttu máli eins og gull af eyri, þessir vegakaflar, er gerðir hafa verið á landssjóðs kostnað síðan landsstjórnin vitkaðist loks svo, að hún fór að fá útlenda vegfræðinga og vegavinnu menn til þess að gera hér vegi og kenna innlendum mönnum vegagerðarlist. Vitanlega eru vegir þessir samt sem áður engan veginn svo fullkomnir, sem verða má eða gott þykir í öðrum löndum, þar sem mikið er með vegi að gera. Vegna fátæktar vorrar og þess annars, að umferð er hér víðast fremur lítil, þá er höfð hér hin kostnaðar- eða iburðarminnsta vegagerð, er við þykir mega hlíta meðal menntaþjóðanna, og því eigi nærri því svo ramgjör og endingargóð sem ákjósanlegast væri, þó að harla ólíku sé saman að jafna því sem áður gerðist hér. Viðhald á henni verður því kostnaðarsamara en ella mundi. En hvað sem því líður, þá er umbótin í þessu efni stórmikil, einhver hinn álitlegasti framfaravottur, er vér höfum af að segja. Þetta sjá nú og skilja flestir þeir, er einhver kynni hafa af hinni nýju vegagerð. Það var öðruvísi fyrst þegar hún hófst. Það voru eigi einungis ófróðir almúgamenn, sem hristu höfuðið yfir annarri eins vitleysu og að vera að hauga upp moldarbing og kalla það veg, heldur mátti heyra hámenntað þingmannsefni fárast út af því á þingmálafundi um þær mundir, að vera að panta vegagerðarmenn frá útlöndum, í stað þess að láta landsmenn njóta þeirrar vinnu. Jafnvel fyrir honum og hans nótum vakti þá enn sú hugsun, að vegavinna væri svona hér um bil

⁶⁹ Ísafold, 13. sept. 1893, 20. árg., 62. tbl., forsiða

niðursetuvinna. En víða um land hafa menn enn lítil sem engin kynni af hinni nýju vegagerð, þó að sýnishorn sé raunar komið af henni í alla landsfjórðunga. Því bar það til nú á þessu sumri, að maður tók til að beita hinni nýju kunnáttu eða nýju aðferð í afskekktu héraði, en fékk óðara það vottorð almenningsálitsins þar, að hann hefði „auðsjáanlega“ ekkert vit á, hvernig vegi ætti að leggja: þeir sáu hann sem sé meðal annars sveigja veginn fyrir litla brekku, í stað þess að halda þverbeint upp hana, svo sem áður þótti sjálfsagt. En þó að menn sjái annars almennt yfirburði hinnar nýju vegagerðar og viðurkenni þá í orði, þá eru þeir samt engan veginn svo rótfastir orðnir í meðvitund manna sem skyldi. Þegar til framkvæmdanna kemur er ýmist sem þeim þyki þó ekki neitt leggjandi í sölurnar fyrir þessa yfirburði, eða þá að þeir hugsa að eigi þurfi nema að hafa séð almennilega gerðan veg til þess að geta gert slíkan sjálfur. Þetta sést greinilega á héraða-vegum, en svo eru hér nefndir einu nafni fyrir stuttleika sakir sýsluvegir og hreppavegir. Það er hrapalegt að sjá þar enn dafna víðast sama vankunnáttu-kákið og áður var algengt um alla vegagerð hér á landi. Þarf eigi að lýsa, hvernig það er lagað. Einkennið er það, að áður langt um líður kjósa menn og skepnur af illu til heldur að fara utan hjá veginum en eftir honum, sé þess nokkur kostur. Það er sjálfsagt, að frá þessu eru nokkrar undantekningar; en það er þá oft líkara tilviljun en kunnáttu og fyrirhyggju. Ráðið til að koma þessu af er það, að hafa við hverja vegagerð að minnsta kosti verkstjóra, sem kann hina nýju aðferð, hefir numið hana verklega. Hefði verið ráð í tíma tekið og sendir einn eða tveir menn úr hverri sýslu í vinnu við landssjóðsvegagerð þegar er lag komst á hana, þá væri nú ekki svo mikill hörgull á slíkum verkstjórum. En þó að það hafi verið vanrækt, þá eru samt nú orðið til svo margir, sem vinnu þessa kunna, að vel mætti fá slíka menn í öll héruð landsins, ef það væri fast sótt. Hér nærlendis við Reykjavík að minnsta kosti ætti ekki að þurfa að leggja svo nokkurn vegarspotta jafnvel ekki á hreppvegum, að fyrir vinnunni stæði ekki maður, sem kann hina réttu aðferð að því. Það er að segja sjálfa vegavinnuna. Hitt, að afmarka vegarstefnu og mæla út vegarstæði svo vel sé hvað halla snertir og annað, það er auðvitað ekki nema á fárra manna færi hér að svo stöddu; en með því að það má gera löngu fyrir fram, á ýmsum tímum, mætti einnig fá sæmilega aðstoð til þess víða. Hvað hreppavega snertir er þetta sleifarlag mikið því að kenna, að lög gera ráð fyrir að hreppsmenn vinni að þeim sjálfir í dagsverkum. En ókleyft ætti ekki að vera fyrir það, að ráða utanhreppsmann fyrir verkstjóra, ef kunnáttu vantar innan hrepps. Einhver ráð mundi mega finna til þess. Hér er meira um að tefla en margur hyggur. Það er eytt á að giska um 20.000 kr. í hreppvegavinnu á ári hverju; og þó að ekki væri nema helming af því sama sem fleygt í sjóinn sakir kunnáttuleysis, þá er það ærinn skattur á fátæka þjóð; hann er óþolandi og óhafandi. Til sýsluvegavinnu eru lagðir eintómir peningar; eða að minnsta kosti á sýsluvegagjaldið að greiðast í peningum. Þar er því eigi dagsverkavinnan til neinnar fyrirstöðu því, að ráða til verksins þá sem kunna eða til verkstjórnar að minnsta kosti. En það mun tíðkast enn í flestum sýslunefndum, að sýslunefndarmanni hvers hrepps sé falið á hendur að sjá um sýsluvegavinnuna í sínum hreppi og að sá hinn sami láti annaðhvort orðalaust vinna hana „upp

á gamla móðinn”, eða þá, ætli hann að fara að stæla nýja lagið, þá kunni hann einnig að gera slíka. Þetta er raunar hin mesta ósvinna, hrapaleg vanbrúkun á fé, sem lagt er til almenningsþarfa, um 20.000 kr. ári, eins og til hreppaveganna. Það ætti engin sýslunefnd nú orðið að vera við annað en að láta vinna alla sína vegavinnu undir verkstjórn manns, sem kann verkið, - nema rétt einfalda vegaruðning, þar sem hún er látin duga. Hitt er að ausa í botnlausu hit. Með því lagi verða sýslurnar jafnilla staddar með vegi eftir 20, 30 eða 50 ár eins og nú; þar vinnst ekkert áfram; allt verður ónýtt jafnóðum. Svo er annað. Það mun nú siður í mörgum ef eigi flestum sýslunefndum, að smábita niður sýsluvegaféð í alla hreppana á hverju ári, sitt lítið í hvern. Hver nefndarmaður skarar eld að sinni köku. Það lætur og vel í eyrum og sanngjarnlega, að hver hreppur fái að njóta síns sýsluvegagjalds. En slík stefna er mesta skaðræði. Fyrir það verður hálfu minna úr framkvæmdum en ella mundi; takmarkið næst hálfu seinna: það, að fá góða vegi um sýsluna. Hitt er rétt, að hafa ekki undir nema einn veg í einu, þar fyrst, sem mest er þörf og mest umferðin, og ljúka við hann áður en tekið er til annarsstaðar, nema hvað hyggilegt getur verið að verja einhverju lítilræði til ruðninga, þar sem þess er mest þörf, eða til þess að gera fært yfir lítills háttar torfærur, auk viðhalds á fullgerðum vegarköflum, er síst má vanrækja. Þó að hér sé talað um sama frágang á héraðavegum og landsvegum, þá er það eigi svo að skilja, að þeir þurfi endilega að vera jafn-íburðarmiklir eða kostnaðarsamir, heldur að eins hitt, að unnið sé að þeim á réttan hátt, svo að fullum notum komi hvað endingu snertir og annað. Með öðrum orðum, að það, sem gert er af nýjum sýslu- eða hreppavegum, séu réttnefndir vegir, en ekki vegleysa. Eða þá reynt að bjargast við einfalda vegaruðning, þar sem það er takandi í mál. En ekki verið með gagnslaust kák, sem nefnd er vegasmíð, en er margsinnis verra en ógert. Sömu leiðis ríður á, að hafa hæfileg tól og tæki til vegavinnunnar. Ónýt áhöld eða ónóg gera hana að verkleysu. Með svofelldri lögun eða því um líkri á héraða-vegabótum mundi brátt sjást votta fyrir mikilli framför í því efni, miklum stakkaskiptum frá því sem nú er; þó að ekki sé meira fé til þeirra lagt.“

Árbók Suðurnesja 1994 lýsir Bjarni Guðmarsson lagningu Suðurnesjavegarins frá Hafnarfirði til Keflavíkur á árunum 1907 til 1913, en sú vegargerð varð forsenda fyrir lagningu vegar til Grindavíkur, sem lagður var undir handleiðslu sama vegavinnuverkstjórans Sigurgeirs á árunum 1914-1918: ⁷⁰ „Leiðin á milli Reykjavíkur og Suðurnesja var talin vera 8-12 klukkustunda lestargangur, svo þar á milli voru sjaldan farnar lystireisur.⁷¹

Í fréttabréfi í Fjallkonunni árið 1895 sagði m.a.: ⁷²

⁷⁰ Bjarni Guðmarsson, 1994. Með þreyttan fót og lúna hönd. Árbók Suðurnesja VII árg., bls. 5 - 27

⁷¹ Guðmundur A. Finnbogason, 1978. Sagnir af Suðurnesjum, bls. 68

⁷² Fjallkonan 12:52, 1995, bls. 211

„Eitt er það sem við erum illa út undan með hér, og það eru vegabætur; ennþá er Almennurinn og Strandarheiðin jafn ófær; þó flestir staðir á landinu fái ýmist póstvegi eða flutningabrautir, þá fáum við ekki annað enn ef eitthvað er lappað, svo sem sýsluvegur (!) og endar með því, að brúkað er talsvert af peningum enn vegurinn illa gerður, með ónýtum ofaniburði.“

Þórður Thoroddsen, héraðslæknir og alþingismaður í Keflavík mun fyrstur hafa hreyft því opinberlega, að tiltækilegt væri að leggja veg á milli Reykjavíkur og Suðurnesja. Þetta var árið 1899, og kom ekki til af góðu. Aðalatvinnuvegur Suðurnesjamanna, árabátaútgerðin, var þá hraunin að kalla og sárasta neyð ríkti víða við sunnanverðan Faxaflóa. Útgerðarbændur kenndu útlendum togurum um ófarir sína, staðhæfðu að trollararnir hefðu bókstaflega rústað hefðbundnum fiskimiðum árabátasjómannanna svo þar fengist nú ekki branda úr sjó. Því óskuðu þeir eftir að fá hluta af sektargreiðslum botnvörpunga til sín sem miskabætur. Á það gátu alþingismenn ekki fallist, en léðu máls á því að þau sveitarfélög við sunnanverðan Faxaflóa, sem harðast hefur orðið úti, fengju opinberan styrk. Þá komu fram hugmyndir um, að í stað þess að veita nauðstöddum húsbændum styrk yrði fénu varið til atvinnuskapandi verkefna; með þessu móti fengju bágstaddir Suðurnesjamenn nokkra bót og gætu eftir sem áður borið höfuðið hátt. Þar að auki myndu íbúarnir njóta góðs af styrknum áfram þar sem fjárveitingin færi til einshvers þjóðþrifafyrirtækis: ⁷³

Eftir því sem best verður séð lagðist hugmynd um lagningu vegar milli Suðurnesja og Reykjavíkur niður við svo búíð. Þá hafði náðst sá áfangi að vagnfært var orðið milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar, en sá vegarkafli var lagður af einstaklingum árið 1889.

Leiðin suður eftir þótti hin mesta torfæra, enda um úfið hraun að fara. Vegaframkvæmdir voru hins vegar ekki aðrar en þær, að slóðinn, sem fætur manna og dýra höfðu klappað í hraunið í aldanna rás, skyldi snurfusaður árlega í þegnskylduvinnu. Um leiðina sagði þingamaður kjördæmisins, Björn Kristjánsson, í alþingisumræðum árið 1903: ⁷⁴

„Ég hef víða farið um land þetta, en ekki hitt fyrir mér eins vondan veg nokkur staðar, og það jafn fjölfarinn veg.“

Vegagerðin var rædd á sýslunefndarfundi vorið 1903. Samþykkti sýslunefndin þá að fela oddvita sínum, sýslumanninum, að sækja til alþingis um að veittar yrðu kr. 5.000 á fjárlögum árána 1904 og 1905, hvors um sig, til:

„...vagnfærs vegar milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur, gegn jafnmiklu tillagi frá sýslunni eða

⁷³ Jón Guðnason, 1975. Verkmennning Íslendinga V. - Vegamál (handrit 1975), bls. 14

⁷⁴ Alþingistiðindi 1903. B-deild, bls. 384

annars staðar frá.“

Í breytingatillögu frá fjárlaganefnd var lagt til að kr. 3.000 yrðu veittar til vegarins hvort árið gegn jafnháu framlagi úr sýslusjóði. Í neðri deild kom fram breytingartillaga um að skerða framlagið í kr. 2.800 á árunum 1904 og 1905 til lagningar vegar frá Hafnarfirði að Vogastapa⁷⁵. Fór svo að tillagan var samþykkt, og fjárlagafrumvarpið var sent til efri-deildar þar sem það var samþykkt óbreytt.

Á aðalfundi sýslunefndar Gullbringusýslu, sem settur var hinn 23. mars, samþykkti sýslunefndin formlega að nota fjárveitinguna, kr. 2.800, þá um sumarið og leggja fram annað eins úr sýslusjóði og annars staðar frá, eins og áskilið hafði verið. Hreppsnefnd Garðahrepps féllst á að hreppurinn legði fram kr. 500 fyrra árið og 700 það síðara, að því tilskyldu að vegagerðin hæfist við Hafnarfjörð. Fjárframlagið úr sýslusjóði átti því að vera kr. 2.300 fyrsta árið.

Sýslumaður skrifaði ráðherra um þess niðurstöðu hinn 24. maí 1904. Gat hann þess þá jafnframt að Sigurgeir Gíslason í Hafnarfirði hefði verið ráðinn til að stýra framkvæmdum, en Sigurgeir hafði þá um nokkurra ára skeið stjórnað vegaframkvæmdum á vegum landssjóðs. Enn fremur kemur fram í bréfi sýslumanns, að vinna við verkið væri þá að hefjast.

Á hverju hausti, þegar vinnu var hætt, skilaði verkstjórinn sýslumanni skýrslu um framkvæmdir undanfarandi sumar ásamt reikningsfærslu. Sýslumaður sá síðan um að enda Stjórnarráði afrit af skýrslum og reikningum, og er þær enn að finna í skjalsafni Stjórnarráðsins, ef frá eru taldar skýrslurnar fyrir árin 1905 og 1908, sem hafa misfarist. Með því að leggja saman upplýsingarnar sem hendi eru má þó fá allgóða mynd af því hvernig vegalagningin gekk fyrir sig frá ári til árs.

Því miður eru skýrslur Sigurgeirs hins vegar orðfáar um það, hvernig að verki var staðið; hvað vegagerðarmenn höfðu af tólum, hvernig þeir bjuggu meðan á vinnunni stóð o.s.frv. Líklega fýsir nútímamanninn þó ekki síst til að vita hvernig farið var að við að leggja veg um úfið hraun



Alfaraleiðin ofan við Hvassahraun

⁷⁵ Alþingistiðindi 1903. C-deild, bls. 539

fyrir vélaöld, þegar engar voru gröfur, heflar, vörubílar, valtarar og hvað þau heita öll tækin og tólin sem sjálfsögð þykja nú við slíkar framkvæmdir.

Til er ágæt frásögn Magnúsar V. Finnbogasonar af því þegar hann var í vegagerð á Suðurlandi um aldamótin, sem birtist í Andvara árið 1959. Er ekki úr vegi að glöggva sig lítið eitt á lýsingu Magnúsar áður en lengra er haldið, en verklagið mun hafa verið hið sama hjá Sigurgeiri Gíslasyni og hans mönnum hans.



Alfaraleiðin milli Þorbjarnastaða og Hvassahrauns

Magnús segir að í upphafi verks hafi hópnum verið skipað í flokka. Voru 7-8 manns í hverjum þeirra. Fyrsta verk flokkanna var að finna þurran og góðan tjaldstað, tjaldið var sett upp og búið um sig að öðru leyti. Hver flokkur bjó saman í einu tjaldi með allt sitt hafurtask og því eins gott að samkomulagið væri þokkalegt í flokkunum. Tjaldið var annað heimili vegagerðarmanna meðan á vinnunni stóð, um 3-4 mánaða tíma í senn, en líklega fóru þeir sem unnu að veginum áleiðis að Vogastapa heim um helgar. Skýrslum Sigurgeirs Gíslasonar fylgja reikningar, sem sýna hvernig hverri einustu krónu var varið, og má þar m.a. sjá reikningsliði eins og viðgerðir á tjöldum og þvotta; það minnir á að lífið á „veginum“ var oft mikil vosbúð, og trúlega lítið gaman að ganga í blauta flatsæng eftir langt erfiði. Vegagerðarmönnum voru lögð til tjöld, en þeir sáu sjálfir um mat sinn.

Vinna hófst kl. 7 á morgnana og lauk að jafnaði kl. 19. Tvisvar um daginn voru teknar hvíldir, kl. 10-11 og 15-16. Vinnudagurinn var því að jafnaði 10 klukkustundir.

Undirhleðsluflokkurinn reið á vaðið á hverjum vegarkafli, vopnaður skóflum, „púkkhömrum“, sleggjum, járnkörlum, hökum, ristuspöðum, kvíslum og hjólbörum. Þá hafði verkstjórinn mælt út vegastæðið og sett í rétta hæð, en flokkurinn sá um að fylla upp með mold og grjóti. Raunar var Vogastapavegurinn að stærstum hluta undirbyggður úr grjóti einvörðungu; það var varanlegri kostur en mun dýrari, og er af þeim sökum fundið að við verkstjóran. Einnig þurfti að vanda vel til hliða hins fyrirhugaða vegar, en þær voru einkum gerðar úr mold eða torfi og jafnvel grjóti. Þegar moldarlagið hafði verið jafnað var þykkt lag af hraungrjóti lagt yfir; þá komu „púkkhamrarnir“ til skjalanna. Voru þeir um hálf kg að þyngd og með löngum sköftum til að sem minnst þyrfti að beygja bakið þegar hömrnum var beitt. Fjórir menn gengu í einni röð fram og aftur yfir grjótlagið og muldu með hömrnum uns yfirborðið var orðið tiltölulega slétt og greiðfært.

Þá flutti undirhleðsluflokkurinn sig yfir á næsta kafla, en smámulningsflokkurinn kom í þeirra stað. Sá var útbúinn með smáhömrum og litlum stólum eða skemlum. Þeir sátu á skemlunum og hömruðu í allar átti uns allt grjót var komið í tilskylda stærð. Síðasti flokkurinn voru hinir svonefndu „grúsæringar“. Þeir önnuðust ofaníburðinn, óku smágerðri mól og sandi yfir „púkkið“. Og þetta var allt og sumt.

Eins og áður sagði á lýsing Magnúsar við vegagerð á Suðurlandi um aldamótin, og hér tilfærð í þeirri trú, að verklega hafi verið svipað hjá Sigurgeiri Gíslasyni og kompanum hans á Vogastapaveginum. Við þetta er þó því þó að bæta að það má sjá af reikningum, að í áhaldakistu Sigurgeirs var ævinlega dálítið af dínamíti (sem Magnús nefnir hins vegar ekki). Hefur víst ekki veitt af vænni sprengihleðslu hér og það á leið flokksins yfir úfin hraunin.

Eins og áður sagði hófst vinna við vegina frá Hafnarfirði áleiðis að Vogastapa einhvern tíma um mánaðarmótin maí/júní 1904, og var unnið áfram fram á haust. Samkvæmt skýrslu verkstjórans sem dagsett er í október 1904, voru þetta fyrsta sumar lagðir um 1110 faðmar (1 faðmur = 1.88 m; þ.e. um 2 km) frá Hafnarfirði, og að verkinu unnu að jafnaði 25 verkamenn og 7 hestar. kaupgreiðslur voru svipaðar og þá var almennast; dagkaup alm. verkamanna var 2 kr., en 3 hjá flokkstjórum.⁷⁶



Alfaraleiðin milli Innesja og Útnesja

Vegagerðin hófst samkvæmt skýrslunni í Hafnarfirði við hús sýslumannsins (Suðurgata 8), en þar endaði vegur sem hreppsjóður Garðahrepps og Sparisjóður Hafnarfjarðar höfðu látið leggja árið fyrr. Gamli sýsluvegurinn um Hafnarfjörð fylgdi sjávarströndinni þar sem nú heitir Strandagata, yfir Vesturhamar, suður hjá Flensborg, Óseyri og Hvaleyri og þaðan suðureftir. Nýi vegurinn var hins vegar lagður austar og ofar, yfir Hvaleyrarholtið þar sem það er hæst. Mestur hluti vegarins var 5 álna breiður (rúmir 3 m) en fyrsti spottinn að Ásbúðarlæk var þó 6 álna breiður (tæpir 4 m), og munu Hafnfirðingar hafa boðið aukafjárframlög til að svo mætti verða.⁷⁷

⁷⁶ Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók I, nr. 165. Skýrsla Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1904, 7/10 1904

⁷⁷ Sigurður Skúlason: Saga Hafnarfjarðar II, Hafnarfirði 1933, bls. 442

Vegurinn var að mestu undirbyggður úr mold en á nokkrum smáköflum var gerður „púkkvegur“, þ.e. grjót var notað í undirbygginguna. Hliðar vegarins voru byggðar úr torfi og grjóti og sums staðar hlaðnar. Í gegnum þennan fyrsta hluta lágu þrettán þverrennur sem allar voru byggðar úr grjóti, ýmist með hellum eða plönkum yfir. Einnig voru á vegarkaflanum tvær trébrýr. Kostnaður við fyrsta áfangann var kr. 5.663,39 eða lítið eitt umfram fjárveitingu.



Alfaraleið, Hvassahraun framundan

Skýrsla Sigurgeirs vegaverkstjóra fyrir vinnuna árið 1905 er glötuð, en í þeim sem á eftir fylgja kemur fram að þá hafi verið lagður rúmlega 3 km spotti, þaðan sem frá var horfið og inn á Kapelluhraun. hefur þá vegurinn líklega náð að Straumsvík, eða þar um bil. Allur mun sá hluti vegarins, og þeir sem á eftir komu, hafa verið 5 álna breiðir.

Kostnaðurinn við vegagerðina árið 1905 varð kr. 5.731,98.⁷⁸

Þrátt fyrir þrætur á Alþingi 1905 fékkst kr. 2.500 fjárveiting næstu tvö árin, hvort árið. Sigurgeir Gíslason og flokkur hans létu ekki segja sér það tvisvar; undir lok mái árið 1906 voru þeir komnir á vettvang, þar sem hætt var haustið á undan, með skóflur sínar og haka. Áfram silaðist vegurinn þá um sumarið yfir Kapelluhraunið, framhjá Hraunabæjum, yfir Nónhóla, yfir Rauðamel og vestur fyrir Smalaskála. Alls lengdist vegurinn um 2.5 km árið 1906 og var vegurinn á þessum kafla allur „púkklagður“, þ.e. undirbyggður úr grjóti og varð af þeim sökum dýrari en ella. Vikursandur var notaður til ofaníbúðar og varð að taka hann allan við austurenda vegarhlutans; undir haustið þurfti því að flytja allan ofaníbúð á vögnum um tveggja og hálfis kílómetra leið og var það ekki til að flýta fyrir né draga úr kostnaði.⁷⁹

Kostnaður við vegagerðina sumarið 1906 varð kr. 6.375,09; langt umfram fjárveitingu. Það sem upp á vantaði kom úr sýslusjóði og af samskotafé, en Páll Einarsson sýslumaður sótti um til Stjórnarráðs að landssjóður greiddi kr. 500 til viðbótar af tillagi næsta árs. Gat hann þess í

⁷⁸ Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók 1, nr. 165. Skýrsla Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1904, 7/10 1904

⁷⁹ Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók I, nr. 912. Skýrsla Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1906, 26/9 1906

umsókninni að nauðsyn hefði borið til að verja meiru fé til vegarins þetta ár en ráðgert hafði verið, því ella hefði hann ekki komið að fullum notum.⁸⁰ Féllst ráðherra til að greiða viðbótina.

Enn var haldið þaðan sem frá var horfið og sumarið 1907 bættust við 3,65 km við veginn svo akfært varð að Hvassahrauni. Vegarhlutinn var „púkklagður“ eins og sá næsti á undan, en vegagerðarmenn fundu tilfinnanlega fyrir skorti á hæfilegum ofaniburði. Máttu þeir láta sig hafa það að gera hálfis kílómeters langan veg út úr aðalveginum þangað sem vikursand var að finna. Þaðan var ofaniburðurinn síðan fluttur, seinast um 3,5 km langan veg. Að jafnaði unnu 36 verkamenn við vegagerðina sumarið 1907 og höfðu 10-14 hesta í þjónustu sinni.

Enn var borið upp frumvarp til fjárlaga þar sem engu fé var ætlað til vegarins á milli Hafnarfjarðar og Vogastapa. Nú urðu hins vegar þáttaskil í sögu vegarins og er að sjá sem Páll Einarsson sýslumaður hafi sýnt eftirtektarverð klókindi.

Um þessar mundir voru vegalög landsins í endurskoðun, og líklega hefur mótstöðumönnum frá Hafnarfirði brugðið í brún er þeir sáu tillögur nefndar, sem falið var að undirbúa nýtt vegafrumvarp. Þar lagði nefndin nefnilega til, að vegurinn frá Hafnarfirði skyldi tekinn í tölu þjóðvega. Sagði í nefndaráliti að þessi ráðstöfun væri byggð á ósk sýslumanns og hefði Jón Þorláksson landsverkfræðingur lagt til að á þetta yrði fallist og nefndin legði þess vegna til.⁸¹

Áfram var vegum landsins skipt í flutningabrautir, þjóðvegi, sýsluvegi og hreppsvegi; samkvæmt frumvarpinu skyldi landssjóður kosta gerð flutningabrauta og þjóðvega, en sýslufélag annast viðhald þeirra. Ef tillaga nefndarinnar hefði náð fram að ganga hefði landssjóður þurft að kosta gerð vegarins frá Hafnarfirði sog suður eftir enn, og það ekki einasta að Vogastapa heldur alla leið til Keflavíkur.

Í tillögum fjárhagsnefndar vegna fjárlagafrumvarps fyrir árin 1908 og 1909 var bætt úr annmörkum upphaflega frumvarpsins að þessu leyti og landsjóðstillagið skyldi nú verða rausnarlegra en nokkru sinni fyrr, þrefalt á við fyrri ár. Í nefndaráliti með tillögunum sagði að áætlaður kostnaður við veginn væri kr. 100.000,00 og ráðgerði sýslunefnd



Varða við Alfaraleiðina ofan Hvassahrauns

⁸⁰ P.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók I, nr. 912. Skýrsla Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1907, 25/9 1907

⁸¹ Alþingistiðindi 1907, A-deild, bls. 574



Alfaraleiðin um Draugadali vestan Þorbjarnastaða

Gullbringusýslu að ljúka honum á næstu fimm árum. Þar sagði jafnframt, að nefndin áltíð í hinum miklu framlögum sýslubúa sjálfra til vegarins: „...sé fólgin ábyggileg sönnun fyrir nauðsyn og nytsemi vegarins, en ber og þess að gæta, að svo að kalla við annan enda þessa vegar býr sjöundi hluti allra landsmanna og að öðru leyti liggur vegurinn um allfjölmennt byggðalag og verður enn fremur til þess að tengja bestu verstaði við Faxaflóa við landsveitirnar austanfjalls.“

Neðri-deild samþykkti þessa tillögu og einnig þá tillögu veganefndar að vegurinn frá Hafnarfirði til Keflavíkur skyldi tekinn í tölu þjóðvega.⁸² Í meðförum efri-deildar var hins vegar fellt út úr frumvarpinu, að

vegurinn yrði gerður að þjóðvegi og kom það beinlínis fram í umræðum, að þingmenn hefðu fallist á að samþykkja umyrðalaust tillögu um hækkun landssjóðstillagsins gegn því að hætt yrði við að gera veginn að þjóðvegi. Var vegurinn áleiðis að Vogastapa ætlaðar kr. 7.500 hvort árána 1908 og 1909 í endanlegu fjárlagafrumvarpi.

Á aðalfundi sýslunefndar í mars 1908 var rætt hvort nota skyldi fjárveitinguna á árinu, en tillagið úr landssjóði var eins og komið hefur fram bundið því skilyrði að jafnhá upphæð fengist annars staðar. Til að gefa hugmynd um hversu stór bita framlagið var fyrir sýslusjóðinn má geta þess, að skv. fjárhagsáætlun ársins hljóðaði gjaldakafinn samanlagður upp á rétt rúmar 16 þúsund krónur, tæpur helmingur tekna sýslusjóðsins skyldi því lagður til vegarins árið 1908. Þrátt fyrir það ákváðu sýslunefndarmenn að halda vegagerðinni ótrauðir áfram.⁸³

Skýrsla Sigurgeirs Gíslasonar verkstjóra um vinnuna sumarið 1908 er glötuð, en af skýrslu næsta árs má sjá að þá lengdist vegurinn um rúma fjóra kílómetra, við bættist vegahluti frá Hvassahrauni, framhjá Kúagerði og að Stóru-Vatnsleysu. Haustið 1908 var vegurinn orðinn fimmtán og hálfur kílómetri að lengd.

⁸² Alþingistiðindi 1907. A-deild, bls., 718 og 915

⁸³ Þ.Í. Skjalasafn Gullbringu- og Kjósarsýslu XXXII. Í Gjörðabók sýslunefndar 1903-1913, 10/3 1908

Vorið 1909 settust sýslunefndarmenn enn á rökstóla um hvort vegagerðinni skyldi haldið áfram á árinu og kr. 7.500 fjárveiting Alþingis notuð. Á fundi sjómanna í Bárufélaginu í Keflavík í desember 1908 ræddu fundarmenn um vegi í nágrenni þorpsins, og höfðu eftirfarandi um þjóðveginn áleiðis til Hafnarfjarðar að segja: ⁸⁴

„...kváðu allir að mikil þörf væri að byrja á veginum að sunnanverðu þar sem [Njarðvíkur-Fitjarnar væru orðnar svo slæmar yfirferðar og næstum mannhætta að fara yfir þær, einkum á næturtíma.“

Á fyrrnefndum aðalfundi sýslunefndar hafði verið samþykkt að byrjað yrði þá um vorið á veginum í Keflavíkurborpi og haldið þaðan í átt að Stóru-Vatnsleysu, þangað sem hætt var haustið 1908. Tveimur dögum síðar sendu sýslunefndarmaður og hreppstjóri Vatnsleysustrandarhrepps



Gamli Krýsuvíkurvegurinn 1944



Alfaraleið neðan Leynidals

ráðherra bréf þar sem þeir klöguðu þessa niðurstöðu. Sögðu þeir m.a. að vegurinn væri nú kominn að versta kafla leiðarinnar, og þörfin mikil á að brúa þennan hluta leiðarinnar, „*sem um ár og aldir hefur talin verið ein hin mesta [ófæra] á Suðurlandi*”.

Þar að auki sé engin heimild fyrir breytingunni þar sem skilmerkilega sé prentað í fjárlögum, að landssjóðstillaginu skuli varið til vegagerðar frá Hafnarfirði að Vogastapa, en hreint ekki Keflavíkur.⁸⁵ Í svarbréfi Björns Jónssonar ráðherra, sem dagsett er 4. maí, er skýrt og skörinort; með því að fjárstyrkur sá, sem þingið 1907 veitti, var ætlað til vegar að Vogastapa var sýslunefndinni óheimilt að gera margumrædda breytingu á framkvæmdunum.

⁸⁴ Fundargerðir Bárunnar no. 6, 1/12 1908

⁸⁵ Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók 2, nr. 892. Sr. Árni Þorsteinsson og Guðmundur Guðmundsson til Stjórnarráðs, 7/4 1901



Alfaraleiðin milli Hamarskotslækjar og Þorbjarnarstaða

Af þessum sökum hófst vegavinnuflokkurinn handa vorið 1909 þar sem frá var horfið árið áður, á móts við Stóru-Vatnsleysu og fíkraði sig þaðan áfram. Þá um sumarið var veginum framhaldið suður með Vatnsleysuströndinni og allar götur á móts við bæinn Breiðagerði, alls um 4.17 km. Vegarkafinn var allur undirbyggður úr grjóti og þúkklagður. Getur Sigurgeir þess að draga hafa þurft efni til ofaniburðar um alllangan veg, um hálfan kílómeter þar sem lengst var og þurfti að gera sérstakar brautir út frá veginum vegna þessa. Kostnaður vegna vegagerðarinnar þetta ár var kr. 17.121,48. Var mismundurinn tekinn af framlagi næsta árs, en þess má geta að auk framlags sýslusjóðs lagði Vatnsleysustrandarhreppur kr. 1.000 til vegagerðarinnar.⁸⁶

Afrakstur sumarsins 1909 var nokkru meiri heldur en verið hafði fyrri ár, og átti það vitanlega rót að rekja til þess að fjárframlögin til framkvæmdanna voru hækkuð. Vegavinnuflokkurinn hafði vaxið stórum og gengu að jafnaði 64 menn til vinnunnar sumarið 1909, en fyrstu árin höfðu þeir yfirleitt ekki verið fleiri en 25-30. Ljóst var, að öllum árum skyldi að því róíð að ljúka vegagerðinni á tilsettum tíma, þ.e. árið 1913.

⁸⁶ Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók 2, nr. 897. Skýrsla og reikningar Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1909, 1/10 1909

Alþingi samþykkti fjárveitingu til vegarins (sem nú átti að ná allt til Keflavíkur) umyrðalaust árið 1909 við afgreiðslu fjárlaga fyrir árin 1910 og 1911. Sigurgeir Gíslason gat því haldið áfram ótrauður með flokk sinn vorið 1910. Vinnan hófst hinn 27. júní og stóð til 24. september. Við verkið unnu að jafnaði 69 verkamenn og lögðu þeir um sumarið um 4 km langan kafla, frá Breiðagerði að Vogum. Eins og áður var vegarhlutinn allur undirbyggður ú



Reiðskarð

grjóti og þúkklagður, og eins og fyrr þurfti miklar tilfæringar til að fá nægilegan ofaniburð í veginn, og þurfti um tíma að sækja hann 3 km leið þegar verst lét. varð heildarkostnaðurinn sumarið 1910 kr. 14.136,21.

Á fundi sýslunefndarinnar í apríl á næsta ári var loks tekin ákvörðun, að hefja vegagerðina þá um vorið í Keflavík. Virðist þeirri ákvörðun ekki hafa verið mótmælt, enda verstu ófærurnar á Vatnsleysuströnd að líkindum brúaðar og sú breyting orðin á, að tillagi úr landssjóði skyldi varið til vegagerðar alla leið til Keflavíkur. Ennfremur ákvað sýslunefnd á fundi sínum að hraða framkvæmdunum og ljúka vegagerðinni á næsta ári, árið 1912 í stað 1913.⁸⁷

Þegar vagnvinnuflokkurinn lauk störfum haustið 1910 var heildarlengd vegarins orðin tæpir 25 km. Enn vantaði því um 15 km kafla til að hann næði milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur og ljóst að Sigurgeir og félagar máttu hafa sig alla við ef takast átti að ljúka verkinu á tveimur árum. Sumarið 1911 hófst vinnan hinn 9. júní og var unnið fram á síðari hluta október. Að jafnaði voru 60-75 verkamenn að störfum og 16-18 hestar. Þetta sumar var lagður 6,75 km kafli frá Keflavík:

„...og haldið þaðan skammt frá Vatnsnesi, laust við túngarðana í Ytri-Njarðvíkum, yfir Njarðvíkur-fítjar fyrir ofan símalínuna, yfir móana fyrir ofan Innri-Njarðvíkur, inn á Vogastapa skammt fyrir ofan gamla veginn, og endað í svonefndri Dýpri-Skoru.“

Vegurinn var að mestu undirbyggður úr mold og þurfti sumstaðar mikla uppfyllingu, einkum á Njarðvíkur-Fítjum, en þar var vegarstæðið sums staðar fyllt upp á annan metra. Allur vegurinn var „þúkklagður“ og með þykku lagi af mól og leirsandi. Þá lágu 29 þverrennur í gegnum vegarhlutann, tvær tvöfaldar rennur og á honum var ein steipt brú. Kostnaður um sumarið var kr. 24.185,01, og greiddi Keflavíkurhreppur (Keflavík og Njarðvík) kr. 700 af því.

⁸⁷ Þ.Í. Skjalasafn Gullbringu- og Kjósarsýslu XXXII. Í Gjörðabók sýslunefndar 1903-1913, 10/4 1911

Enn voru rúmir sjö kílómetrar eftir á milli vegakaflanna er vinna hófst að nýju í byrjun júní 1912. Vinnuflokkurinn var enn stækkaður til þess að unnt mætti verða að ljúka veginum þá um sumarið og gengu að jafnaði 80-90 menn til vinnunnar og 20-23 hestar.

Byrjað var við Dýpri-Skoru á Vogastapa:⁸⁸

„...og haldið þaðan inn á Stapann skáhallt með gamla veginum sunnan með Grímshól suður af Reiðskarði fyrir sunnan Fálkapúfu, inn yfir hraunið skammt fyrir ofan Vogana á enda vegarins sem lagður var 1910.“

Vegurinn var undirbyggður úr mold og möl en stöku kaflar eingöngu úr grjóti, þar sem þörf var á; þá var hann „púkklagður“ með þykku grjótlagi og vikursandur og möl höfð til ofaniburðar, of sjávarsandur þar sem til hans varð náð. Í gegnum þennan síðasta kafla vegarins á milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur voru byggðar 32 þverrennur úr grjóti. Heildarkostnaður sumarið 1912 var kr. 27.765,81, en samanlagður kostnaður við veginn var kr. 127.277,51.⁸⁹

Síðasta skýrsla Sigurgeirs um vinnuna við veginn til Keflavíkur varpar enn ljósi á vegagerðina. Henni lýkur með þessum orðum:

„Um leið og ég legg frá mér þennann við síðustu skýrslu mína við þennan veg, leyfi ég mér enn að geta þess, að jafnvel þó þessi vegur sé álitinn dýr og sé einnig það samanborið við marga aðra vegi, þá vil ég meina að hann sé svo traust byggður að ending hans hljóti að verð algóð yfir höfuð. - Ég hef átt mjög mikla erfiðleika við að stríða við þess vegalagningu yfirleitt; lítið um ofaniburð og yfirhöfuð langt að flytja hann. Einnig tilfinnanlega dýrt að flytja vatn og enn fremur frámunalegt hagleysi fyrir hestana. Til dæmis í sumar var um alllangan tíma að sækja vatn hana mönnum og hestum yfir 8 kílómetra. Einnig hefur verið varið í sumar um kr. 1.000.00 til fóðurs handa hestum, og máttu þeir þó not missa til þess að geta talist í sæmilegu ástandi.

Annars skal eigi vera að afsaka dýrleik vegarins. Ég hefi gjört það sem í mínu valdi stóð til þess að samrýma það tvennt; að gjöra veginn góðan og traustan, og jafnframt svo ódýran sem fönng voru til. - Virðingarfyllt, Hafnarfirði 31. dag desembermánaðar 1912, Sigurgeir Gíslason, p.t. verkstjóri.“

Nú áttu íbúar við sunnanverðan Faxaflóa kost á að fara akandi í vagni milli höfuðstaðarins, ef

⁸⁸ Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók 3, nr. 611. Skýrsla og reikningur Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1911, 31/12 1912

⁸⁹ Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók 3, nr. 611. Skýrsla og reikningar Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1911, 31/12 1912

þeim bauð svo við að horfa. Og þeir sem engan áttu vagninn höfðu eftir sem áður hin bestu not af nýja veginum, hvort heldur þeir voru ríðandi eða fótgangandi.

Einungis ári eftir að Sigurgeir Gíslason og vegavinnuflokkur hann ráku smiðshöggið á vandaðan hestvagnaveg var hóstandi og spúandi bifreið ekið eftir honum í fyrsta sinn. Frá þessu var skýrt í Morgunblaðinu árið 1953 með svofelldum orðum:⁹⁰

Gamla bifreiðin fór á sunnudag suður í Keflavík með Gunnlaug Claessen lækni, sem sóttur var til sjúks barns suður í Höfnum. Í ferð með Gunnl[augi] voru þeir Arent Claessen kaupm[aður] og Ólafur Björnsson ritstj[ori]. Fór bifreiðin undir stjórn Jóns Sigmundssonar á 1 3/4 klst frá R[eykja]vík til Keflavíkur og mun það vera hröðust ferð, sem farin hefur verið milli bæjanna. Um kvöldið skrapp bifreiðin með nokkurra Keflvíkinga inn í Njarðvík en í því ferðalagi bilaði tannhjól eitt, svo að hún komst eigi úr stað. Er hún nú suður í Njarðvíkum vafin seglum, en „strandaglóparnir, komu á Ingólfi í fyrradag. Verður bifreiðin sjálfsagt í lamasessi vikutíma og guð má vita hvort hún kemst fyrr en með vorinu, ef snjóar verða slíkir, sem spáð er.

Þótt fyrsta bílferðin væri endaslepp komu aðrar bifreiðar í kjölfarið, og smátt og smátt ýttu þær hestvögnunum út í ystu myrkur. Vitaskuld hafði vegurinn ekki verið lagður með bíla í huga og því varð hann e.t.v. ekki eins varanleg samgöngubót og vonir höfðu staðið til um. Hann var þó látin duga með drjúgu viðhaldi langa hríð. Á stríðsárunum, þegar tröllvaxnari farartæki og hávaðasamari en áður þekktust hér á landi áttu tíðum leið um veginn, var handverk Sigurgeirs Gíslasonar og félaga endurbyggt, vegurinn var allur breikkaður (úr 2,5-3 m í 7 m), krókar voru teknir af og fleira lagfært þáverandi vegasmekk. Haustið 1965 var síðan opnaður nýr steypur vegur milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur, sá hinn sami og við ökum eftir í dag.

Þeir sem ekki fara óskaplega geyst um Reykjanesbrautina, reka augun í vegaslóða til hliðar við steypu brautina; hann virðist halla nokkuð vel í beygjunum og sýnist jafnvel hverfa ofan í jörðina á stöku stað. Þessi spotti mun vera að stofni til vegurinn sem Sigurgeir Gíslason stýrði lagningu á, - í óða önn að greiða hestvögnum leið, sem voru að renna sitt skeið á enda um það bil sem vegagerðinni lauk.⁹¹

Alfaraleiðin gamla - sunnan Hafnarfjarðar

Vegurinn suður á nes, sem gengið hefur undir nafninu Alfaraleiðin frá Hafnarfirði í Kúagerði, Almenningsvegur um Vatnsleysuströnd að Reiðskarði og Stapagata um Vogastapa að Njarðvíkum, er ævafor; mannsfætur og hestshófar höfðu meitlað hann í hraunið í gegnum árin

⁹⁰ Morgunblaðið 2. nóv. 1953, bls. 30

⁹¹ Bjarni Guðmarsson, 1994. Með þreyttan fót og lúna hönd. Árbók Suðurnesja VII árg., bls. 5 - 27

og aldirnar, allt frá fyrstu tíð.

Í örnefnalýsingu fyrir Þorbjarnastaði í Hraunum, en bærinn var áður norðan Alfaraleiðarinnar og síðar sunnan Suðurnesjavegarins, segir m.a.:⁹² „Um Brúnaskarð eystra liggur alfaraleiðin upp á Kapelluhraun, en svo nefnist neðsti hluti Nýjahrauns, sem ofar kallast Bruninn og enn ofar Háibruni. Landamerkjalinan liggur úr Þórðarvík suður og upp um Leynidali og síðan áfram upp austurbrún Brunans.“



Keflavíkurvegurinn var steypur á árunum 1960-1965

Alfaraleiðin lá suðvestur eftir Brunanum. Hin forna Alfaraleið lá um Brunann norðanverðan og framhjá kapellunni er hraunið var síðar nefnt eftir. Það er einmitt um framangreinda Leynidali sem fyrsti vegurinn lá frá Hvaleyrarholti og yfir Brunann. Enn má sjá hluta hans þrátt fyrir að veginum hafi að mestu verið eytt vestar í hrauninu. Elsti stígurinn lá yfir Brunann nokkru norðar, en þegar akvegurinn var lagður var vænlegast að feta krákustíga helluhraunsins (Hellnahraunsins) að hraunrúninni og síðan yfir apalhraun Kapelluhrauns með sem minnstum tilfæringum. Sjá má hleðslur í köntum og yfir sprungur. Skammt frá og samhliða er slóði eftir jarðýtu og má telja mildi að henni hafi ekki verið ekið eftir vagngötunni. Síðar var akvegur lagður yfir hraunið nokkru norðar, endurbættur eftir að hernámsliðið kom til landsins og síðan smám saman eftir því sem ný og stærri ökutæki gerðu kröfur til. Þann hluta vegarins má einnig sjá austan Brunans í Hellnahrauni á litlum kafla sem og vestan hans, ofan við Gerði og Þorbjarnarstaði. Þar undir er einnig elsti akvegurinn þeim megin hraunsins.

Í Leynidölum eru hlaðin skjól. Þau gætu hafa verið eftir vegarvinnumennina, refaskyttur eða þá er lögðu jarðsímamann í gegnum hraunið, en hann liggur skammt sunnan elsta akvegarins í gegnum hraunið. Sjá má yfirhleðslur á nokkrum stöðum. Eitt skjólið er einna fallegast, vandlega hlaðið. Það mun hafa verið topphlaðið, þunnar hraunhellur lagðar hverja yfir aðra, en efstu hellurnar eru nú fallnar niður á gólfíð.

Suðurnesjavegurinn

Framkvæmdir við akveginn, þ.e. Suðurnesjaveg, hófust síðan árið 1904 og var Sigurgeir

⁹²Örnefnalýsing fyrir Þorbjarnarstaði - Örnefnastofnun Íslands.



Gamli Suðurnesjavegurinn (vagnvegurinn endurbættur) við Smalaskálahæð

Gíslason í Hafnarfirði verkstjóri þess. Vegagerðin hófst við sýslumannshúsið í Hafnarfirði og fyrsta árið var lagður um tveggja kílómetra langur spotti. Þremur kílómetrum var bætt við árið eftir og árið 1906 bættist enn við veginn eða um 2,5 km. Þá náði vegurinn loks að Hvassahrauni árið 1907. Árið 1908 náði vegurinn að Stóru-Vatnsleysu og ári seinna, eða um vorið 1909, var málið rætt á sýslunefndarfundi í Keflavík og þá var ákveðið að vegurinn skyldi ná alla leið til Keflavíkur. Vegakaflarnir mættust loks í Vogunum árið 1912 en vinnan Keflavíkurmegin hafði byrjað árið 1911. Þá fyrst varð fært hestvögnum alla leið frá Reykjavík suður til Keflavíkur. Það er skemmtilegt að segja frá því að á sama tíma og karpað var um hestvagnveg voru bifreiðar að ryðja sér rúms á Íslandi þannig að þessi vegur átti eftir að greiða leið þessarar nýju tækni. Árið 1913, þegar hestvagnvegur milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur var fullbúinn, tókst bifreið í fyrsta sinn að komast til Keflavíkur. Þar með urðu kaflaskil í samgöngumálum á Íslandi. Fyrsta bifreiðin, sem vitað er að fór þessa leið, var fyrsti Fordinn sem kom til Íslands þann 20. júní árið 1913. Fór hann leiðina til Keflavíkur þá um haustið.

Kveðst Sveinn hafa valið þá leið fyrst, af því að honum hafði verið sagt að þar væri vegurinn einna bestur. Það reyndist og rétt vera að öðru leyti en því að krókar miklir voru á honum í hraununum og hættulegir. Í þessari ferð var bifreiðin fullsetin, því að auk þeirra Sveins og Jóns Sigmundssonar voru þeir með í ferðinni, Björn, bróðir Sveins, Gísli Sveinsson, síðar sendiherra

og Baldur Sveinsson, blaðamaður. Allt gekk vel suður eftir en er komið var á Vogastapa á heimleiðinni um kvöldið hætti vél bifreiðarinnar að ganga, höfðu leiðslur stíflast af hinni illa hreinsuðu brennsluolíu.⁹³

Um haustið 1913, eftir að hvert hraðametið af öðru hafði verið slegið, tókst að fara þessa leið akandi á rétt innan við tveimur klukkustundum. Það þótti nokkuð gott miðað við að ferðalagið hafði áður tekið um átta til tólf klukkustundir.

Vegurinn fór illa með bifreiðarnar sem um hann fóru enda var hann lagður fyrir hestvagna. Þó má segja að þá hafi grunnurinn verið lagður að veginum eins og við þekkjum hann í dag.⁹⁴

Eiríkur Brynjólfsson, prestur á Útskálum, sagði m.a. í predikun árið 1935:

„Þegar ég tók við því 1916. Þá var ekki til vegarspotti innan prestakallsins, nema Suðurvegurinn til Keflavíkur. Nú liggur einhver besti akvegur á landinu milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur, og verið að gera veginum til Grindavíkur og suður á Miðnes. Eftir fáein ár verður fært á bifreiðum milli allra sjóþorpanna á Reykjaneskaga, bæði sumar og vetur því að snjóalög eru þar jafnan lítil. Lengi vel var rifist um nafnið á veginum milli Hafnarfjarðar og Vogastapa, líkt og sjá má á eftirfarandi blaðaskrifum. Frétt birtist t.d. í Morgunblaðinu árið 1954 undir fyrirsögninni „Ekki Reykjanesbraut heldur Suðurnesjavegur“: „Í gærðag kom maður nokkur að máli við Mbl. út af nafni því sem hinum nýja vegi fyrir ofan Hafnarfjörð var valið í grein um hann í blaðinu í gær. Maðurinn sagði að furðu sætti hve nafnið á veginum sem liggur um Hafnarfjörð og suður á Suðurnes, væri ruglingslegt og kvað yfirvöldin verða að spyrna við fæti, svo á þetta kæmist eitthvert lag. Alþýða manna mun aldrei fást til þess að taka upp hið óþjála nafn Reykjanesbraut, á veginum milli Reykjavíkur og verstöðvanna á Suðurnesjum. Sjálfsagt er að kalla veginn suður um Suðurnes Suðurnesjaveg, en ekki Reykjanesveg, því suður á Reykjanes liggur hann ekki. Maðurinn taldi að nýi vegurinn fyrir ofan Hafnarfjörð ætti að sjálfsögðu einnig að bera nafnið Suðurnesjavegur, en ekki Efri Hafnarfjarðarvegur, því honum er ætlað að annast umferðina suður. Svo muni það koma af sjálfu sér, að hinn nýi vegur verði kallaður í daglegu tali Suðurnesjavegur: Efri leiðin, en gamla leiðin gegnum Hafnarfjörð: Neðri leiðin. Þessum ágætu tillögum er hér með vísað til þeirra ráðamanna, sem um þessi mál fást, í þeirri von að þeim verði sinnt.

⁹³ Guðlaugur Jónsson. 1983. Bifreiðir á Íslandi 1904 -1930 I., bls. 65. Bílgreinasambandið, Reykjavík

⁹⁴ Skúli Vigfússon, 1956. Hvers á Suðurnesjavegur að gjalda? Faxi, 2. tbl., XVI árg., bls. 18

Selvogsleiðir

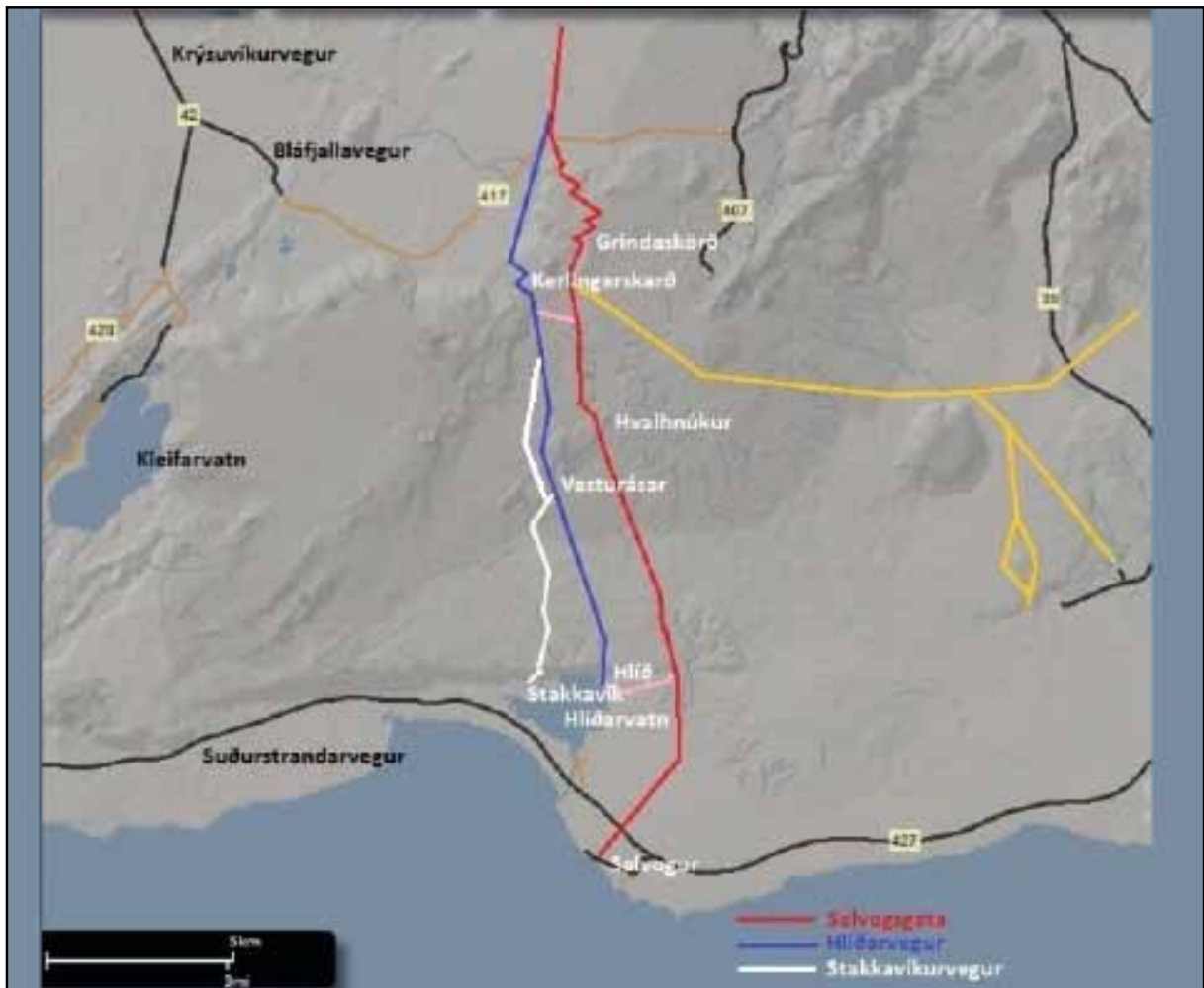
Gömlu Selvogsleiðirnar eru nú til dags jafnan taldar hafa verið þrjár, þ.e. Selvogsgata, Stakkavíkurvegur og Hlíðarvegur, hvort sem var um Grindaskörð eða Kerlingarskarð. Í raun voru leiðirnar ofan Skarðanna lengst af einungis tvær, þær fyrrnefndu, annars vegar niður í Selvog (Austurvog) og hins vegar niður að Stakkavík og Herdísarvík (Vesturvog), en seint á 20. öldinni varð ætlunin að leggja vagnveg um Kerlingarskarð frá Hafnarfirði niður að Hlíð í Selvogi. Fjárveiting fékkst til fjallvegarins, einkum vegna þess að vonast var til að brennisteinsnámið í Brennisteinsfjöllum á árunum 1885-1887 kynni að verða endurtekið og skapa þannig atvinnu fyrir þurfandi hendur. Byrjað var á því að varða leiðina frá Mygludölum að Hlíðarskarði og síðan var ætlunin að hefja hina eiginlegu vegalagningu. Úr henni varð þó aldrei, en göngufólk hefur æ síðan rakið sig eftir vörðunum í þeirri trú að þar væri hin eiginlega Selvogsgata millum byggðalaganna. Er það skiljanleg afstaða því vörður á hinum leiðunum tveimur eru víðast hvar fallnar eða orðnar nánast jarðlægar (enda miklu mun eldri og hefur ekki verið haldið við). Eftir að bílvegur var lagður um Selvog og Krýsuvík á sjötta áratug tuttugustu aldar lagðist umferð um gömlu leiðirnar af að mestu. Bær í Selvogi voru þá flestir komnir í eyði, Stakkavík fór í eyði 1943 og Herdísarvík fór einnig í eyði um það leyti.



Selvogsgata við Litla-Kóngsfell



Selvogsgata , Kerlingarskarð



Leiðir um Selvogssheiði, milli Hafnarfjarðar og Selvogs

Þegar göturnar voru gengnar kom í ljós að Hlíðarvegurinn reyndist vera ~17 km, Stakkavíkurvegurinn reyndist vera ~18 km og Selvogsgatan ~24 km. Allar voru leiðirnar mældar frá Bláfjallavegi.

Upphaflega leiðin, Selvogsgatan (Suðurferðagatan) milli Hafnarfjarðar og Selvogs, lá upp frá bænum um Lækjarbotna, Setbergssel og með jaðri Smyrlabúðarhrauns. Þar má sjá vegghleðslur, væntanlega fyrrum áningastað Selvogsmanna. Gatan lá um Helgadal, upp með austanverðum Valahnúkum, Strandartorfum og um Hellur. Syðst á þeim skiptist gatan. Eldri gatan, sem jafnframt var reiðgata, lá upp í Grindaskörð austan við Konungsfell (Stóra-Bolla). Nýrri leið, sem einkum var notuð eftir að brennisteinsnámið byrjaði í Fjöllunum eftir 1885 lá um Kerlingarskarð. Sæluhús (úr timbri með aðhleðslum) var reist norðan undir Skarðinu og má sjá leifar þess enn. Húsið var skjól fyrir lestarmenn, sem ýmist fluttu brennisteininn neðan úr námunum eða umhestuðu honum og fluttu niður til Hafnarfjarðar. Þetta vinnslutímabil varði um tveggja ára skeið. Tvennt kom til; bæði var vinnslan og flutningurinn kostnaðarsöm og lítið fékkst fyrir afurðina á þessum tíma (forsendur brennisteinsvinnslu hafði jafnan verið stríðsáran og vandræðagangur einhvers staðar úti í Evrópu).



Selvogsgata á Selvogsheiði



Varða á Selvogsheiði

Kerlingarskarð er einungis fært að sumarlagi og þá oftast fótgangandi. Grindaskörð hafa verið fær öllu lengur og þá ríðandi. Að öllu jöfnu hafa þessar götur lítt eða ekkert verið farnar að vetrum þótt vörðuleifarnar við Selvogsgötuna bendi hins vegar til þess að síðar hefði verið reynt að gera hana nytsamlegri til ársins lengri tíma.

Ofan Grindaskarða / Kerlingarskarðs á Kerlingarskarðsleiðinni austan Girðingarhliðsins (sem nú er horfið að mestu) eru tvær vörður. Við þær eru gatnamót; annars vegar áframhaldandi leið úr Skarðinu yfir á Selvogsgötu upp frá Grindaskörðum og hins vegar (til hægri) leið um Stakkavíkurveg. Hlíðarvegurinn liggur aftur á móti til suðurs frá fyrstu vörðunni austan „hliðsins“ með stefnu á næstu vörðu sunnan hennar. Vegurinn kemur síðan saman við Stakkavíkurvegin við vörðu nokkru sunnar. Reyndar skarast Hlíðarvegur og Stakkavíkurvegur þrisvar áður en þeir skiljast að ofan Ása. Þar liggur Hlíðarvegurinn áfram niður úfið hraunhaft að vestanverðum Austurásum, en Stakkavíkurvegurinn heldur áfram niður með austanverðum hraunjaðri Draugahlíðargígshraunsins að austanverðum Vesturásum. Fyrirnefndi

vegurinn liggur síðan til suðurs með vestanverðum Austurásum með stefnu á Hlíðarskarð. Hinn síðarnefndi liggur aftur á móti til vesturs með sunnanverðum Vesturásum, niður með Urðarási, niður Dýjabrekkur og Selbrekkur uns varða blasir við framundan efst á Selsstígnum efst á Stakkavíkurfjalli. Þar liggur gatan niður hliðina og liðast um hana kjarri vaxna áleiðis niður að bæjarstæðinu við norðvestanvert Hlíðarvatn.

Selvogsgatan hins vegar, meginleiðin, skiptist í tvennt sunnan Grindaskarða (Konungsfells).



Varða á Mosum ofan Helgafells

Annars vegar liggur leiðin niður með hraunkanti þeim er þar blasir við uns komið er að lítilli vörðu á litlum hraunhól. Þar eru gatnamót Götunnar og Heiðarvegarins (til vinstri) er liggur áfram upp að Bláfjallaenda, Kerlingahnúk og áfram niður í Ölfus. Hins vegar liggur leiðin til hægri og áfram upp á slétta hraunbrúnina. Vörður og vörðubrot vísa leiðina um „sléttuna“ uns komið er út af henni nokkru sunnar, inn á fyrrnefndu leiðina er lýst var.

Nú heldur Selvogsgatan áfram um auðrekjanlega slóð yfir mosahraun. Hún greinist í tvennt á kafla, en kemur fljótlega saman á ný. Vörður vísa leiðina. Þá er aðþrengdum grasbala fylgt og beygt til hægri. Framundan eru upplyftar hraunhellur er vísa leiðina að tveimur vörðum er gefa enn ein gatnamótin til kynna. Annars vegar er um að ræða leiðina, sem gengin hefur verið síðastnefnda leið upp frá Grindaskörðum og hins vegar leiðina er liggur frá vörðunum tveimur er gáfu til kynna gatnamót Stakkavíkurvegur og áður voru nefndar við leiðina upp frá Kerlingarskarði.

Hér skilja leiðir - til vinstri og framundan er gamla Selvogsgatan. Hún liggur greinileg að vestanverðu Litla-Kóngsfelli. Augsýnilega hefur gatan verið unnin á þessum kafla og það talsvert á köflum. Reynt hefur verið í gegnum tíðina að gera hana vel greiðfæra, bæði fyrir lestir og vagna (undir það síðasta). Líklegt má telja að verk þessi hafa verið unnin um og eftir miða 19. öld, en þá voru í gildi tilskipanir konungs um þegnskyldu og umbætur á helstu vegum

landsins. Sérhver vinnandi maður átti þá að leggja sitt af mörkum til slíkra framkvæmda eftir tilvísun og undir eftirliti hreppsstjóra. En vegna þess hve vinnandi menn voru fáir og tíminn takmarkaður varð oft lítið úr verki, s.s. sjá má á umbótunum, en á afar litlum köflum hér og þar.

Selvogsgatan liðast niður (ýmist utan í eða upp á hraunbrúninni) í Stóra-Leirdal, yfir hann og upp og yfir Hvalsskarð. Nafnið er reyndar ekki komið af engu. Þjóðsagan segir að tröllskessa í Stórkonugjá þar efra hefi farið niður í Selvog er fréttist af hvalreka, sótt sér hlut og stefnt heimleiðis. Bóndi, sá er hlutinn átti, fé margur í Selvogi, frétti af ferðum hennar, sótti á eftir henni og náði í Hvalsskarði. Sá hann aumur á skessunni og samdist þeim um að hún héldi hvalfanginu gegn því að passa þess að fé bóndans færi ekki yfir Skörðin. Gerði skessan til þess grindur í Grindarskörðum, en gætti Kerlingarskarðsins sjálf. Þar af eru komin örnefni Grindaskörð og Kerlingarskarð.

Neðan Hvalsskarðs beygir Selvogsgatan allverulega til vinstri uns horft er mót vörðu á klapparhól í suðaustri. Að henni náð verður eftirfylgjan auðveld. Að vísu er nú búið að aka ofan í gömlu götuna á köflum (af refaskyttum), en ef vörður og vörðubrot eru gaumgæfð sem og umförin á gömlu leiðinni, er tiltölulega auðvelt að fylgja götunni niður í Hlíðardal og áfram niður um Strandardal allt að Strandarmannahliði. Þar greinist gatan; annars vegar áfram niður Selvogsheiði að Strandarhæð og í Selvog og hins vegar um Hlíðargötu neðan Borgarskarða að Hlíð norðan Hlíðarvatns.

Selvogsgatan um Selvogsheiði er tiltölulega auðrötuð þrátt fyrir uppblástur og jarðvegseyðingu. Suðvestan Vörðufells eru gatnamót; annars vegar Selvogsgötu og hins vegar Vogsósargötu /-vegar (varða er á gatnamótunum). Selvogsgatan liggur síðan áfram um graslendi uns halla tekur niður að Selvogi. Gatan er augljós handan við gamla malarveginn og niður „túnin“ austan Vogsósa, yfir nýja Suðurstrandarveginn og allt niður í Selvog þar sem gatan endar og greinist skammt vestan við núverandi veitingarbæinn T-Bæ.

Eftirfarandi frásögn um ferð yfir Reykjanesfjallgarðinn er Ólafs Þorvaldssonar í Sunnudagsblaði Tímans árið 1969. Ólafur og fjölskylda hans bjó um tíma í Herdísarvík og hefur skrifað margan fróðleikspáttinn um svæðið:



Hlíðarvegur



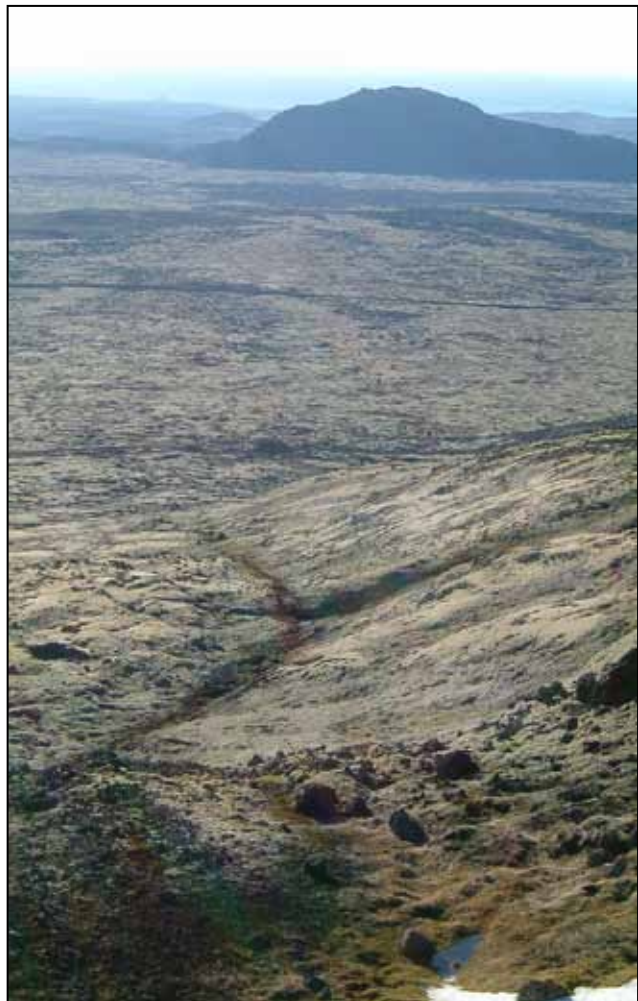
Gengið um Selvogsgötu

„Ferð þessa fór ég að liðnum fardögum árið 1928. Ég lagði upp frá Hafnarfirði, einhesta, á hina ævafornu, fjölförnu leið milli Selvogssveitar og Hafnarfjarðar, sem liggur um þveran Reykjanesskagann nyrzt. Yfir fjallið er farið norðan Lönguhlíðar um skarð, er Kerlingarskarð heitir, og er á hinni gömlu Grindskarðaleið. Min ferð var gerð til Herðisarvíkur;

sem er vestust jörð í Selvogi og þar með í Árnassýslu, við sjó fram.

Ekki var Rauður minn neinn gæðingur, en léttur var hann og þægilegur ásetu, mjög góður ferðahestur, traustur og hraustur, svo að erfitt held ég hefði verið að ofbjóða honum. Þess utan var Rauður fallegur og vel vaxinn.

Klukkan tíu að kvöldi lagði ég af stað frá Hafnarfirði, austur yfir fjall. Veðrið var unaðslegt, logn og ekki skýskán á himni. Á ferð minni hafði ég hinn gamla og sjálfsagða máta; að fara hægt til að byrja með, aðeins ferðamannagutl, en þess á milli lét ég kasta toppi. Alllangur aðdragandi er frá Hafnarfirði upp að fjalli, allt heldur á fótinn, en hvergi bratt. Mörg kennileiti eru á þessari leið, sem bera sitt nafn, og nefni ég hér þau helztu: Helgadalur, og er talið að þar hafi verið byggð að fornu og sjást þar enn rústir nokkrar, þar suður af er hið tigulega Helgafell, Valhjúk, Mygludalir og þar vestur af Búrfell, sem einhvern tíma hefur gosið miklu hraungosi, þar nokkru austar Húsfell, stórt og ábúðarmikið. Allt þetta nefnda svæði má heita, að hafi verið mínar æsku- og ungdómsheimahagar. Ég gat því vel raulað fyrir munni mér hina



Grindarskarðaleið - Helgafell fjær

fornu vísu: Þessar klappir þekkti ég fyrr, þegar ég var ungur...

Úr Mygludölum liggur leiðin upp á hraunið, sem er hluti hins úfna og illfæra Húsfellsbruna. Í Mygludölum voru margir vanir að á smá stund, einkum á austurleið, þar eð þarna er síðasta grænlandi nálægt vegi, þar til kemur langt austur á fjall. Snertispöl upp í hrauninu eru Kaplatór, en til forna nefndar Strandartorfur. Þar átti Strandarkirkja í Selvogi skógarhögg, en nú sést þar öngin hrísla.

Á miðnætti var ég kominn allhátt í fjallið, þar sem grasi gróin hvilft er inn í efsta hluta þess. Í hvilft þessari fóru lausríðandi menn oft af baki, á austurleið. Á síðari helmingi níttjándu aldar var byggt þarna ofurlítið sæluhús. Kofa þann lét byggja W. G. S. Paterson, skoður maður, forstjóri brennisteinsvinnslunnar í Krýsuvík og Brennisteinsfjöllum. Brennisteinninn var fluttur á hestum til Hafnarfjarðar frá báðum þessum stöðum, og lá Brennisteinsfjallaleiðin vestur yfir Kerlingarskarð. Í áðurnefndri hvilft var eins konar umhleðslustöð. Til þessara flutninga þurfti fjölda hesta, og mun Paterson hafa haft nær sjöttú, og sagðist hann vera mesti lestamaður Íslands. Frá Brennisteinsfjöllum var brennisteinninn selfluttur þannig, að lest að austan fór ekki lengra en ofan fyrir skarðið í hvilft þá, sem hér er nefnd, og sú, sem frá Hafnarfirði kom, stanzaði einnig þarna. Svo var skipt um farangur, þannig að önnur lestin tók bagga hinnar og fór sína leið aftur til baka. Sæluhúskofann lét Paterson byggja sem afdrep handa lestamönnum og farangri, ef bíða þurfti eftir annarri hvorri lestinni. Uppruni þessa litla sæluhúss, held ég, að fæstum Selvogamanna hafi verið kunnur að hálfri öld liðinni frá tilkomu þess. Svona gleymast á stundum, atvik og hlutir undrafljótt. Í þessu tilfelli gat ég, nýkominn í hreppinn frætt þá um þetta. Ég vék Rauð í hvilftina, út af götunni lítið eitt til vinstri, að litlu tóftinni, sem enn var allstæðileg, teymdi hann upp í brekkuna, spretti af hnakk og beizli, lét vel að Rauði og sagði við hann, að nú skyldi hann blása mæðinni, því „við eigum brekku eftir, hún er há“.



Grindarskörð, gatnamót Heiðarvegjar

Nú var lægst stund nætur, þegar náttúran tekur að mestu á sig náðir litla stund — enginn andblær, ekkert hljóð. Og einmana ferðalangur hefur heldur ekki hátt um sig.

Eina hljóðið, sem ég heyrði, var þegar Rauður minn klippti grængresið ótt og reglubundið, svo og hinn lági andardráttur náttúrunnar, sem maður skynjar aðeins, þegar öll önnur hljóð þagna. Ég settist með hnakktösku mína framan undir öðrum dyrakampinum og fékk mér ofurlítinn miðnæturbita, og Rauður fékk sinn hluta. Ég fór að hugsa um það starf, sem hér fór fram fyrir



Framundan eru Grindaskörð, vinstra megin, og Kerlingarskarð, hægra megin

sem næst hálfri öld. Hér heyrðust ekki lengur æðaslög athafnalífsins. Nú blundaði hér allt, nema ég og Rauður minn. Og mér varð hugsað til hinna mörgu frænda minna og vina, sem sumir lifðu nokkuð fram á tuttugustu öldina, er verið höfðu lestamenn Patersons. Í þennan litla hvamm fluttu þeir mat og annað til þeirra, sem í námunum unni í Brennisteinsfjöllum hér suður af.

Í miðnæturyrðinni er sem ég heyri málróm lestamanna, þeirra sem ég man bezt. Þeir, sem koma úr margmenninu, segja fréttir þaðan, hinir, sem frá námunum koma, segja það, sem frétt næmt er úr fámenni fjallanna. Síðan var skipzt á farangri og aftur haldið af stað, en hvammurinn og litla sæluhúsið biðu í kyrrð fjalla næstu komumanna. Vel man ég einn þeirra, sem unnu í þessum brennisteinsnámum, og ég spurði hann og spurði. Meðal annars sagði hann mér, að sjaldnast hefðu námumenn getað verið lengur niðri í námunum en fimm eða sex mínútur í einu sökum hitans — þá hefði verið skipt um. Allir urðu að vera í tréskóm, klossum, allt annað soðnaði óðar. Og margt annað sagði hann mér um lífið og starfið þarna, sem of langt mál er að rekja. Það er runninn nýr og bjartur dagur, klukkan er eitt eftir miðnætti.

Ég ris á fætur, fel þessari enn stæðilegu sæluhústöft þær hugsanir mínar, sem bundnar eru henni og þeim mönnum, er hún var gerð handa fyrir rösklega hálfri öld. Tóftin lætur ekki mikið yfir sér og mun nú flestum óþekkt. Og ekki liggur lengur þarna um sá aðalvegur og sú alfaraleið þess byggðarlags, sem að minnsta kosti í fjórar aldir var voldug sveit og víðþekkt, bæði innan lands og utan, Selvogssveitar. Í þeirri sveit sátu um aldir margir lögmenn landsins. Þar sátu einnig á 14. öld tveir hirðstjórar, Vigfús Jónsson og sonur hans, Ívar Hólmur. Þegar þetta er skrifað, 1968, búa aðeins, að ég ætla, fjórir eða fimm bændur í Selvogi og enginn hjáleigubóndi. Þar munu nú ekki vera nein teljandi stekkjarprenslu, og er mér tjáð, að bændur þessir búi vel, eftir því sem heyrir nú úr sveitum yfirleitt. Nú fer enginn Selvogsmáður lengur þessa gömlu Grindaskarðaleið. Að vísu var Kerlingarskarð farið seinustu áratugina, og er það skarð aðeins sunnar í fjallinu en Grindaskarð, því það þótti að ýmsu leyti greiðari leið, en leiðin engu síður kölluð Grindaskarðaleið. Þessi leið milli Selvogs og Hafnarfjarðar hefur



Varða ofan við Strandardal

verið mjög fjölfarin um margar aldir, það sýna hellurnar vestan fjallsins. Þar um má hafa það, sem Grímur Thomsen sagði af öðru tilefni: „Ennþá sjást í hellum hófaförin“. En nú sporar enginn hestur lengur þessar klappir.

Ég lagði á síðasta og örðugasta hjallann, sem var á leið minni austur. Ég lét Rauð ganga á undan mér, þar til komið er á hæstu brúnina. Útsýni þaðan er mikið til tveggja höfuðátta, austurs og vesturs. Sá, sem kemur upp á brún þessa mikla fjallaskaga og er ekki því kunnugri, mun þykja geta á að líta fyrst í stað. Það má segja, að þarna séu nokkur heimaskil. Við höfum í svipinn yfirgefið „vesturheim“ og höldum í „austurheim“. Fljótt á litið, er landið ekki ólíkt yfir að sjá og áður var — hraunflákar miklir, sem runnið hafa kringum fell og hæðir, lítið af samfelldu gróðurlendi. Þó er gróðurinn nokkuð meiri til austurs. Þótt lítt sé greinanlegur sökum fjarlægðar og halla landsins. En lengst í austri ber við „hið víða, blikandi haf“, Atlantshafið, sem héðan séð virðist engin takmörk eiga. Við litum aftur til vesturs yfir nýfarinn veg, og sjáum, að undirlendið er ekki ósvipað því, sem að austan er lýst. Þegar landið þrýtur blasir þar einnig við haf, Faxaflói, sem liggur til „mikils lands og fagurs“ í hinum víða faðmi tveggja mikilla fjallaskaga, Reykjaness og Snæfellsness. Svo gott var skyggnið til vesturs að þessu sinni, að með góðum sjónauka hefði ég að öllum líkindum séð Kerlinguna við samnefnt skarð á Snæfellsnesi. En á því Kerlingarskarði, sem ég var staddur á er engin kerling. Við hvaða kerlingu er þá þetta skarð nyrzt á Reykjanesskaga kennt? Ef til vill skýrist það síðar.



Krýsuvík - gamlar götur

Ég stíg á bak, og Rauður fer að fíkra sig ofan fyrri brekku fjallsins, unz komið er að miklum hraunfláka, sem fyllir dalinn milli Draugahliðar að vestan og Hvalhnúks að austan. Á hraunbrúninni eru tvær allstórar vörður, Þarna greinist vegurinn af í þrjár kvíslar. Ein er lengst til hægri, liggur suðvestur með Draugahliðum til Brennisteinsfjalla. Beint af augum fram er götuslóði í suðaustur út á hraunið, og var einkum farinn af þeim útbæjarmönnum í Stakkavík og Herdisarvík. Lengst til vinstri er gata milli hrauns og hliðar um svonefndan Grafning til Stóra-Leirdals vestan Hvalskarðs. Þetta er leið þeirra Austanvogsmanna. Þessum leiðum, ásamt fleiri fornum slóðum, hef ég nokkuð lýst í bók minni, Harðsporar, sem enn mun fáanleg hjá bókaforlagi Odds Björnssonar á Akureyri.

Ég rifja ég upp gamla sögu og segi Rauð mínum hana á meðan við lötrum austur yfir hraunflákann í átt til Hvalhnjúks. Vitanlega er þetta þjóðsaga eins og sú saga, sem sögð var skáldinu og sýslumanninum endur fyrir löngu vestur í hinu Kerlingarskarðinu. Saga sú, sem ég rifja hér upp, er sem næst á þessa leið: Í fyrndinni bjó tröllkona í Tröllkonugjá, norðaustur af Grindaskörðum. Eitt sinn fór hún að leitafanga til Selvogs. Kom hún þar á hvalföru og hafði þaðan með sér það, sem hún treysti sér til að komast með. En til hennar sást, og hún var elt. Erfið varð undankoman, og náðist kerla í skarði því, sem síðan er nefnt Hvalskarð og hnjúkurinn þar

suður af Hvalhjúkur. Og þjóðsagan heldur áfram og segir: Bóndi sá, sem kerlinguna elti, fékk sig ekki til að svipta hana hvalfengnum, heldur gerði við hana þann samning, að hún verði fyrir sig skörðin vestur á fjallinu, svo að sauðir hans rynnu ekki þar af fjallinu, heldur sneri hún þeim aftur til austurs. Eftir þetta setti tröllkonan grindur í nyrðri skörðin, en syðsta skarðið varði hún sjálf, sem eftir það var kallað Kerlingarskarð. Ekki getur sagan æviloka þessarar tröllkonu, og hvergi þar í grennd sjást þess merki, að hún hafi steinrunnið.

Nú vorum við komnir austur úr hrauninu að suðvesturenda Hvalhjúks. Á fyrstu grössum brá ég mér af baki og gekk upp í brekkuna, leit á klukkuna og sá þá, að hún var lítillaga farin að halla í þrjú. Þarna var ég næsta ókunnugur á móts við það, sem síðar varð. Af brekkunni sá ég til tveggja átta, til austurs og vesturs, og varð mér á að líta fyrst í austurátt. Héðan hallar landinu til austurs og suðausturs fram á brún þess fjalls, sem ég var enn staddur á, en þó nýfarinn yfir hæsta hrygg þess. Austur frá fjallinu tók við Selvogsheiði, allmikið land, en austur af henni blasti Atlantshafið við í norðaustri „brosti á móti mér; Heidi há, í helgiljóma“ og birtu upprennandi sólar, löngu fyrir miðjan morgun. Þessi



Tóft neðst við Kerlingarskarð

heiði ber fagurt nafn og fágætt. Þessa heiði hafa tveir andans menn, þeir Grétar Fells og Sigvaldi Kaldalóns, gert viðfræga í ljóði og lagi, og er ljóðlinan hér á undan úr því kvæði. Og svo varð „sólskin á sérhverjum tindi.“ Síðan leit ég til vesturs yfir nýfarinn veg, Grindaskörð, og sá, að þar skein einnig „fagur roði á fjöllin.“ Grindaskörð eiga sammerkt öðrum fjallvegum landsins um það, að þar skiptast á skin og skúrir. Þetta var ég búinn að reyna ári áður í Grindaskörðum. Mér flaug í hug kvæði Kristjáns Jónssonar um illveður í Grindaskörðum fyrir hundrað árum. Um tildrög þess segir höfundur: „Eftirmæli eftir Jón Jónsson, barón v. Repp. Kveðið við þá harmafregn, er spurdist lát hans 1867, og að hann hefði frosið í hel í Grindaskörðum. Ég reis úr sæti sínu í brekkunni, beizlaði Rauð og steig á bak. Nú hallaði heldur undan fæti, og vegurinn var mýkri undir fæti og greiðari. Ég fór norðan við Svörtuhjúka og Urðarás og hélt niður milli hraunsins og ásanna. Þannig „styttist leiðin löng og ströng“, þótt engan heyrði ég svanasöng. Í svonefndum Selbrekkum, neðarlega í Ásunum, vissi ég af vatni og fór með Rauð þangað. Þar drakk hann nægju sína. Þarna hefur einhvern tíma endur fyrir löngu verið grafið eftir mó, efalaust frá Stakkavík, og sést enn móta fyrir mórgröfunum. Þar hefur einnig verið selstöð fyrrum.

Ég beindi nú Rauð í götuslóðann og lagði í síðasta áfangann að austurbrún fjallsins, þar sem Selstígur, brattur og krókóttur, liggur niður fjallið. Þeir, sem koma í góðu skyggni á þennan stað í fyrsta sinn, hljóta að verða einkennilega snortnir af því, sem þá blasir við. Hér skal aðeins nefnt hið helzta, sem sést. Fyrir fótum okkar liggur vatn, ekki svo lítið, Hlíðarvatn í Selvogi, og er sem næstu skrefin verði að stíga út í þetta vatn, þar eð það er svo nærri fjallinu, að ekki er gengt með því, en götuslóðinn allhátt uppi í brekkunni. Framan vatnsins er Viðisandur að sjó. Á sjávarströndinni, nokkuð austan vatnsins, hillir uppi hina fornfrægu Strandakirkju. Lengst til vesturs sér til Geitahlíðar innan Krýsuvíkur. Ég fer af baki á brún fjallsins, læt Rauð röltla lausan á undan niður stíginn, sem er nokkuð í krókum, fyrst um smágerða skriðu, unz komið er í vel grónar brekkur fjallsins, kjarri vaxnar með blóm og góðgresi. Þegar niður úr sjálfum stígnum er komið, tekur við hrauntunga, sem breiðist austur að vatninu. Yfir hraunið liggur gatan að túngarði jarðarinnar Stakkavíkur.

Klukkan er rösklega þrjú að morgni — allir hljóta að sofa um þetta leyti nætur inni í litla bænum, sem þá var enn. Þar bjuggu þá æskuvinur minn, Kristmundur Þorláksson, og kona hans, Lára, ásamt börnum sínum, sem voru mörg. Nú var Hlíðarvatn, sem lá að bæjardyrum Stakkavíkur, eins og spegill, og hafði skammt undan enn stærri spegill, þar eð morgunkiljan er enn ekki runnin á. Nú finnst mér sem ég sé nógu



Stakkavíkurvegur (Selstígurinn) efst á Stakkavíkurfjalli

lengi búinn að halda til austurs og suðausturs, breyti hér algerlega stefnu minni og held nú í vestur, heim að Herðisarvík. Rauður tekur götuna vestur á hraunið, hann veit hvað við á. Hraun þetta, sem er mjög auðugt að örnefnum, nær frá Hlíðarvatni vestur að Krýsuvíkurheiði, og er því sú vegarlengd sem næst fimmtán kílómetrar. Að fjórðungi stundar liðnum komum við að austurhliði túngarðsins um heimatún Herðisarvíkur. Við vorum komnir heim eftir fimm og hálfur klukkustundar ferð frá Hafnarfirði, sem er heldur rólega farið lausríðandi. Hér átti heimili okkar að vera, að minnsta kosti næstu fimm árin. Raunar urðu þau sex. Þá varð ég að standa upp af jörðinni fyrir eiganda hennar, Einari Benediktssyni skáldi.

Ég spretti af Rauð, strýk honum um höfuð og háls og þakka honum góða og trausta samveru, hleypi honum síðan til tjarnarinnar, svo að hann geti fengið sér að drekka tært uppsprettuvatn. Ég tek hnakk og beizli og geng rólega heim að bænum. Kaffon minn fagnar mér að vanda hávaðalaus, hlær bara út að eyrum. Ég lít á úr mitt, klukkan er hálfjögur.

Í þetta skipti var ég að koma frá að skila af mér ábúð, sem við höfðum búið á síðastliðin tvö ár

og lá undir Hafnarfjarðarkauptað. Von var á litlum þilfarsbáti, sem ég hafði tekið á leigu til þess að flytja búslóð okkar, ásamt matarforða og öðrum nauðsynjum til sumarsins. Bátur þessi átti að hafa í eftirdragi stórt þriggja marina far, sem ég hafði keypt í Hafnarfirði. Báðir voru bátar þessir hlaðnir varningi, og þurfti því að sæta góðu veðri og kyrrum sjó — Reykjanesröst á miðri leið. Þetta var því mikil áhætta, þótt nokkuð væri vátryggt. Um þetta, ásamt ýmsu fleira, var ég að hugsa á ferð okkar Rauðs yfir brattan fjallveginn með hraunbreiðurnar til beggja hliða. Og nú stóð ég á langþreyðu hlaði Herðisarvíkur. Ég geng að baðstofuglugga á suðurgafli, því að innan við hann vissi ég, að kona mín svaf, ásamt dóttur okkar, en vinnuhjú í austurenda baðstofunnar. Ég drep létt á rúðu, og í næstu andrá er tjaldi lyft frá, við horfumst í augu augnablik, og tjaldið fellur aftur fyrir. Eftir andartaksstund er loka dregin frá og kona mín stendur léttklædd innandyra. Þetta er mikill fagnaðarfundur; þar eð ég hef verið alllengi að heiman, og enginn vissi, hvernig mér gekk eða hvenær mín var von. En ég skal skjóta því hér við, að báturinn kom á öðrum, degi frá heimkomu minni með allan flutninginn algerlega óskemmdan. Sú jörð, sem ég var þá að flytjast á, Herðisarvík í Selvogshreppi, á sannarlega sína sögu — og hana ekki ómerkilega. En hún verður ekki sögð hér — og ef til aldrei. Nú er þessi jörð grafin gullkista og yzta borð hennar nokkuð farið að hrörna. Ef til vill opnar enginn framur þessa gullkistu.⁹⁵

Eftirfarandi lýsing á Grindarskarðsvegi (Selvogsleið) eftir Ólaf Þorvaldsson birtist í Árbók Hins íslenska fornleifafélags árið 1943-1948:

„Leiðin milli Hafnarfjarðar og Selvogshrepps í Árnassýslu gekk venjulega undir nafninu Grindaskarða- eða Kerlingarskarðsvegur. Leið þessi mun vera jafngömul fyrstu byggð í Selvogi, enda aðallega af Selvogsmönnum farin, þar eð lega hreppsins er þannig, að fáir aðrir áttu þar leið um. Legg ég svo upp frá Hafnarfirði.

Þegar upp að fjalli er komið, eru til norðurs með fjallinu grasflatir allstórar, sem heita Kristjándalir. Norðan þeirra gengur hæðarskagi fram úr fjallinu: Kristjándalahorn. Upp af Kristjándölum ris landið sem í öldum, og heitir þar Kristjándalabrúnir. Norðaustur af þeim eru Þríhnjúkar. Til suðurs sér alllangt með Lönguhlíð og til Dauðadala. Upp fjallið liggur vegurinn í krókum og sneiðingum, unz upp er komið á Kerlingarskarð. Allbratt er upp að fara, einkum neðst og efst. Þegar komið er undir efstu brekkuna, er dalverpi litið í fjallið norðan götu. Þar sést enn kofarúst, leifar af skýli, sem byggt var í tíð brennisteins-vinnslunnar í Brennisteinsfjöllum, og var „sæluhús“ þeirra, sem fluttu brennisteininn á hestum til Hafnarfjarðar. Vegur sá, sem nú um langt árabíl hefur verið farinn þarna yfir fjallið, liggur um Kerlingarskarð. Annar slóði er nokkru norðar og var nefndur Grindaskarðavegur. Fyrir löngu mun vera hætt að

⁹⁵ Tíminn, 1969. Ólafur Þorvaldsson, sunnudagsblað, Reykjanesfjallgarður, 7. des. 1969, bls. 988-992

fara þann veg nema helzt lausgangandi menn að vetri til, ef harðfenni var mikið í brún Kerlingarskarðs, því að þar eru hærri og skarpri brúnir en á nyrðri slóðinni. Þegar upp á brún er komið, eru þrír hnjúkar til hægri handar, skammt frá vegi, kúlumyndaðir og allir svipaðir að stærð. Hnjúkar þessir eru á uppdrætti herforingjaráðsins nefndir Grindaskarðahnjúkar, aðrir nefna þá Bolla einu nafni, sennilega eftir lagi bolla á hvolfi. Nokkurn spöl norðan gamla



Tóft undir Kerlingarskarði

Grindaskarðavegar er allstór hnjúkur, sem á korti frá 1908 er nefndur Kóngsfell, en á korti frá 1932 Bolli. Alþekkt fiskimið frá tíð áraskipanna við Faxaflóa er Bollasvið eða Bollaslóð. Þá voru Bollarnir, syðsti, mið- og nyrzti, yfirmið, en Helgafell undirmið. Vitneskju hef ég reynt að afla mér frá gömlum sjó- og formönnum, sem sóttu mikið á þessar slóðir, en ekki ber þeim að öllu leyti saman um Bollana. Nokkrir þeirra telja þá alla sunnan Kerlingarskarðs, en aðrir beggja megin, og er ekki óhugsandi, að þessi sagnamunur stafi af því, að margir af þessum mönnum eru algjörlega ókunnugir á landi þar um slóðir. Allir þessir menn þekkja eflaust Bollana af sjó, en ef til vill gera þeir sér ekki grein fyrir þeim af landi eða þegar nær er komið, þar sem ýmis kennileiti taka breytingum í augum manna, eftir því hvaðan horft er og úr hvaða fjarlægð. Hæsti hryggur fjallsins er mjór, og fer rétt strax að halla austur af, en ekki er það undanhald langt, svo sem hálftrar stundar gangur, þar til landið liggur jafnhátt, og nær það að Hvalhnjúk og Ásum. Á háfjallinu norðan vegar er Stórkonugjá. Er það hraungjá mikil, sem hraun hefur runnið eftir frá gömlum eldgíg þar uppi. Austur af Stórkonugjá, skammt fyrir norðan veginn, er Kóngsfell. Þar koma saman lönd Gullbringusýslu og Árnassýslu. Þegar komið er austur af fjallshryggnum, er komið að afarstórri hraunbreiðu.

Tvær vörður eru þar við götuna, og skiptast þar leiðir, liggur austasta leiðin til Selvogs, miðleiðin til Stakkavíkur og Herdísarvíkur, en sú þriðja, sem nú er sjaldan farin, liggur til Brennisteinsfjalla, suður með Draugahlíð. Var það leið þeirra manna, sem brennisteinsnám stunduðu í Brennisteinsfjöllum, þegar þeir fóru um helgar til Hafnarfjarðar, því að flestir af þeim áttu þar heima, en mest



Litla Kóngsfell framundan

var þessi leið farin af þeim, sem fluttu brennisteininn til Hafnarfjarðar, og var hann fluttur á klökkum. Hafnfirðingum, sem hesta áttu, svo og bændum þar í grennd, var að einhverju leyti gefinn kostur á þessum flutningum, og skyldu þeir fá eina krónu á hestburðinn í flutningsgjald. Ferðin mun hafa tekið 12-14 klst. Eitthvað mun þessu hafa verið sinnt, þrátt fyrir þetta lága gjald, sem að lokum reyndist samt félaginu ofvaxið. Þetta var á síðari hluta nítjándu aldar.

Leiðin til Stakkavíkur og Herdísarvíkur liggur frá fyrrnefndum vörðum, suðaustur á slétt hraun, og eru smávörður með fram veginum yfir hraunið. Þegar á mitt hraunið kemur, er úfinn bruni suðvestan vegar, og er farið yfir mjótt haft af honum við suðurtagl Hvalhnjúks. Þegar austur fyrir Hvalhnjúk kemur, taka við Vestur-Ásar. Fyrst til hægri handar nokkrir gróðurlausir og dökkir hólar, Svörtu-Ásar. Nokkru suðaustur af þeim úti við brunann er Urðarás, og er hann auðþekktur af mikilli grágrýtisurð sunnan megin. Neðarlega í Ásunum eru austan vegar grasbrekkur allstórar, og heita þær Djabrekkur. Þar sér enn leifar þess, að þar hefur fyrir löngu verið leitað eftir mó, en ekki mun það hafa þótt svara kostnaði. Litlu neðar eru Selbrekkur. Þar hefur, þegar það tíðkaðist almennt, verið haft í seli frá Stakkavík. Úr Selbrekkum er stutt fram á fjallsbrún. Þegar á brún kemur, hýrnar svipur útsýnisins og breytist nokkuð. Það hefur líka hýrnað yfir mörgum vegfaranda þarna, sem kemur úr svartapöku eða vondu veðri af fjallinu, því að oft er mikill munur veðurfars uppi á fjalli og neðan fjalls. Á brúninni stingum við því við fótum og rennum augum yfir það helzta, sem við blasir. Fyrst skulum við líta niður fyrir fætur okkar, svo að við blátt áfram dettum ekki fram af fjallinu, svo er það snarbratt. Af brúninni blasir við hafið, svo langt sem augað eygir til austurs, suðurs og nokkuð til vesturs, og sjaldan er sjór svo kyrr hér, að ekki kögri hvítu við sanda og hleinar. Héðan sjáum við til Selvogs, og ber þar hæst á vitanum á Selvogstöngum, og kirkjunni á Strönd — Strandarkirkju. Neðan fjallsins er allstórt vatn, Hlíðarvatn. Við austurenda þess, uppi við fjallið, er jörðin Hlíð, bær Þóris haustmyrkurs, þess er nam Selvog. Fyrir nokkrum árum var Hlíð lögð undir Stakkavík, en nú eru báðar í eyði, sorgleg saga, sem gerist víða nú. Við vesturenda Hlíðarvatns er Stakkavík. Þar sem hús og tún jarðarinnar var fyrir 70—80 árum,

er nú allt í vatni, og sést aðeins smáhólmi, þar sem bærinn stóð. Nú stendur bærinn í hraunjaðrinum við vatnið og má heita túnlaus. Þess vegna var Hlíðin lögð undir Stakkavíkina, því að allgott tún er í Hlíð, en sami eigandi að báðum jörðunum, sem sé Strandarkirkja. Úr vatninu rennur ós til sjávar, Vogsósaós. Í Hlíðarvatni er allmikil



Ketilstígur

silungsveiði, og eru það Hlið og Stakkavík, sem eiga beztu lagnirnar. Af brúninni sjáum við ekki til Herðisarvíkur, þar eð Stakkavíkurfjall byrgir útsýn þangað. Ef við ætlum okkur heim á annan hvorn vikurbæinn, förum við að feta okkur niður stíginn, sem liggur í mörgum krókum og sveigum niður fjallið og heitir Selstígur. Frá fjallinu er aðeins steinsnar heim að Stakkavík. Vestur að Herðisarvík er um þriggja stundarfjórðunga gangur frá Stakkavík. Hefur nú verið lýst leið hinna



Selvogsgata

svonefndu útbæja í Selvogi, og hverfum við nú aftur norður undir „Skarð“, að vörðunum tveim, og förum þaðan austustu leiðina, sem liggur til Vogsósa og Selvogshverfis.

Vegurinn til Selvogs liggur frá vörðunum austur milli hrauns og hliða. Er lág heiði með giljum og skorningum á vinstri hönd, en hraunið á hægri, og nær það alveg upp að þessum heiðadrögum, og er þessi kaflí vegarins nefndur Grafningur. Þegar austur úr honum kemur, er komið í Stóra-Leirdal, það er allstór sléttur grasdalur. Í Stóra-Leirdal var ófrávikjanleg regla að æja, taka ofan af hestum, ef undir áburði voru, hvort heldur var verið á austur- eða vesturleið. Þarna tóku menn til nestis síns, bæði matar og drykkjar, ef eitthvað var fljótandi í ferðinni, og var þá ekki ósjaldan, ef verið var að koma úr kaupstað, stundum í misjöfnu veðri, þegar menn voru búnir að hressa sig á mat, hver við sinn farangur, að menn færðu sig þá saman, og einhver þá ef til vill með ábæti, aðallega af farangri fararstjórans, því að venjulega hafði einhver einn forystu í ferðinni. En oftast var þetta þegjandi samkomulag, og sungu menn nokkur lög, áður farið var að hafa saman hesta til áframhalds ferðinni. Söngurinn, ásamt yljandi hressingu, færði fjör og hita í menn, sem þeir svo bjuggu að næsta áfanga.

Þegar lagt er upp úr Stóra-Leirdal, er strax farið upp allbrattan háls, með nokkrum aðdraganda austur af. Er þetta Hvalskarð. Suðvestur af Hvalskarði er Hvalhnjúkur, mjór og allhár, en frekar þunnur. Ekki þætti mér ólíklegt, að nafnið sé dregið af lögun hnjúksins, svo mjög minnir hann á bak stórhvelis að allri lögun. Annars segir þjóðsagan, að tröllkona norðan af fjalli hafi farið til fanga í Selvog og komið þar á hvalfjöru og haft þaðan með sér það, sem hún treysti sér til að komast með, en til hennar sást og hún elt. Varð henni allerfið undankoman, og náðist hún í skarði því, sem síðan er nefnt Hvalskarð og hnjúkurinn þar suður af Hvalhnjúkur, sem fyrr er getið. Þegar austur úr Hvalskarði er komið, taka við Hvalskarðsbrekkur til vinstri handar, en Lágahraun, með háum, strjálum hólum, til hægri handar. Hvalskarðsbrekkur liggja í suður- og



Hvalsskarð á Selvogsgötu

suðvesturdrögum víðáttumikillar heiðarbungu, er nefnist Heiðin há. Ekki er mikill gróður uppi á Heiðinni há. Grámosi er þar fyrirferðarmestur, og liggur hann yfir hálfbrenndum grjóturðum. Mishæðalaus má heiðin teljast, en dregst að toppi á alla vegu, og heitir efsti toppur hennar Kerlingarhnjúkur og er 626 m hár. Útsýni í björtu er allmikið og oft fagurt af heiðartoppnum, en þó sést ekki það fegursta, sem Heiðin há hefur að bjóða, — en menn vita aðeins af því kringum sig — það er nafn heiðarinnar, það er einkennilega fagurt, í senn fornlegt og skáldlegt. Að velja einmitt þetta nafn, en ekki t. d. Háaheiði eða eitthvað því líkt, lýsir því, hvað sá, sem skírði, hefur verið mikill snillingur í nafngiftum á örnefni, og sennilegt er, að fleiri fögur og sérkennileg örnefnaheiti um þessar slóðir eigi til sama manns að telja. Má þar nefna Fjallið eina, sem sver sig greinilega í sömu ætt. Þegar Hvalsskarðsbrekkum sleppir og komið er nokkuð austur með heiðarbrekkunum, er stór, stakur hraunhöll vestur við veginn, Þorvaldshóll. Litlu austar, þegar brekkunum sleppir, eða þær lækka svo, að útsýn opnast til norðausturs, blasir við í þeirri átt allstórt fell, Urðarfell. Norðaustur af því eru grasbrekkur og lautir, Fornutorfur, var þar oft slegið frá Hlíð og Vogsósum allmikið af finnungi.

Nokkru austan Þorvaldsháls er komið í Litla-Leirdal. Þaðan er smáspölur þar til talið er, að komið sé ofan af fjallinu. Þá er komið ofan í Katlabrekkur, og er þá Hlíðarfjall til vesturs, en Svörtubjörg til austurs. Þar uppi er Eiríkvarða, og á Eiríkur á Vogsósum að hafa hlaðið hana til verndar Selvogi fyrir sjóránsmönnum, svo sem Tyrkjum. Kippkorn vestur með Hlíðarfjalli skagar smáháls fram úr fjallinu, Sjónarháls. Af honum er stutt heim að Hlíð, sem nú er í eyði og hefur verið um 40 ár. Hlíð er við austurenda Hlíðarvatns, og er þar dágóð silungsveiði. Rið ágætt á svonefndri Bunu. Beljar þar vatn undan fjallinu, en hæfilega stór mól í botni sem hrygningarstaður. Að Hlíð bjó Þórir haustmyrkur, sá er nam Selvog og Krýsuvík, sem fyrr segir. Vogsósar standa á sléttum völlum sunnar með vatninu. Úr Katlabrekkum sér til Selvogsbyggðar, nema útbæjanna, Stakkavíkur og Herðisarvíkur. Liggur nú leiðin til suðurs eða suðausturs, niður vestur- og suðvesturdrög Selvogsheiðar. Þegar nokkuð niður í heiðina kemur, er farið í gegnum svonefnd Rof. Litlu neðar er farið vestan undir smáhraunhæð, sem Vörðufell heitir. Við



Vörðufellsrétt

Vörðufell stóð nokkuð fram yfir síðustu aldamót lögrétt Selvogsmanna, Vörðufellsrétt. Nú eru réttir þeirra norðaustur af Svörtubjörgum.

Ég get ekki gengið fram hjá án þess að drepa á eins konar helgisögn í sambandi við Vörðufell, og er átrúnaður þessi, eða hvað sem menn vilja kalla það, efalaust runninn frá Eiríki á Vogsósum, en sögnin er í fáum orðum þessi: Selvogsheiði er, sem kallað er á smalamáli, mjög leitótt, og tefst því oft fyrir mönnum að finna gripi, sem að er leitað, þoka gerir leitina stundum erfiða. Ef leitarmann ber nú að Vörðufelli, þá skal hann ganga á fellið, leggja þar einn stein í vörðu eða undirstöðu að annarri, ef þær sem fyrir eru, eru nógu háar orðnar, og mun hann þá bráðlega finna það, sem eftir er leitað. Ekki get ég af eigin reynslu sagt neitt um áhrif þessara verka, en það get ég sagt, að Vörðufell er að ofan alpakið vörðum, stærri og smærri, og jafnvel er þessu eitthvað haldið við enn, eftir því sem greinagóður maður hefur tjáð mér nýlega. Ekki hefur mér tekizt að fá nógu áreiðanlegar sagnir um það, hvað liggi hér til grundvallar, hvaða fórn hér sé verið að færa fellinu eða hverjum; en talið er vafalaust, að ummæli Eiríks á Vogsósum, þess spaka manns, liggi hér á bak við og séu enn í góðu gildi.

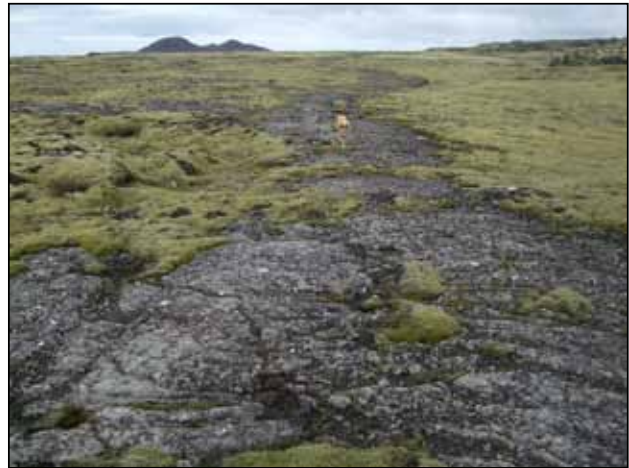
Nokkru suðaustur frá Vörðufelli er Strandarhæð. Suðvestur í henni er stór hellir, Strandarhellir. Framan til er hann hár og falleg boghvelfing yfir, en sandur er í botni, og getur þar verið inni fé, svo að hundruðum skiptir, án þrengsla. Suður af hellinum eru sléttar grasdældir, Dalalágar. Þegar hér er komið, er steinsnar til bæja í Selvogi, og þá venjulega komið að túnhliði, ýmist frá Bjarnastöðum eða Nesi, eftir því sem hverjum hentar, eða þá að utustu bæjum í hverfinu, Þorkelsgerði eða Torfabæ. Á vetrum, þegar Selvogsmenn fóru gangandi vestur yfir fjall, stytta þeir sér oft leið með því að fara Hlíðarskarð í Hlíðarfjalli, vestur með Langhólum í Austur-Ásum, á veginn sunnan undir Hvalhnjúk, Stakkavíkurvegin. Er nú lýst leiðum Selvogsmanna til Hafnarfjarðar.⁹⁶

⁹⁶ Ólafur Þorvaldsson, 1948. Grindaskarðavegur (Selvogsleið). Árbók Hins íslenska fornleifafélags, 1943-1948, 49. Árg., Bls. 96-104

Stakkavíkurvegur

Gengið var um Selvogsgötu og Hlíðarveg að Stakkavíkurvegi undir Vesturhnúkum. Vegurinn var síðan fetaður um Ása (Svörtu-Ása og Urðarás), niður Dýjabrekkur að Stakkavíkurseli ofan við Selbrekkur. Frá því var selstígurinn genginn um Einstigið niður að Stakkavík.

Stakkavíkurvegurinn nær frá Stakkavík í Selvogi langleiðina upp undir Kóngsfell í Grindarskörðum. Þar mætir vegurinn þvervegi; annars vegar að Kerlingarskarði í norðvestri og hins vegar að Grindaskörðum í norðaustri. Þaðan niður eftir liggur einnig Hlíðarvegurinn, sem flest göngufólk fer þegar það telur sig vera að ganga Selvogsgötuna. Leiðin sú var vörðuð um 1892 er ætlunin var að leggja vagnfæran veg frá Hafnarfirði í Selvog. Hugmyndin var að



Stakkavíkurvegur

vegagerðin myndi nýtast brennisteins-vinnslunni neðan Námuhvamms í Brennisteinsfjöllum. Gatan var aldrei lögð, einungis vörðurnar voru hlaðnar. Neðsti (syðsti) hluti Stakkavíkurvegar var jafnframt Selstígurinn milli Stakkavíkursels og bæjar.

Ólafur Þorvaldsson lýsir í Árbók Hins íslenska fornleifafélags Stakkavíkurveginum á eftirfarandi hátt: „Leiðin milli Hafnarfjarðar og Selvogshrepps í Árnessýslu gekk venjulega undir nafninu Grindaskarða- eða Kerlingarskarðsvegur. Leið þessi mun vera jafngömul fyrstu byggð í Selvogi,



Stakkavíkursel

enda aðallega af Selvogsmönnum farin, þar eð lega hreppsins er þannig, að fáir aðrir áttu þar leið um. Að vísu gat það hent, að Selvogsmenn færu um Krýsuvík, varla þó nema lausriðandi, og þá annaðhvort af því, að snjór var svo mikill á fjallinu, að ófært var talið, eða þeir áttu sérstakt erindi við Krýsvíkinga.⁹⁷

Vegur sá, sem nú um langt árabil hefur verið farinn þarna yfir fjallið,

⁹⁷ Ólafur Þorvaldsson, 1948. Grindaskarðavegur (Selvogisleið). Árbók Hins íslenska fornleifafélags, 1943-1948, 49. Árg., Bls. 99-100



Varða á Stakkavíkurvegi

liggur um Kerlingarskarð. Annar slóði er nokkru norðar og var nefndur Grindaskarðavegur. Fyrir löngu mun vera hætt að fara þann veg nema helzt lausgangandi menn að vetri til, ef harðfenni var mikið í brún Kerlingarskarðs, því að þar eru hærri og skarpari brúnir en á nyrðri slóðinni. Þegar upp á brún er komið, eru þrír hnjúkar til hægri handar, skammt frá vegi, kúlumyndaðir og allir svipaðir að stærð. Hnjúkar þessir eru á uppdrætti herforingjaráðsins nefndir Grindaskarðahnjúkar, aðrir nefna þá Bolla einu nafni, sennilega eftir lagi bolla á hvolfi. Nokkurn spöl norðan gamla Grindaskarðavegar er allstór hnjúkur, sem á korti frá 1908 er nefndur Kóngsfell, en á korti frá 1932 Bolli.

Efst í Kerlingarskarði er rétt að rifja svolítið upp jarðfræðina: „Við Grindaskörð eru gígaraðir á sprungubelti og hefur þar verið mikil eldvirkni. Meðal þessara gíga eru Tvíbollar, en það eru gígir tveir, sem gnæfa á norðurbrún fjallsins og hef ég áður fjallað um þá (Jón Jónsson 1977a). Eins og nafnið bendir til eru gígir þessir samvaxnir og sést það vel neðan úr byggð. Aðalgigurinn er 40 - 60 m hár en minni gigurinn tæplega þriðjungur þess.

Gígirnir eru hlaðnir úr gjalli og hraunkleprum og hraunstraumurinn hefur fallið norður og mest um undirgöng, sem enn má sjá. Lengst norður nær hraun þetta að Helgafelli og hefur runnið í örþunnum straumi vestur með því að sunnan en hverfur loks undir Gvendarselshraun

við suðvesturhornið á fellinu. Rétt þar hjá hefur leysingavatn grafið fornan jarðveg undan hrauninu svo það hefur á kafla fallið niður. Kemur við það í ljós jarðvegslag, sem er rösklega 1,2 m þykkt og í því m. a. eitt ljóst öskulag, sem talið er að sé H3 (frá Heklu fyrir 2.800 árum), en næst hrauninu eru kolaðar gróðurleifar, sem aldursákvarðaðar hafa verið og reynst 1075 ± 60 C'4 ár; (Jón Jónsson 1977a) en það þýðir að hraunið gæti hafa runnið árið 875 og er því frá sögulegum tíma. Jafnframt fannst landnámslagið undir þessu hrauni, aðeins ofan við áður nefnt niðurfall. Þrjú hraun hafa síðar runnið út á þetta hraun og eru því yngri, en þau eru Rjúpnadyngnahraun, Kóngsfellshraun og Gvendarselshraun.

Á Draugahlíðum er hár og brattur gígur, sem ég í dagbókum mínum hef nefnt Gráfeld. Hljóti það nafn viðurkenningu, skal hraun þetta Gráfeldshraun heita, en fram til þess nota ég hitt nafnið enda hef ég áður notað það, [þ.e. Selvogshraun] (Jón Jónsson 1978). Þessi gígur er á sprungu og smágígir eru vestan við hann. Auðsætt er að hann hefur þegar í upphafi tekið völdin og sent hraunflóð mikið niður í dalinn, þar sem fleiri hraun voru þegar fyrir og fylla hann nú fjalla milli. Meðal þeirra er áður nefnt Breiðdalshraun, sem hverfur inn undir þetta hraun, sem þannig örugglega er yngra, enda yngst í dalnum og samkvæmt þessu frá sögulegum tíma. Annálar geta þess að hraun hafi runnið niður í Selvog 1340 og 1389 (Þorvaldur Thoroddsen 1925, bls. 188-189). Mjög trúlegt sýnist að Selvogshraun sé frá öðru hvoru þessu gosi, en vel gætu hafa orðið enn fleiri gos í Brennisteinsfjöllum á sögulegum tíma og vafalaust hafa bæði þessi gos orðið þar, en tímasetning er óljós. Hraunið hefur fallið fram af Herðisarvíkurfjalli við Hlíðarvatn, en staðnæmst neðan við brekkurætur aðeins norðan við núverandi þjóðveg. Hraun það er fallið hefur niður í Kleifarvatn sunnanvert og Hvammahraun nefnist er mjög ungt og gæti jafnvel verið frá sögulegum tíma. ⁹⁸

„Leiðin til Stakkavíkur og Herðisarvíkur liggur frá fyrrnefndum vörðum, suðaustur á slétt hraun, og eru smávörður með fram veginum yfir hraunið. Þegar á mitt hraunið kemur, er úfinn bruni suðvestan vegar, og er farið yfir mjótt haft af honum við suðurtagl Hvalhnjúks. Þegar austur fyrir Hvalhnjúk kemur, taka við Vestur-Ásar. Fyrst til hægri handar nokkrir gróðurlausir og dökkir hólar, Svörtu-Ásar. Nokkru suðaustur af þeim úti við brunann er Urðarás, og er hann auðþekktur af mikilli grágrytisurð sunnan megin. Neðarlega í Ásunum eru austan vegar grasbrekkur allstórar, og heita þær Dýjabrekkur. Þar sér enn leifar þess, að þar hefur fyrir löngu verið leitað eftir mó, en ekki mun það hafa þótt svara kostnaði. Litlu neðar eru Selbrekkur. Þar hefur, þegar það tíðkaðist almennt, verið haft í seli frá Stakkavík. Úr Selbrekkum er stutt fram á fjallsbrún. Þegar á brún kemur, hýrnar svipur útsýnisins og breytist nokkuð. Það hefur líka hýrnað yfir mörgum vegfaranda þarna, sem kemur úr svartapöku eða vondu veðri af fjallinu, því að oft er mikill munur veðurfars uppi á fjalli og neðan fjalls. Á brúninni stingum við því við

⁹⁸ Jón Jónson, 1983. Náttúrufræðingurinn, 52. árg., 1.-4. tbl., bls. 131-132

fótum og rennum augum yfir það helzta, sem við blasir. Fyrst skulum við líta niður fyrir fætur okkar, svo að við blátt áfram dettum ekki fram af fjallinu, svo er það snarbratt. Af brúninni blasir við hafíð, svo langt sem augað eygir til austurs, suðurs og nokkuð til vesturs, og sjaldan er sjór svo kyrr hér, að ekki kögri hvítu við sanda og hleinar. Héðan sjáum við til Selvogs, og ber þar hæst á vitanum á Selvogstöngum, og kirkjunni á Strönd — Strandarkirkju. Neðan fjallsins er allstórt vatn, Hlíðarvatn. Við austurenda þess, uppi við fjallið, er jörðin Hlíð, bær Þóris haustmyrkurs, þess er nam Selvog. Fyrir nokkrum árum var Hlíð lögð undir Stakkavík, en nú eru báðar í eyði, sorgleg saga, sem gerist víða nú. Við vesturenda Hlíðarvatns er Stakkavík. Þar sem hús og tún jarðarinnar var fyrir 70—80 árum, er nú allt í vatni, og sést aðeins smáhólmi, þar sem bærinn stóð. Nú stendur bærinn í hraunjaðrinum við vatnið og má heita túnlaus.⁹⁹

Krýsuvíkurvegur

Árni Óla skrifaði um Krýsuvíkurveginn í “Landið mitt er fagurt og frítt” árið 1944: „Hinn nýi vegur til Krýsuvíkur, sem nú er í smíðum, hefur vakið mikið umtal, og hefur fyrirtæki þetta að mestu sætt áfellingisdómum. Er því einkum borið við, að vegagerð þessi verði vitleysislega dýr, en gagnið af henni óvíst. Hér á Íslandi er vegagerð svo dýr, að nauðsyn er á að hver vegarspotti komi sem flestum að notum. En með þessu vegi virðist sú stefna þverbrotin, því að þessi dýri vegur liggur um óbyggðir einar. Á allri leiðinni frá Hafnarfirði og austur í Selvog — um 50 km. — er engin byggð nema Herðisarvík. Frá Selvogi og inn í Ölfus er svo 20 km. Alls verður þá þessi nýja Suðurlandsbraut rúmir 70 km, eða snöggum mun lengri heldur en leiðin yfir Hellisheiði. En þetta á að verða vetrarvegur þegar Hellisheiði er ófær. Sumir hafa ekki mikla trú á því, að það sé miklum mun snjóléttara þarna suður í fjöllum heldur en á Hellisheiði, og verður reynslan að skera úr því hvort réttara reynist.



Krýsuvíkurvegur - lagður 1944

En hitt er öllum ljóst, að þetta verður dýrasta vegagerð hér á landi, þar sem ekki eru brýr á leiðinni. Í Vatnsskarðinu verður vegurinn að Kleifarvatni lang dýrastur og örðugast að leggja hann. En þó voru örðuleikarnir ekkert á móts við það, sem tekur við, þegar farið er að leggja veginn meðfram vatninu að vestan.

⁹⁹ Ólafur Þorvaldsson, 1948. Grindaskarðavegur (Selvogsleið). Árbók Hins íslenska fornleifafélags, 1943-1948, 49. Árg., Bls. 99-100

Í fljótu bragði virðist svo sem vegurinn hefði átt að liggja fram með vatninu að austanverðu og þar hefði verið miklu auðveldara að gera hann. En fróðir menn sögðu, að þeim megin væri miklu meiri snjóþyngsli. Kyngdi þarna aðallega niður snjó í austan og norðaustan veðrum, þótt varla festi snjó vestan megin vatnsins. Þetta mun hafa ráðið um það, að kosið var að leggja veginn vestan megin vatnsins.



Krýsuvíkurvegur - fyrsti akvegurinn

Rétt innan við norðurlónið hefur verið reistur veitingaskáli, og það er fyrsta framkvæmdin í sambandi við Krýsuvíkurvegin. Þangað sækir fólk skemmtanir um helgar á sumrin, eða safnast þar saman til að skemmta sér. Þar við vatnsbotninn þrýtur hinn lagða veg. En þar eru tjöld í brekkunum, og hafast þar við vegavinumenn þeir, sem vinna að því að halda veginum áfram suður með vatninu. Taka þarna þegar við klettur við vatnið og gangur ekki á öðru en sprengingum. Er klettunum rutt niður í vatnið og hafðir fyrir undirstöðu vegarins. Þetta er erfitt verk og seinlegt, því að það er svo sem ekki að það sé almennilegt grjót þarna. Ónei, það er öðru nær. Það er samrýskja, sem hvorki er hægt að kljúfa né sprengja, höggva né handleika. Og svona er það alla leið suður fyrir Stapann syðri, hraun, móberg, móbella og sandsteinn hvað innan um annað.



Krýsuvíkurvegur í dag

Vegurinn á fyrst að liggja undir klettunum suður í vikið fyrir norðan Stapann innri. Þarf hann að vera hár yfir vatnsborð það, sem nú er, ef duga skal. Bæði er að vatnið getur hækkað mikið frá því sem nú er, og svo er öldugangur mikill þarna í sunnanveðrum og gengur brimlöðrið langt upp í kletta. En fallett vegarstæði er þetta, og væri óneitanlega skemmtilegast ef vegurinn lægi alls staðar meðfram vatninu, undir klettunum, enda þótt hann yrði nokkuð krókóttur fyrir það, þar sem fara yrði kringum báða Stapana. Og alveg óvíst að þær beygjumar hefði orðið mikið lengri heldur en samanlagðar allar þær beygjur og krókar, sem verða á honum þegar kemur upp í brattan norðan við innri Stapann og þar áfram yfir mjög mishæðótt land fyrir ofan báða Stapana og suður á sand. Er það að vísu ekki nema 3 km. leið, en þarna er eitthvert hið argvítugasta vegarstæði, sem hugsast getur.

Víðast hvar er hliðhalli og verður að höggva veginn niður í móberg og móhellur, annars staðar verður að hlaða hann upp margra mannhæða háan, svo að hann verður tilskýndar þegar bíúð er að hlaða grjóti utan að honum, líkastur brimbrjóti eða hafnargarði. Efni í þessa miklu upphleðslu er vandfengið og mikið haft fyrir því. Sums staðar verður að brjóta niður klettaborgir sem verða fyrir, og á öðrum stöðum verður að lækka vegarstæðið með því að höggva hlið í gegn um móberg og móhelluhóla.

Móhellan er ekki lambið að leika sér við. Hún virðist í fjótu bragði ósköp auðunnin þar sem hægt er að tálga hana með hníf og mylja hana undir fæti. En hún er ekki öll þar sem hún er séð. Þegar hún blotnar má hún heita óvinnandi. Það er svo sem sama hvaða verkfæri er þá beitt á hana. Það er eins og hún verði ólseig. Og þess vegna stendur móhellan í vegavinnuönnunum, þar sem grágryti hefði ekki staðið þeim snúning.

Þannig er þá skilyrðin til vegarlagningar þarna, og er ekki að furða þótt hver metrinn verði dýr. Reynslan verður svo að skera úr um hvort þessi nýi vegur dugir, eða hvort vatnsflaumurinn, sem hliðin kastar af sér stundum, verður þess eigi megnugur að sópa honum burt. Og



Hellan við Kleifarvatn

hættulegur getur vegurinn orðið þegar svellbungu leggur yfir hann, eins og við má búast að verði á vetrum. En þá á þetta einmitt að vera aðalleiðin frá Reykjavík til Suðurlandsundirlendisins.

Það er von að mörgum ofbjóði þessi dýra vegarlagning. Og það er hreint ekki von að mönnum geti skilist það, að samgönguerfiðleikar yfir „fjallið“ á vetrum geti réttlætt það, að ráðist er í svo dýrt og

tvísýnt fyrirtæki, sem þetta, allra helst þegar góður vetrarvegur er kominn yfir Mosfellsheiði og frá Þingvöllum niður í Grímsnes.

Með lögum var Krýsuvík tekin eignarnámi handa sýslunni og Hafnarfjarðarbæ. Hefur það verið á þrjónunum að Hafnarfjörður kæmi sér þar upp kúabúi. En ekki mundi nú þetta nægja, að Hafnfirðingar kæmi sér þarna upp kúabúi. Það myndi seint geta borgað hinn dýra veg. Hvað gæti þá réttlætt það?

Þessi staður hefur ýmis skilyrði fram yfir flesta eða alla staði á landinu til þess að geta orðið merkivægur í framtíðarsögu þjóðarinnar.

Þarna er jarðhiti mikill og á allstóru svæði. Og þarna eru brennisteinsnámur. Syðst í Kleifarvatni eru hverir, og hita upp vatnið, en sandströnd á löngum kafla, og því tilvalinn baðstaður. Geysikraftur í stórum hver er ónotaður.

Að öllu athuguðu virðist þarna vera framúrskarandi baðstaður, og ekki ólíklegt að með tíð og tíma verði þarna reist stórt gistihús fyrir baðgesti. Og enn fremur að þarna risi upp heilsuhæli, sem keppt gæti við frægustu heilsuhæli á meginlandi álfunnar. Heilsuhæli með brennisteinsgufuböðum, og hveraleðjuböðum, þar sem þúsundir manna gæti fengið heilsubót. Og engin goðgá er það, að vera svo hjartsýnn, að spá því, að hróður þess berist um víða veröld og að þangað sæki fólk úr öllum álfum og öllum löndum hins menntaða heims. Þegar svo er komið, þá hefur Krýsuvíkurvegurinn ekki orðið of dýr, og hann þarf þá ekki að ná lengra heldur en til Krýsuvíkur. Og þá gleymist það sennilega brátt að hann átti upphaflega að vera vetrarvegur milli höfuðborgarinnar og Suðurlands.

Þá sér maður koma þarna stórkostlega ræktun við jarðhita. Umhverfis hagana, þar sem kýr Hafnfirðinganna eru á beit, og framleiða mjólk á sama hátt og formæður þeirra gerðu fyrir þúsundum ára, standa raðir af gróðurhúsum þar sem framleiddir eru suðrænir ávextir. Og í görðum, sem hitaðir er með jarðhita, vaxa óteljandi nytjajurtir bæði til manneldis og annarra þarfa. Verksmiðjur rísa þar upp til að vinna brennistein og máske ýmsu efni úr skauti jarðar (t.d. helium) og aðrar, sem vinna áburð úr loftinu og nota til þess gufukraft úr jörðinni. Öll byggðin er upphituð með gufu og við hvert hús standa fagrir trjálundir, sem veita skjól í hretveðrum og stormum. Þá verður fagurt og búsældarlegt um að litast í Krýsuvík. “¹⁰⁰

Vegur norður - um Kjalarnes

Í örnefnaskrá fyrir Korpúlfsstaði, Blikastaði og fleiri bæi á Kjalarnesi segir m.a. um veginn þar,

¹⁰⁰ Árni Óla, 1944. Úr Landið mitt er fagurt og frítt.

í norður frá Reykjavík:

„Þar sem gamli vegurinn lá yfir ána [við Korpúlfsstaði], hét Ferðamannaáð, og sunnan árinna; austan vegarins, var Ferðamannabarð. Nokkru ofar með ánni var Blikastaðaleynir og Blikastaðavað, Þá taka við Stórhólsbörð að Stórhól (53), stóri hóllinn, sem er gegnt Hamrahlíð. En sunnanvert við Stórhól er Stekkjarvað; það var á kirkjuleið.“¹⁰¹ „Á Blikastaðaá voru þrjú vöð, sem höfðu nafn: Blikastaðavað var á götunni að Korpúlfsstöðum þar beint á milli bæjanna; svo þar sem gamli vegurinn var niður við sjó, var nefnt Ferðamannaáð, og það neðsta, niður við sjó en ofan klettanna, var nefnt Króarvað.“¹⁰²



Vegur norður um Kjalarnes ofan Esjubergs

„Ofan við veg er landið miklu breiðara, enda á Esjuberg land ofan vegar með Flóðará. Við gamla veginn, þegar kemur upp úr Kleifunum í Mógilsárlandi, er dys, sem nefnd er Dyngja. Þar átti að kasta steini í, er farið var framhjá.“¹⁰³ „Neðan við gamla veginn uppi í brekkunni rétt utan við Stekkjarhól er Rauðistigur og Rauðastígsbrekkur, 3 brekkur niður af Rauðastíg. Um Rauðastíg er hægt að fara upp klettana um smágil. Er þá komið upp á Skörð upp á Gljúfurdal.“¹⁰⁴ „Upp undan Eiríkshól nefnist Hrafnastandur. Gengsneiðin fyrir ofan Standinn. Næsta leiti fyrir sunnan Eiríkshól nefndist Hæð (þegar farinn var gamli vegurinn, sást fyrst heim að Kiðafelli).“¹⁰⁵

Vegur norður - Svínaskarð

Gengið var til móts við Svínaskarðið að sunnanverðu, um Sumarkinn og Skarðskinn, austan Skarðsáar. Hrúthornið sést mjög vel utan í suðaustanverðri hlíð Móskaðshnúks (-hnúka) og Kerlingin, 4-7 m hár (svartur) drangur, svo til undir toppi fjallsins. Bláhnúkur trónir á toppi Þverhlíðar og Gráhnúkur lægri, svolítið vestar.

¹⁰¹ Örnefnalýsing fyrir Korpúlfsstaði. Örnefnastofnun Íslands

¹⁰² Örnefnalýsing fyrir Blikastaði. Örnefnastofnun Íslands

¹⁰³ Örnefnalýsing fyrir Esjuberg. Örnefnastofnun Íslands

¹⁰⁴ Örnefnalýsing fyrir Esjuberg. Örnefnastofnun Íslands

¹⁰⁵ Örnefnalýsing fyrir Kiðafell. Örnefnastofnun Íslands



Svínaskarðsvegur norðan Sandfells



Svínaskarð - veghleðsla í læk

Móskaðshnúkar eru gerðir úr líparíti. Þeir eru hæstir 807 m. Fjallið Trana norðaustan þeirra er 743 m. Það sést þegar komið er upp í skarðið. Hnúkarnir (stundum er talað um hnúk í eintölu (þann austasta) og aðrir sérnefndir) eru í austanverðri Esjunni. Örnefnastofnun segir að „hnúkarnir [séu]kenndir við svonefnd Móskað. Á korti yfir Gullbringu- og Kjósarsýslu sem Björn Gunnlaugsson teiknaði fyrir Bókmenntafélagið 1831 hefur hann skrifað Móskaðahnúkr.¹⁰⁶ Svínaskarð er milli Skálafells að suðaustanverðu (Skarðskinn heitir norðvesturhlíð þess) og Móskaðshnúkar í Esju að vestanverðu.

Þegar horft er til norðurs frá Svínaskarð, út Svínadal, er Múlinn milli Svínadals og Trönudals á vinstri hönd en Hádegisfjall á þá hægri. Það fjall nefnir sr. Sigurður Sigurðsson reyndar Írafellsfjall í

sóknarlýsingu sinni frá 1840. Ofan af Hádegisfjalli er útsýni gott yfir Kjósina. Sunnan við það er Skálafellið. Sagnir segja það væntanlega kennt við skála Ingólfs Arnarsonar: „Ingólfr lét gera skála á Skálafelli”, segir í Landnámu, en þegar komið er að fellinu frá Stardal má vel sjá hina stóru skál þess. Undir henni mótast fyrir 12 m langri skálatóft.

Örn H. Bjarnason hefur m.a. lýst hinni gömlu leið frá Lækjartorgi í Hvalfjarðarbotn - um Svínaskarð (fyrst í útvarpserindi og síðan í greinum). Þar segir hann m.a.:

„Sumt fólk í dag virðist halda að fyrstu landnámsmennirnir hafi verið þeir sem innleiddu íslenska sjónvarpið. Svo er þó ekki. Áður en sjónvarpið kom til sögunnar hafði þjóðin lifað í þessu landi í 1100 ár og frétttaflutningur einna helst með förufólki, en ferðamátinn lengst af tveir jafnfljótir eða þarfasti þjónninn. Hvaða leiðir menn fóru getur verið forvitnilegt að skoða.

Í þessari grein hyggst ég lýsa stuttlega gömlum götum úr Kvosinni í Reykjavík um Mosfellssveit, yfir Svínaskarð sem er milli Móskaðshnúka og Skálafells. Þaðan svo um Reynivallaháls og

¹⁰⁶ Haraldur Sigurðsson, 1978, Kortasaga Íslands frá lokum 16. aldar til 1848, bls. 244 og 245



Vegur sunnan Svínaskarðs

inn Brynjudal um Hrísháls yfir í Botnsdal.”

Hann hefur síðan leiðina við Lækjarósinn og fer um Arnarhólstraðir, skáhallt yfir núverandi Arnarhólstún. Öll ummerki eftir gömlu leiðina, sem lýst er, að Hrafnhólum er svo að segja horfið, m.a.s. um Grafarvoginn. Á nútíma ætti nú einhver verkfræðingurinn að hafa a.m.k. það mikið raunveruleikavit í kollinum að gera ráð fyrir að ummerki eftir hina gömlu götu mætti halda sér að einhverju leyti um slíkt nýbyggingarsvæði. Í Árbæjarhverfi hefur fólk þurft að flytja úr húsum er byggð voru yfir hina gömlu þjóð leið til austurs. Ástæðan er mikil umferð „látinna“ að næturlagi.

Örn heldur áfram: „Leiruvogar er víða getið í fornsögum. Þar áttust m.a. við Hrafn Öundurson og Hallfreður vandræðaskáld, en Hrafn sótti að honum með 60 manns og hjó á landfestar Hallfreðar. Skipið rak og lá þarna við alvarlegu skipbroti. Leiruvogar er einnig getið í Landnámu, en Hallur goðlauss nam land að ráði Ingólfs frá Leiruvogi til Mógilsár.”



Svínaskarðsleið að norðanverðu

Rétt þar hjá sem hringvöllurinn er á Varmárbökkum var Hestaþingshóll, sem bendir til að þar hafi verið háð hestaöt, vinsæl skemmtun til forna. Þegar graðhestum var att saman var gjarnan höfð meri í látum ekki langt undan. Fnykurinn gerði þá áhugasamari um að standa sig.

Fyrir norðan hesthúsahverfið er svo Skipihóll, en hann var seinasta leiti á mörkum milli Helgafells og bæjarins Varmár. Skip fóru þarna upp um flóð m.a. til að taka hey úr Skaftatungu en Skaftatunga voru mýrar sem lágu undir Helgafelli.

Ekki langt undan eru Varmármelar. Milli þeirra heitir Klauf eða Varmárklauf. Þar lá vegurinn um að vaði á Köldukvísl fyrir neðan Tungufoss þar sem heitir Hjallberg norðan við ána. Fyrir neðan Krókhyl var annað vað.

Minnst var á Víðirodda en það er hið gamla Tjaldanes. Þar var Egill Skallagrímsson heygður. Í Egils sögu segir: „Egill tók sótt eftir um haustið, þá er hann leiddi til bana, en er hann var andaður, þá lét Grímur færa Egil í klæði góð. Síðan lét hann flytja hann ofan í Tjaldanes og gera þar haug og var Egill þar lagður og vopn hans og klæði.” Seinna voru bein hans flutt í kirkjugarðinn á Hrísbú.

Áfram lá leiðin svo fyrir sunnan Mosfell þar sem Egill bjó á efri árum og að Skeggjastöðum. Fyrir utan Mosfell er Kirkjugil en um það fóru Kjalnesingar til kirkju að Mosfelli.

Egill átti tvær kistur af ensku gulli, morðfé í þá daga. Karlinn ætlaði að ríða með það á Þingvöll og strá gullinu yfir þingheim, vildi láta menn berjast um það. Sonur hans bannaði honum þetta. Lét Egill þá tvo þræla grafa gullið en drap þá síðan svo að þeir segðu ekki frá. Sumir segja að gullið sé grafið í Kirkjugili aðrir að það sé í fenjum í dalnum eða í hver hinum megin í dalnum. Egill var brellinn.

Frá Skeggjastöðum lá leiðin á vaði yfir Leirvogsa og í brekkurótunum norður af Hrafnhólum, en síðan hjá Haukafjöllum sérkennilegum hamraborgum og norður yfir Svínaskarð, Svínaskarðsveg svonefndan. Þarna eru glöggar götur.

Svínaskarð er 481 m.y.s. og þar lá gamla þjóðleiðin um sumardag en á veturna var þar oft ófært vegna svellalaga og fannfergis. Þetta var styttri leið en að fara út fyrir Esju. Norður af lágu göturnar á gilbarmi og niður í Svínadal. Eftir honum rennur Svínadalsá og var á víxl farið vestur fyrir hana eða austan megin.

Dys er í Svínaskarði. Margt hesta- og göngufólk hefur þann sið að kasta steinvölu í Dysina, vill friða æðri máttarvöld. Það er betra að hafa Írafellsmóra með sér en á móti. Náttúran er óblíð þeim sem ekki leitar samkomulags við hana.

Fyrir fáeinum árum fór undirritaður um Svínaskarð upp úr 20. september með tvo til reiðar á leið í haustbeit að Reynivöllum í Kjós. Ég lenti í byl og vonskuveðri. Áður en ég lagði á brattann tók ég steinvölu upp af götu minni og setti í vasann. Það var hvasst í skarðinu og ég áði þar ekki heldur seildist í vasa minn eftir steinvölunni og henti í Dysina. Lúinn en sæll komst ég klakklaust að Reynivöllum. Oft hefur kaffisopinn verið góður hjá þeim hjónum séra Gunnari Kristjánssyni og Önnu, en þennan dag sló hann öll met.



Svínaskarð - dys

Svínaskarði er tengd hryggileg saga. Á aðfangadag jóla árið 1900 lagði 15 ára piltur frá Hækingsdal í Kjós á skarðið. Hann ætlaði að eyða jólnum með foreldrum sínum. Þegar hann skilaði sér ekki hófst umfangsmikil leit að honum og fannst hann loksins dáinn í snjóskafli í háskarðinu. Þannig voru þessi jól í Hækingsdal. Í Ísafold árið 1901 segir m.a.: „Pilturinn, sem úti varð aðfangadag jóla á Svínaskarði, Elentinus Þorleifsson frá Hækingsdal, er ófundinn enn. Hann gisti nóttina áður í Pitjakoti og lagði einsamall á skarðið daginn eftir, í góðu veðri, sem spilltist þó, er á daginn leið.”

Sveinn Pálsson lýsir því í Ferðabók sinni að hinn 9. október 1792 hafi hann farið frá Meðalfelli í Kjós um Svínaskarð til Mosfellssveitar. „Koldimmt var orðið þegar við komum upp á háfjallið,” segir hann, „og komumst við með naumindum að Gufunesi kl. 11 um kveldið. Þar fengum við bát og komum til hinnar fögru Viðeyjar um miðnætti og var þá ferðum mínum lokið að því sinni, en ég mun hafa vetursetu í Viðey eins og síðastliðinn vetur.”

Fyrst var farið á bíl um Svínaskarð árið 1930. Í árbók Ferðafélags Íslands 1985 kemur fram að Vígmundur Pálsson, mjólkurbílstjóri og síðar bóndi, hafi brotist þessa leið ásamt félögum sínum í fólksbíl árið 1930. Þá höfðu menn ekki einu sinni látið sér detta í hug að fara með hestvagna um Svínaskarð. En síðan er mikið vatn runnið til sjávar og nútíma jeppamönnum þykir slóðin áhugaverð.

Svínaskarðleið hefur nánast allt til að bera sem reynir á farartækin og kannski ekki síður á ökumennina. Hún er brött á köflum, langir kaflar eru mjög stórgrýttir og grófir þar sem fara verður með gát og víða þarf að þræða hægt og varlega um gilskorninga. Sums staðar er betra að fá einhvern til að standa úti og leiðbeina ökumanni þar sem grjótið getur skagað upp úr miðri slóðinni og hætt við að rekist uppundir bílinn. Það er líka bara öruggara og óþarfi að skemma

nokkuð.

Í umfjöllun um „Leiðir og slóða á Reykjanesi” á FERLIRs vefsíðunni ¹⁰⁷ lýsir Jón Svanþórsson m.a. þessari leið um Svínaskarð með eftirfarandi hætti:

„Ekið er af vesturlandsvegi af Esjumelum í austur, veg sem liggur hjá skemmum sem meðal annars eru notaðar af Fornbílaklúbbnum, og áfram austur melana, þar til komið er að gatnamótum. Annar vegurinn liggur nánast beint áfram, en hinn beygir til vinstri, og eru vegstíkur með honum. Við ökum þann veg framhjá afleggjara að Völlum, og síðan framhjá afleggjara að Norður-Gröf. Næst höfum við veiðihús við Leirvogsá á hægri hönd. Við erum nú í nafnlausum dal á milli Esjunnar og Mosfells og ökum upp með Leirvogsá að norðanverðu. Svo er ekið yfir Grafará á vaði, og svo liggur leiðinn hjá Þveráarkotshálsi. Þegar fyrir hann er komið sést Þveráarkot á vinstri hönd. Við ökum þvert yfir eyrar Þverár, yfir hana og komum svo að hliði á girðingu á vinstri hönd. Við förum í gegnum hliðið og ökum slóða sem liggur að nokkrum sumarbústöðum, sem eru dreifðir upp dalinn að austanverðu. Svo komum við að Skarðsá sem kemur úr Svínaskarði, förum yfir hana og framhjá efsta bústaðnum. Versnar nú vegurinn til muna. Leiðin um Svínaskarð var mikið farin áður en bílar komu til sögunar, enda mun styttra að fara Svínaskarð og Reynivallaháls en að fara út fyrir Esju. Nú á tímum eru það aðallega hestamenn sem fara skarðið á hestum sínum, sér til skemmtunar. Hér er mjög fallegt. Þverárdalurinn hömrum girtur, en austan við hann eru Móskörð, og Móskarðshnjúkar, sem sjást vel frá höfuðborgarsvæðinu, og virðast alltaf vera baðaðir sól (Móskörðin eru milli hnúkanna). Austan við þá er Svínaskarðið og þar fyrir austan gnæfir Skálafell. Sunnan við það er Stardalshnjúkur. Okkur á hægri hönd eru síðan Haukafjöll. Ekið er yfir nokkur lækjargil, og getur þurft að fara úr bílnum til að laga veg og leggja grjót í verstu skvompurnar. Þegar upp í skarðið er komið, í 481 metra hæð yfir sjávarmáli, blasir við mikið útsýni til suðurs, og vesturs. Þegar komið er norður á brún skarðsins, sést yfir Svínadalinn, norður um Kjós og Hvalfjörð. Þegar horft er niður í Svínadalinn, sést hvernig slóðinn fer í mörgum hlykkjum niður með giljunum, í snarbratta. Þetta er ekki fýsilegur slóði til að aka bílum eftir, en þó hefur það verið gert, en ekki er mælt með því. Ef menn reyna, og sleppa óskaddaðir niður í Svínadal, er þrautin ekki unnin, því þar taka við mýrar með tilheyrandi bleytum. Betra er að aka sömu leið til baka niður Þverárdal...”

Útsýnið úr Svínaskarði til suðurs og vesturs er stórbrotið. Þaðan má sjá svo til allan fjallahring Reykjaneskagans, að Þórðarfelli og Súlum í vestri og allt að Skeggja norðan Hengils.

Í bakaleiðinni var rakin gamla gatan er að framan er lýst, spölkorn niður úr Svínaskarðinu,

¹⁰⁷ www.ferlir.is/?id=4361



Sandfellsvegur (vinstra megin)

áður en haldið var til baka um Þríhnúkana. Vestar er Skánardalur. Í honum er falllegur foss. Við fossinn eru háir stuðlabergsstandar.¹⁰⁸

Gengin var Gíslagata austar á Reynivallahálsi, upp á Selgötuna (Sandfellsleið), henni fylgt niður í Fossárdal og gengi síðan til baka eftir Svínaskarðsvegi, hinni fornu þjóðleið, að Vindáshlíð. Á hálsinum eru Dauðsmanns-brekkur, sem svo heita vegna þess að þjóðsagan greinir frá stigamennsku Magnúsar bónda á Fossá, sem sat þar fyrir ferðamönnum á 18. öld. Við götuna, þar sem hún kemur inn á og yfir Sandfellsveg, er dys.

Guðbrandur Hannesson í Hækingsdal lýsti Gíslagötunni þannig áður en lagt var af stað: *„Gíslagatan sést þegar komið er upp úr lúpínubreiðu neðan við Gíslalæk og ofan við Gíslalækjardrög. Gatan er skágengin upp hliðina vestan við gilið, sem lækurinn rennur um. Fyrst fer hún frá gilinu, en síðan aftur nær því. Kemur hún upp á hamrana um skarð, sem þar er nokkru frá gilinu. Þegar upp er komið er upp á brúnir er varða. Við hana liggur gatan til norðurs, en beygir síðan aftur til austurs uns hún kemur inn á Sandfellsveg í Dauðsmanns-brekkum. Gengið til austurs inn á Sandfellsveg. Hann liggur þar til norðurs. Þegar veginum er fylgt beygir hann fyrst til hægri og síðan aftur til vinstri. Þá eru Dauðsmannsbrekkur á hægri hönd en ekki vinstri eins og sýnt er á landakortum. Í þessum beygjum, við gatnamótin, er Dysin.*

Gíslagata á að vera greinileg þegar upp úr drögunum er komið ofan við gilið. Þá er Sandfellsvegurinn vel greinilegur. Ekki eiga að vera vörður við hann utan þeirrar er ég nefndi. Þá er Svínaskarðsvegurinn vel greinilegur. Hafa ber í huga að Gíslagata hefur ekkert með Sandfellsveginn að gera. Hún var leið á milli Gíslholts og Seljadals, en gatan heitir eftir Gísla Einarssyni, bónda á báðum stöðum, síðar í Seljadal þar sem hann bjó á árunum 1897 til 1921. Þetta er leiðin sem Gísli og hans fólk fór á millum bæjanna. Gísli var afabróðir minn. Afi minn

¹⁰⁸ Heimildir m.a.: -Örnefnastofnun, Örn H. Bjarnason, Mbl. 24. sept. 2003, Jóhannes Tómasson, Gunnar Sæmundsson, Ísafold 12. janúar 1901, bls. 11

hét Guðbrandur Einarsson frá Hækingsdal.¹⁰⁹ Þar er skyldleikinn kominn milli ábúandans í Seljadals og ábúenda í Hækingsdals.”

Ábendingar Guðbrands komu sér vel því bæði er búið að sá lúpínu þar sem gatan liggur af fyrrum kirkjugötunni frá nálægum bæjum að Reynivöllum og auk þess hefur gatan verið lítið farin í seinni tíð af öðrum en hestamönnum. Fyrir þá, sem vanir eru að rekja gamlar götur, er gatan augljós upp fyrir brúnirnar. Þar taka við gróningar, en ofan þeirra má sjá hvar gatan liggur á ská til austurs, yfir Gíslalæk ofan gilsins og upp á brún, sem þar er vörðuð. Við vörðuna beygir gatan til norðurs, en hins vegar er auðvelt að villast af henni áfram til austurs því kindagata liggur þar af henni áleiðis að Sandfellstjörnum og nágrennisgróningum. Ef götunni er rétt fylgt héðan í frá verður hún auðlesin allt yfir Dauðsmannsbrekkur og að dysinni, sem þar er við Sandfellsveginn. Við götuna eru þrjár vörður og auk þess tvö vörðubrot. Gatan virðist af umsögninni ekki mjög gömul, en er samt sem áður orðin af fornleif skv. skilgreiningu þjóðminjalaga.

Gíslagata

Séra Gunnar Kristjánsson á Reynivöllum lýsir leiðunum þannig:

„Önnur leið yfir Hálsinn er á landamerkjum Vindáss og Reynivalla upp með Gíslalæk, það er Gíslagata. Hún hefst á Gíslholti, þar sem Skógræktarfélag Reykjavíkur hefur hafið skógrækt og komið sér upp bækistöð. Síðan liggur vegurinn eftir vel merkjanlegri slóð upp á Hálsinn. Efst taka svo við Gíslagötudrög. Vegurinn beygir til austurs þegar upp er komið og er þar farið yfir Gíslalækinn og haldið síðan nánast beint til norðurs yfir Hálsinn.

Austan götunnar eru „Dauðsmannsbrekkur, sem svo heita vegna þess að þjóðsagan greinir frá stigamennsku Magnúsar bónda á Fossá, sem sat þar fyrir ferðamönnum á 18. öld. Við götuna er dys. Í örnefnaskrá segir: „Dauðsmannsbrekkur, talið var að einhvern tíma hefði fundizt þar látinn ferðamaður.“ Þegar upp á Hálsinn er



Gíslagata

¹⁰⁹ Guðbrandur Hannesson, bóndi Hækingsdal, f. 28.09.1936. Persónulegar upplýsingar

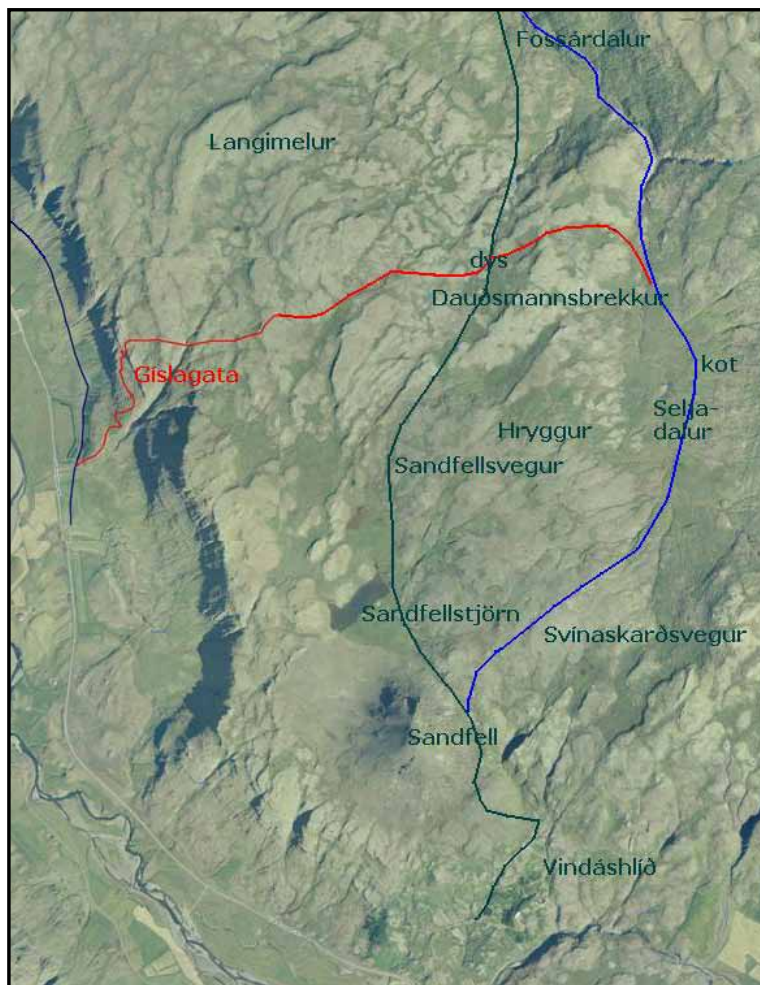
*komið blasir Sandfell við í suðaustri og vestan við það er Sandfellstjörn.*¹¹⁰

Í örnefnaskrá fyrir Reynivelli segir að „í Seljadal var kotið Seljadalur, sem fyrrum var kallað Reynivallasel. Sá bær stóð í óbyggð 1880-1897. Þá fór þangað Gísli Einarsson frá Hækingsdal og bjó þar til 1921.“¹¹¹

Séra Gunnar lýsir einnig Svínaskarðsvegi:

„Svínaskarðsvegur dregur nafn sitt af Svínaskarði milli Skálafells og Móskaðshnúka í Esju og segir frá syðri hluta leiðarinnar annars staðar í þessari bók. Vegurinn liggur út

Svínadal, yfir Laxá og upp með Vindáshlíð austan Sandfells og er leiðin auðfundin enda oft farin á sumrin, einkum af hestamönnum en einnig göngumönnum.



Gíslagata, Sandfellsvegur og Svínaskarðsvegur norðan Sandfells

Leiðin sameinast af Gíslagötu norðan til í Hálsinum. Svínaskarðsleið liggur norður af sunnan við svonefnda Hryggi, síðan beygir leiðin til norðurs með fram Dauðsmanns-brekkum, sem eru þá á hægri hönd og sér þaðan niður í Seljadal. Það er grösugur dalur og sér enn móta fyrir rústum bæjar, er þar stóð í miðri austurhlíðinni; þar bjó síðast Gísli Einarsson ásamt fjölskyldu sinni 1897-1921. Þar er gott sauðfjárland. Austan Seljadals er Hornafell en norðvestan við bæjarrústirnar eru Hjaltadalur, í honum rennur Hjaltadalsá. Í ánni er Folaldafoss. Eftir Seljadal rennur Seljadalsá, sem breytir um nafn eftir að Hjaltadalsá hefur sameinast henni og heitir þaðan í frá Fossá og dalurinn Fossárdalur.

Leiðin liggur sem fyrr segir ekki niðri í dalnum heldur vestan til í honum, uns hún fer niður í lítið dalverpi er Sperribrekkugil heitir og er ársprænan Mígandi í því gili. Við dys eina, sem er

¹¹⁰ Gunnar Kristjánsson, 1985. Kjósín. Árbók Ferðafélag Íslands.

¹¹¹ Örnefnaskrá Reynivalla. Örnefnastofnun Íslands.



Dysin við Gíslagötu

rétt ofan við Míganda, sameinast Svínaskarðsleið Gíslagötu.

Þegar komið er niður í Fossárdalinn liggur leiðin eftir vesturhlíð Þrándarstaðafjalls, eftir svonefndum Reiðhjalla og beygir síðan til austurs inn á við í átt til Brynjudals. Önnur leið liggur svo til vesturs.

Loks mætti nefna eina leið enn upp á Hálsinn að sunnanverðu, milli Gíslagötu og Svínaskarðsvegur, suðvestan til í Sandfelli, skammt austan Vindáss. Þetta er allbrött leið, sem liggur upp á Hálsinn vestan við Sandfell inn á Gíslagötu. Selstígur, en svo heitir þessi leið, lá upp að Vindásseli í Seljadal framanverðum.“

Gíslagatan er vel greinileg yfir hálsinn. Á Dauðsmannsbrekkum verður hún ógreinileg á melum, en auðvelt er að sjá hvernig hún hefur legið á ská niður malarbrekkuna.

Þá var Sandfellsvegi fylgt upp að Sandfelli. Um er að ræða unnin veg, en sjá má gömlu götuna á stuttum köflum beggja vegna hans. Veginum er auðvelt að fylgja. Tvær vörður eru á brúnum austan hans. Sandfellstjörn verður á hægri hönd sem og Sandfellið. Utan í því austanverðu eru gatnamót Svínaskarðsvegur. Neðar hverfur gatan undir veginn, en beygir síðan til hægri ofan við Vindással. Þaðan í frá er auðvelt að fylgja henni niður á kirkjugötuna gömlu.

Vegur um Mosfellsdal og Illaklif

Að framan er getið um „Mannskaðan mikla“ á Mosfellsheiði árið 1857. Í Nýjum vikutíðindum árið 1969 er sagt nánar frá honum:

„Einhver hin átakanlegasta og slysalegasta ferð í verið, sem um getur, var farin fyrir rúmum hundrað árum, í öndverðum marzmánuði 1857, er fjórtán útróðramenn úr Biskupstungum og Laugardal í Árnessýslu börðust við dauðann á Mosfellsheiði í blindbyl og frosti. Segir nú ekki

af ferðum þeirra féлага fyrr en kemur utarlega í svonefnda Vilborgarkeldu. Sjá þeir þá draga upp ský yfir Esjunni. Litlu síðar fór að hvesa, og að vörmu spori var skollin á þá grimmosta norðanhríð. Jafnframt herti frostið óðfluga, svo að hálfblaut fót þeirra manna, er gist höfðu á Þingvöllum, stokkgödduðu, og torvelduðu þeim mjög að komast áfram. Réðust þeir nú um, hvað til bragðs skyldi taka. Vildu sumir snúa aftur og leita bæja. Aðrir töldu það óráð, og þótti lítil von til að finna bæi í Þingvallasveit, þar sem þeir eru strjálir, en dauðinn vís ef þeir villtust



Illaklif

út á vatnið eða í hraunið. Þótti þeim meiri von að takast mætti að finna sæluhús kofa þann, sem var á svo nefndum Moldbrekkum, austan til á miðri Mosfellsheiði. Gætu þeir látið þar fyrir berast, meðan verst væri veðrið. Ef það brygðist, myndu þeir að öllum líkindum finna Mosfellsdalinn. Mundi hríðin þar vægari og meiri von, að þeir hittu þar einhvern bæinn. Var þetta ráð tekið og halda þeir nú áfram vestur

heiðina. Hríðin var svo svört, að ekkert sá frá sér, og sterkviðrið og frostharkan að sama skapi. Fuku höfuðfötin af sumum, og var engin kostur að elta þau. Gekk ferðin afar seint, bæði vegna ófærðar, veðurs og eigi sízt þess, hve klæðin frusu að þeim og gerðu þeim stirt um ganginn. Þegar á leið daginn, tóku þeir mjög að þreytast og sumir að gefast upp. Hinir, er færari voru, reyndu að hjálpa þeim eftir megni. Egill frá Hjálmstöðum hafði gengið fyrir um hríð. Þótti félögum hans sem hann mundi hafa haldið of mikið í veðrið og stefna of norðarlega. Ekki fundu þeir sæluhúskofann, enda sá vart út úr augum fyrir hríðinni. Þar á heiðinni er klif nokkurt, er verða átti á leið þeirra. Það urðu þeir eigi varir við. Kom þeim nú saman um, að snúa meira undan veðrinu, svo sem þeir hugðu stefnu vera á Mosfellsdalinn. Þótti þeim sem helzta lífsvonin væri sú, úr því sem komið var, að reyna að ná til bæjar í Gullbringum, en þangað var enn löng leið fyrir höndum. Gengu þeir nú enn um hríð, unz fimm voru svo þrotnir, að enginn var þess kostur, að þeir mættu lengra komast. Flestir hinna voru og mjög þjakaðir orðnir. Vildu sumir halda áfram og láta þá hvern þar eftir, er hann mátti eigi lengra komast.

Þó varð það úr, að þeir ákváðu að láta allir fyrir berast um nóttina, þar sem þeir voru komnir. Var þó ekki álitlegt til þess að hugsa, því að þarna var ekkert afdrep, allt slétt af jökli og veðrið svo ofsalegt, að ekki var stætt. Þeir, sem mest voru af sér gengnir, fleygðu sér þegar niður á hjarnið, en hinir stóðu uppi yfir þeim. Sumir reyndu að þjakkast með stöfum sínum holu niður

í harðfennið, til að reyna að fá eitthvert skýli, lögðust svo þar niður og létu skefla yfir sig. Þá féлага tók nú suma mjög að kala. Klakahúð var komin yfir andlit þeirra og öll fót voru stokkfreðin. Á Agli bónda á Hjálmstöðum var allt andlitið orðið hvítt af kali. — Leið svo fram um dagsetur. Stóðu þá enn nokkrir uppi. Þá heyrðu þeir yngsta manninn í hópnum, Þorstein frá Kervatnsstöðum, reka upp hljóð þrisvar, og hneig hann niður við hið síðasta.

„Hörmulegt er að heyra,“ mælti Kristján.

„Ef þú getur ekki að gert,“ mælti Pétur, „þá er best að þegja.“

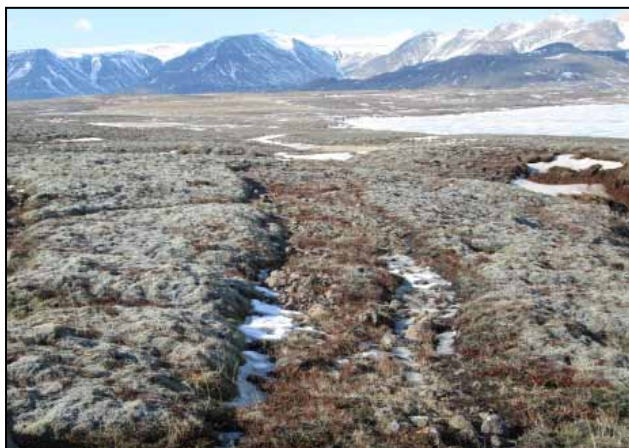
Gerði nú myrkt af nótt, svo að enginn sá annan. Þar kom, að enginn stóð uppi, nema Einar og Pétur. Sömdu þeir það þá með sér, að þeir skyldu aldrei niður leggjast, meðan þeir mættu uppi standa. Áttu þeir nóg að vinna að verjast sterkviðrinu, að eigi hrekti þá burt frá hinum. Þeir voru þá báðir ókálnir enn. Ekkert sást fyrir náttmyrkri og snjódrifu. Öðru hvoru heyrðust hljóð frá félögum þeirra, er lágu þar umhverfis í skaflinum, huldir í snjónum. Þá er langt var liðið á nótt,



Varða við Illaklif

heyrði Pétur að kallað var í snjónum fyrir fótum honum og beðið í guðs nafni að rífa snjóinn, því að sér lægi við köfnun. Pétur þreifaði fyrir sér og fann þar Þorstein frá Kervatnsstöðum örendan. Hafði hann hnigið ofan á höfuðin á þeim Bjarna og Ísak. Voru þeir báðir á lífi, en máttu sig hvergi hræra, vegna líksins, sem lá yfir þeim, og svo voru þeir frosnir niður við hjarnið. Pétur snaraði burt líkinu, og tóku þeir Einar svo báðir að losa þá Bjarna og Ísak. Vöknuðu nú fleiri í skaflinum, er niður höfðu lagzt, en fæstir máttu upp standa, svo voru þeir frosnir. Hafði snjórinn þiðnað lítið undir þeim, er þeir lögðust niður, en frosið síðan við klæði þeirra. Þegar þeir heyrðu, að einhverjir voru uppi standandi, kölluðu þeir á þá og báðu þá hjálpar. Þeir Pétur tóku þá hvern af öðrum og svo hjálpaði hver, sem á fætur komst eftir megni. Guðmundur frá Hjálmsstöðum hafði lítt eða ekkert sofið. Hafði hann á sér þá hreyfingu, sem hann mátti, til að halda á sér hita. Heyrði hann nú angistaróp í snjónum hið næsta sér, og fór að huga frekar að því. Var það mágur hans, Egill Jónsson frá Hjálmstöðum. Var hann fastur í fönninni, berhöfðaður og berhentur á annarri hendinni. Eftir mikla erfiðismuni tókst Guðmundi að ná honum á fætur, batt tveimur vasaklútum um höfuð honum, en reyndi að koma hendinni í buxnavasann. Var hún þá stálgödduð og ósveigjanleg og kvaðst hann ekkert finna til hennar. Enn heyrði Guðmundur hrópað nálægt sér. Var það Þiðrik Þórðarson frá Útey. Var hann

einnig fastur í fönninni og búinn að fá brjóstkrampa, sem hann átti vanda til. Að lokum tókst Guðmundi að ná honum á fætur. Héldu þeir, sem eitthvað gátu, áfram að losa hina úr skaflinum, en það var torsótt mjög. Urðu þeir að beita höndum einum, því að eigi var þorandi að neyta stafbroddanna, þar sem bæði var niðamyrkur og handastjórn tekin að fatast, er flestir voru kalnir og varla hægt að ráða sér fyrir ofviðrinu. Sveinn frá Stirtlu hafði pikkað laust í hjarnið og lagzt þar niður aflangur. Var lengi strítt við að losa hann, og tókst að lokum. Var hann lítt kalinn eða ekki. Ördugast var að losa þá, er lagzt höfðu endilangir, en hægar þá, er lagzt höfðu



Gata ofan við Illaklif

krepptir. Í þessari svipan kól þá báða, Pétur og Einar, mjög á höndum og fótum.

Að lyktum voru allir komnir á fætur, nema Þorsteinn. Gátu sumir þó naumast staðið, og voru að detta niður öðru hvoru, en hinir hressari reistu þá upp aftur og reyndu að styðja þá. Undir dögum slotaði veðrinu lítið eitt. Töluðu þeir félagar þá saman, og mælti enginn æðruorð.

Þegar hálfbjart var orðið af degi gerði þann feiknasvip, og herti svo frostið, að langt bar af því, er verið hafði. Skullu þeir þá niður hver af öðrum, en nokkrir þeir, sem færastir voru, leituðust við að reisa þá á fætur aftur. Til marks um frosthörkuna er það, að á Pétri var orðin svo þykk klakaskán yfir öll andlitinu, að hann gat eigi brotið hana frá. Var hvergi gat á, nema fyrir öðru munnvikinu, og frosið allt saman hár og skegg og klæði. Bað hann þá Kristján að brjóta klakann og lagðist niður á bakið. Kristján pikkaði með staf sínum rauf fyrir enninu. Þreif Pétur þar í og reif frá allt saman. Svo var veðrið nú mikið og frostið, að þeim félögum fannst sem stæðu þeir alveg berir og hröktust þeir undan veðrinu í hvössustu hryðjunum. Gekk á þessu um hríð, unz Jón frá Ketilvöllum, Þiðrik, Ísak og Egill hnigu niður í höndum félaga sinna. Var naumast hægt að merkja, hvort þeir væru með lífsmarki eða þegar örendir.

Harðasta hrinan hafði staðið um það bil klukkustund. Hefði hún staðið aðra klukkustund í viðbót, má fullvíst telja, að enginn hefði komizt lífs af. Veðrið dró niður um það leyti, sem albjart var orðið. Var þó enn rok og hörkubylur. Sáu þeir þó á milli hryðjanna höggva fyrir toppnum á Grímannsfelli. Voru þeir rétt fyrir neðan Leirvogsvatn, heldur nær Stardal en Bringunum, og höfðu lítið sem ekkert farið afvega.

Þeim, sem eftir stóðu, níu samtals, kom nú saman um að halda af stað og leita byggða. Skildu þeir eftir poka sína alla og stafi. Er þeir höfðu skamma stund gengið, kallaði Guðmundur frá Múla til Péturs og bað hann að leiða sig. Gerði Pétur svo. Brátt fann hann, að sér mundi verða

Það of þungt einum. Kallaði hann þá til Einars og bað hann að leiða Guðmund með sér. Einar var fús til þess. Í sama bili þraut Gísli Jónsson. Reyndu þeir Pétur að hjálpa honum áfram, en varð nú seinfarið, er þeir urðu að draga tvo aðra máttfara með sér, enda misstu þeir í þessum svifum sjónar á félögum sínum öðrum.

Frá þeim er það að segja, að þeir héldu saman allir fimm og komust um miðjan morgun ofan að bænum Gullbringu, til Jóhannesar Lund, er þar bjó. Voru þeir þá svo aðfram komnir, að enginn þeirra var fær um að standa upp hjálparlaust, þegar þeir settust eða duttu.

Jóhannes bóndi og fólk hans tók þeim hið bezta, og fengu þeir þegar þá aðhlyningu og hjúkrun, sem framast voru fõng á. Svo voru þeir rænulausir, að þeir gátu ekki um þá féлага sína, sem á eftir voru, fyrr en eftir drjúga stund, er einhver heimamanna var að aumka þá, hve bággt þeir ættu. Rankaði þá einn þeirra við og sagði: „Bágt eigum við, en bágara eiga þeir, sem eru á eftir.”

Þegar húsbóndinn heyrði þetta, bjóst hann þegar að leita þeirra, er á eftir væru, og var það jafnsnemma og upp stytta hriðinni.

Í Gullbringum bjó fátækt fólk. Voru þar lítilfjörleg húsakynni og knappt um bjargræði og eldivið. Hinir hröktu menn fengu þegar kaffi og nýmjólk, voru færðir úr vosklæðum og að þeim hlynnt eftir fremsta megni. Síðan fóru þeir niður í vatnsílát með hendur og fætur, og voru í vatninu fram eftir degi.

Nú er að segja frá þeim Pétri og Einari, er þeir voru viðskila orðnir við alla féлага sína, nema þá tvo, er þeir leiddu. Höfðu þeir Guðmund á milli sín, en Gísli hélt sér í þá. Héldu þeir svo fram ferðinni langa hrið. Lítt skiptust þeir orðum við félagar, nema einu sinni segir Guðmundur: „Ætlarðu að yfirgefa mig, Pétur?”

„Nei, aldrei!“ svaraði í því kipptist Guðmundur við svo hart að hann ýtti þeim frá sér. Það voru dauðateygjurnar, er hann tók fyrsta andvarpið. Báru þeir hann þó enn góða stund á milli sín, unz þeir skildu, að það kom fyrir ekki.

Þá var stytta hriðinni, og var það eins snögglega og hún hafði skolið á. létu þeir nú lík Guðmundar eftir, og er þeir höfðu skamma stund farið, sýndust þeim koma þrír menn á móti sér. Það var Jóhannes bóndi í Gullbringum einn saman, er kominn var að leita þeirra. Stefndu þeir þá fyrir austan endann á Grímannsfelli, er Jóhannes kom að þeim. Komust þeir nú allir heim með honum, en svo voru þeir máttfarnir, að Jóhannes varð að lyfta undir þá, til þess að þeir kæmust upp baðstofutröppurnar. Var Pétur verst farinn. Þegar þeir voru komnir inn á baðstofugólfíð var spurt, hvort þeir vildu kaffi.

Pétur svaraði: „Því ætli ég vilji ekki kaffi.”

Hann stóð á gólfinu, meðan hann drakk úr bollarum og meðan bóndi náði af honum fötunum. Hann talaði allt af ráði, en stutt og reiðilega, en sjálfur vissi hann ekki af sér; frá því að hann kom inn, til þess er stund leið frá.

Það var litlu fyrir hádegi, er þeir þremmingarnir komu til bæja. Voru nú sóttir menn og hestar til að flytja mennina á bæi, þar sem hægt var að hjúkra þeim. Voru sex þeirra fluttir þaðan. Bjarni og Guðmundur þóttu eigi flutningsfærir, og voru kyrrir um nóttina í Gullbringum.

Daginn eftir voru þeir fluttir niður í byggð. Allir voru þeir meira og minna kalnir, en urðu allir græddir að lokum, þótt sumir yrðu aldrei örkuhlalausir. Einar lá lengi með óráði, en varð þó heill að lokum. Pétur var mest kalinn og lá mjög lengi í sárum og varð aldrei jafngóður. Samhliða þessum flutning um voru þrír menn með duglega hesta sendir svo skjótt sem verða mátti til að leita hinna látnu og farangursins. Fundu þeir brátt lík Guðmundar frá Múla skammt frá Smalaskála nokkrum.

Því næst fundu þeir Ísak allmiklu norðar. Var hann enn með lífsmarki, þá er að var komið. Fluttu þeir hann strax að Stardal, því að þangað var skemmst, en hann dó á leiðinni. Byggðamenn sneru síðan aftur upp á heiðina og fundu brátt farangurinn og hina mennina fjóra sunnan til við Leirvogsvatn, hjá svonefndum Lómatjarnarlæk. Höfðu þeir lagzt rétt við lækinn og sumir þeirra legið í vatni úr læknum. Jón frá Ketilvöllum var þá enn með lífsmarki. Fluttu þeir hann að Stardal, en hann dó einnig á leiðinni.

Líkin voru öll lögð í snjó og vakað yfir þeim, en ekki leyndist líf með neinu þeirra. Voru líkin flutt til greftrunar að Mosfelli, en kistur gerðar að þeim í Rvík. Pétur kvaðst leggja til líkklæði utan um vin sinn og féлага, Guðmund frá Múla, og það gerði hann. —

Nokkru síðar dreymdi hann að Guðmundur komi til sín. Þóttist hann spyrja, hvernig honum liði — og fá þetta svar:

„Ekki vel. Mér er svo kalt.”

Frétti Pétur síðar, að líkklæðin höfðu orðið eftir í Reykjavík í ógáti, og þótti þá draumurinn benda til þess.”¹¹²

¹¹² Ný vikutíðindi, 10. árg., 39. tbl, 1969, bls. 4 - 7

Vanhugsuð vegarlagning (Austurleiðin)

Í Þjóðólfi árið 1895 er fjallað um Austurleiðina: „Um það hvar vegurinn liggur frá Árbæ upp að Hólmi, skal ekki farið mörgum orðum, því að líkindum verður honum aldrei breytt á þeirri leið og virðist þess heldur ekki þörf, jafnvel þó hann hefði þar átt að hafa aðra stefnu frá byrjun, sem sé, fyrir norðan Rauðavatn, en um það er nú ekki mikið að fást. En úr því kemur upp fyrir Hólmi, fer að verða skoðunarmál, hvort hann hefur verið lagður á sem beztum stað, eða ekki. Skal hér því stuttlega lýsa landslagi á því svæði og hvernig ár og rásir falla, sem bæði hafa valdið honum stórskemmdum og munu eins hér eptir, jafnvel þó varið hafi verið töluverðu fé honum til viðhalds, sem hefur verið brýn þörf, ætti hann að vera fær. Eins og kunnugt er, liggur vegurinn yfir Hólmsá, skammt fyrir austan Hólmi. Hefur þar orðið að brúa hana tvisvar með ærnum kostnaði og óvíst að enn dugi. Þaðan upp að Lækjarbotnum, er sléttlent — Hólmarnir, — sem áin flæðir yfir í leysingum og hefur vegurinn þar umrótast fleirum sinnum og sjálfsagt verður honum þar aldrei óhætt. Á þeirri leið eru tvær brýr, er báðar hafa flotið burt með stöplum, en sú þriðja er nú nýger. Fyrir ofan Lækjarbotna, liggur vegurinn um svo kallaða Fossvelli, er áin rennur yfir, og hefur hún þar opt gert usla. Svo liggur hann upp Lakheiði, en þar er ekki annað að óttast en þverrásir, sem stundum hafa orðið nokkuð dýrar. En þegar kemur upp undir

Arnarþúfu, fer heldur að versna sagan. Þar liggur vegurinn á parti fram með ánum, fyrir sunnan neðri vötnin — svo er Fóelluvötnum skipt — enda flýtur hann þar burtu árlega, sem þó er enn verra, er kemur upp á Sandskeiðið. Þar má segja, að komi vatn úr hverri átt og það eigi lítið. Renna þar saman allar leysingakvísir, er koma sunnan með öllum Bláffjöllum og hraunum og heiðum þar í kring, einnig með Vífilfelli að austan og norðan. Verður þá yfir allt Sandskeiðið og Fóelluvötnin einn hafsjór, enda sýndi það sig bezt, veturinn eptir að vegurinn var þar lagður, því þá gersópaðist hann svo burtu, að eptir voru kafhlaup, þar sem hann var áður. Síðan hefur þar ekki verið vegur lagður og var það hyggilegt. Að vísu er þar allgóður vegur í þurkatið um hásumarið, en fram eptir öllu vori er þar opt lítt fært. Fyrir ofan Sandskeiðið taka öldurnar við og er þar ekki slæmt vegstæði í sjálfu sér, en þar er svo mikið aðrennsli, sunnan úr Sauðadölum og fjöllum þar í grennd, að vegurinn hefur orðið þar fyrir miklum áföllum og er nú svo eyðilagður, að víða er hann verri en enginn vegur. En síðast og ekki sízt kemur Svínahraun, er staðið hefur eins og „þrándur í götu“ fyrir allri vegasmíð á þessari suður vegsleið, með alla sína löngu og flóknu vegargerðarsögu, er væri nóg í stóra bók, og verður henni því sleppt hér. Í fáum orðum sagt, virðist vegurinn frá Hólmi upp að Kolviðarhól vera lagður um þær verstu torfæru, er voru á þessari leið og er það hráparlegt, um hinn fjölfarnasta veg upp frá sjálfum höfuðstaðnum. Þetta sýnist nú því verra, þar að fenginn var útlendur vegfræðingur til að leggja veginn, en ætli hann hafi, eða verið þá skipað, að skoða, hvort ekki væri hentugra vegstæði á öðrum stað, en eitt má telja vist, að hefði vegurinn verið fyrst lagður frá Reykjavík, að þá

hefði aldrei verið farið með hann suður fyrir ár, og upp í Fóelluvötn, sem nú er líka dálaglegur krókur. Hér skal því benda á, hvar vegurinn hefði átt að liggja, eða öllu heldur, hvar hann nú ætti að leggjast, því ótrúlegt er að hann, þar, sem hann nú er liti dagsljós tuttugustu aldarinnar, og það því heldur, sem við nú höfum vegfræðing við hendina, og erum búnir að fá dálitla reynslu í vegasmíði.

Eins og áður hefur verið dregið á í blöðunum, er það nyrðri leiðin, sem af sumum hefur verið álitin betri til vegalagningar, enda er þeim óðum að fjölga, er sannfærast um, að þar hefði hann orðið að mun styttri, ódýrari og varanlegri, því á leiðinni frá Árbæ og upp að Húsmúla, ern bara tvær leysingavatnsrásir og lækurinn milli Vilborgarkots og Elliðakots, er bæði væri hægt að brúa, og eins að fara fyrir upptök hans, ef það þætti betra, en það mætti með því móti að skilja ekki suðurveginn frá Mosfellsheiðarveginum fyrir en fyrir ofan Sólheimatjörn. Leysingarásirnar eru, önnur fyrir vestan Lyklafell, sem sjaldan rennur og þá örlítil, en hin fyrir austan fellið og er hún nokkuð meiri, en þó hverfandi á móti öllu því vatni, er kemur úr suðurfjallinu, er nú stendur mest hætta af, hvað veginn áhrærir. Að nyrðri leiðin sé styttri, getur hver meðalgreindur maður séð og þó ekki sé mælingafróður, því frá Árbæ upp í Hellisskarð, er línan hér um bil um Elliðakot, Lyklafell og norðan til á öldunum, en bein lína milli tveggja punkta er þó styttri vegur.

Væri nú ekki ráðlegt, að þingið léti vegfr. Sigurð Thoroddsen rannsaka vegarstæði á nyrðri leiðinni, áður en veitt væri stórfé til viðgerðar suðurveginum enn á ný, því þó gert væri við hann allrækilega síðastl. sumar á pörtum, þá er þó efri hlutinn í mesta óstandi, helzt öldurnar, er ekki mundi veita af nokkrum þúsundum krónum til viðreisnar. Sumum þætti nú kannske nokkuð í ráðizt, að hætta nú við suðurveginn, en slíkt er þó varla áhorfsmál, því þó búið sé að verja til hans allmiklu fé, þá er því þó alls ekki á glæ kastað. Fyrst hefur vegurinn verið til mikils hæðarauka og að öðru leyti hefur féð að mestu leyti runnið í hendur landsmanna sjálfra. En úr því við höfum ekki peninga til vegabóta, nema af skornum skammti, ætti þeim helzt að vera varið þar, er traustast yrði með framtíðinni, en ekki fleygt út til eins fávíslegrar vegagerðar, eins og suðurvegurinn er, því á þeim stað, sem hann er nú, verður hann fyr eða síðar dæmdur ófær.¹¹³

Suðulandsvegarvillan

“Alþingi hefir enn orðið áttavilt í ófærðinni á austurleið. Ekki minna en 30 km. aukakrók á leiðinni frá Reykjavík í Ölfus, austan við rjettirnar. Og villan er fólgin í því, að Alþingi hefir veitt 250.000 kr. á þessu ári, til Krýsuvíkurvegar. Á Krýsuvíkurleiðinni mun vera búið að leggjast

¹¹³ Þjóðólfur 47. árg. 1895, 10. tbl., bls. 37-38

veg um 25 km., og eru þá 50 km. alveg ólagðir. Þarf ekki að lýsa því, hve skamt næðu 250.000 kr. í þá hit, því fremur sem meira hefir verið sagt af erfiðleikum og afar kostnaði við akfæran vegarspotta hjá Kleifarvatni. Milljónar kr., er 1/20 af 5 milj. kr. skv. kostnaðaráætlun vega málástjóra. Tæki þá 20 ár að gera þennan veg nothæfan, með jöfnu áframhaldi. Svo er annað athugasvert. Þó vegarspottinn, sem kominn er frá Suðurlandsbraut suðureftir — á jafnlendi og án bylja, sem talist geta — sje enn fær, þá er ekki víst, að eins yrði á allri þeirri löngu leið í landáttar.

Byljum er aðdragandi langur frá öllum Reykjanesfjallgarði, alt frá Kleifarvatni að Vogsósum. Er hætti við, að þá yrðu kaflar vegarins undir sköflum stórum, jafnvel þó betur tækist til en á Hellisheiðarvegi, þar sem vegurinn var lagður í dýpstu skorur og iægðir við þá hóla og brúnir, sem til voru á leiðinni, og með miklum krókum til að elta mishæðirnar.

Þessu þarf að breyta, leggja nýjan veg hærra og beinni, svo að hann verði fyrir ofan skaflana, en ekki undir þeim. Hefi jeg oft bent á þetta (í Mbl. og Vísi), og vil þó ríffa það upp einu sinni enn. Sleppi jeg Kömbum, þeir hafa mikið verið lagfærðir — þó hærra og krókaminni hefði vegurinn átt að liggja þar.”

Nýr vegur

“Frá Kambabrun þarf að leggja nýjan veg þvert yfir hálsinn, með hækkun vestan við, þá er góður kafla að Merkissteini (40 km.). Þaðan í nánd vantar á stuttan spöl, nokkuð upphleyptan veg, á enda Smiðjuhæðahryggsins. Hann liggur fáa tugi metra suður frá veginum og samhliða honum, því nær í beinni línu yfir meginhluta Hellisheiðar. Þaðan eftir veginum, með hækkun í öllum lægðum, fram á brún við Reykjafellið. Svo uppi á brúninni, með háum vegarspotta (40—50 m.?) niður á hraunið í Reykjadalnum. Þá eftir því og niður brúnina, sunnan við veginn og á vegarhornið, þar sem brúnin þrýtur. Þaðan vel laust fyrir sunnan stóru ölduna, eftir flata hrauninu á veginn, nærri merkissteini (30km). — Aldrei niður á Bolavelli, því þar hverfur vegurinn allur undir snjó, í snjóavetrum). Þaðan sje vegurinn hækkaður í öllum lægðum, vestur að vegarhorni, fyrir norðan hólana. Þaðan í líkri stefnu þvert ofan lága brún Svínahrauns, með upphækkun neðanvið og líðandi halla. Þá meters hár vegur a. m. k. í beinni línu um sljett og víðfeðma flatlendið, fyrir norðan Fóelluvötnin og áfram sömu stefnu, um hæðir og hryggi, alla leið niður um norðanvert háholtið hjá Árbæ.

Hvað vinst með þessum vegi?

1. Eftir athugun í snjóavetrum þori jeg að fullyrða, að þessi leið yrði altaf fær bílum, án verulegra aðgerða eða moksturs, meðan fært er um Ölfusið, eða hjeðan að Geithálsi, eins og

nú er vegum hag að. Þar að auki yrði þessi nýi vegur oftar fær en hinir, sem nefndir voru. Væri og munur á því, að skófla af vegi, þar sem lægra er til hliða, en að róta öllu upp fyrir sig og grafa traðir, sem fyllast í næstu bylgusu.

2. Vegurinn yrði sennilega 3 km. styttri en nú, eða alt að því, og yfir 30 km. styttri en Krýsuvíkurléiðin. Tímasparnaðurinn eða flýtirinn í ferðum yrði þó mikið meiri á beina veginum, en næmi 3ja km. akstri, við það að losna við alla krókana og mishæðirnar milli Baldurshaga og Svínahrauns. Fyrir utan stóra heildarkrókinn munu vera nærri 20 minni krókar á þeirri leið og 4 brattar brúnir, tvær af þeim sniðskornar — undir sköflunum. — Þetta veit jeg að bílstjórar skilja, að gerir mikinn mun á flýti, öryggi og bílasliti.

3. Í asaleysingum kemur mikið vatnsflóð eftir stórum farvegi langt sunnan úr fjöllum. Flæðir það vatn niður um Sandskeiðið — sem oft verður bráðóþært af snjó og krapa. Sópaði þetta vatn þegar stórum stykkjum úr nýlögðum vegi þar fyrir mörgum árum, og nú sjest næsta lítið eftir af honum. Áfram fer vatnið í farveg frá Fóelluvötnum (sem nú eru oftast orðin alveg þur á sumrin) og hefir svo farið aftur yfir veginn, fyrir neðan Lækjarbotna, helst með krapastíflu. Nýi vegurinn á að liggja fyrir norðan alt þetta vatn, og aldrei yfir það, fyr en á nýju brúnni á Elliðaánum.

4. Meðal kosta mætti telja það, að í góðri tíð, snemma á vori og síðla á hausti — jafnvel um hávetur — mætti vinna að vegasljettun, grjótruðningi og mulningi hraungrýtisins, auð mulins, ofan og neðanvið Reykjadalinn. Og hafa viðlegu í Skíðaskálanum eða á Hólnum. Eigi skortir heldur hraungrýtið í Svínahrauni í „púkk“, (eða steypu) niður á sljettuna. En stórvirka bíla þarf að hafa til þess að aka því drjúgan spöl, eins og öll önnur nýtísku verkfæri og vjelar.”

Kunnugleiki — verkfræði

“Kunnugir menn geta oft vitað betur um snjóalög, vatnavexti, að renslu og því líkt, en lærðir verkfræðingar, ef þeir eru miður kunnugir. Og er það höfuðkostur á hverjum meistara, að geta þegið bendingar frá ólærðum mönnum. En að hundsá álit kunnugra hefir orðið dýrt spaug á vissum stöðum.

Hinsvegjar er verkfræðingum einum fært að mæla út, áætla kostnað og ráða fyrir vandasömustu framkvæmdum. Og eins verða þeir að leiðbeina í slíkum efnum, miður fróðum eða kunnugum mönnum, er með fjárveitingavaldið fara. Efast jeg mjög um, að alþingismenn t. d. taki nú svo mikið tillit sem vera ber til hins duglega og heiðarlega vegamálastjóra.”

“Annars er það háðuleg og hörmuleg ómenska að eyða stórfje árlega í snjómokstur, oft til einskis gagns, en gera svo að segja ekkert til að yfirvinna þann aumingjahátt. Alþingi má vera vel kunnugt um þörf Reykjavíkurbúa og bænda austan fjalls, til þess að hafa sem stytsta, greiða

og færa leið sumar og vetur sín á milli. Væri því hyggilegra að veita riflegt fje til þess, er að fljótustum og bestum notum má koma í því efni, en draga heldur úr ofvexti óþarfra útgjalda — og margfaldri launabót þeirra manna, sem hafa meira en tvöfaldar lífsnauðsynjar.”

Kynning

“Eigi verður því um kent, að ekki hafi þessu nauðsynjamáli oft verið hreyft áður, og af mörgum mönnum. Þar á meðal hefi jeg mint á það öðru hvoru um 30—40 ár. (Fyrst um bílaferðir út um sveitir, í stað járnbrautarstúfs. — Ísafold). En seint gengur moksturinn í ófærðinni. Og er slæmt, að enn skuli bilar standa fastir og ráð þrota í ekki meiri snjó en kominn er og alls engum hríðarbyl, á íslenskan mælikvarða. Lítil er snjórinn enn (hvað sem verður), móts við veturinn 1920, og þó ennfremur 1918, þegar snjóaði og feykti 22 daga í febrúar. Varla er nefnandi það aðgerðakák, að bæta nýjum krók um á veginn, þar sem verstu krókar og skaflar eru fyrir. Slikt er neyðarúrræði þess ráðlags fjárveitingavaldsins, að afhenda eyririnn en kasta krónunni.

Hins er sjálfsagt að geta, sem stefnir að rjettu marki. Ruddur hefir verið og sljettaður hryggurinn á Smiðjuhæðinni — þar sem blæs af í öllum byljaáttum. En, því miður, vantar enn nothæfan vegarspotta, til að ná hæðinni að austanverðu. Og svo í fyrsta föli fara öll farartæki á kaf í þrengslaskorunum við Reykjafellið. Þá var og fyrir nokkrum árum mælt og merkt fyrir vegarstæði á flötu hraunhæðinni, sunnan Bolavalla, sem fyrir (og oft) er áður nefnd. Einnig ákveðið með lögum (23. Júní 1932) að leggja veg á sljettuna norðan Fóelluvatna. En til allrar guðs lukku hafa þessi lög ekki verið framkvæmd, nema í Ölfusi (og væntanlega aldrei) vegna annmarka. Veginn skyldi leggja um Þrengslin svo nefnd, enn eina snjókistuna. Og svo óþarfan krók, með nýrri brú hjá Lækjarbotnum (Lögb.) fyrir vatnsflauminn, sem fyrir er nefndur. Væri þá vegurinn gamli þar fyrir neðan í sömu hættu sem fyrir, og jafn ófær í byljum, undir skafti brúnanna, milli Hólms og Baldurshaga.¹¹⁴

Kolviðarhóll

Á árabílinu frá 1877 og framundir 1940 vissi hvert mansbarn í Reykjavík og á Suðurlandi um Kolviðarhól, áningar- og gististaðinn við brún Hellisheiðar. Aðstöðunni þar átti fjöldi manns líf að launa og þar leituðu skjóls háir sem lágir, allt frá flökkurum til Íslandsráðherra og Kolviðarhóll var jafnvel viðkomustaður Friðriks konungs VIII í Íslandsför hans 1907. Segja má að húsin



Kolviðarhóll - túngarður

¹¹⁴ Morgunblaðið, Vigfús Guðmundsson, 1. febrúar 1944, bls. 5

„á Hólnum“ hafi verið lífsnauðsynleg björgunar- og aðhlyningarstöð fyrir menn og hesta. Eftir hrakninga í ófærð og illviðrum á Hellisheiði og í Svínahrauni var ómetanlegt að komast í húsaskjól, geta þurrkað föt sín, fengið matarbita, svo og heytuggu handa hestum. Menn komu á Hólinn fótgangandi.

Kofi við Draugatjörn

Öldum saman höfðu menn farið alfaraleiðina yfir Hellisheiði án þess að nokkur von væri um húsaskjól þar til 1830 að Þórður bóndi á Tannastöðum hlóð birgi uppi á heiðinni sem enn stendur. En elzta heimild um sæluhúskofa í námunda við Kolviðarhól er eftir Hálfván Jónsson



Sæluhús við Draugatjörn

löggréttumann í lýsingu Ölfushrepps frá 1703. Þar er minnst á sæluhús á Hvannavöllum (nú Bolavöllum) og segir þar svo: „Á norðanverðum Hvannavöllum, er strax taka við fyrir neðan skarðið, stendur sæluhús (ei langt frá veginum) svokallað, hverju allt til þessa tíma Ölvesbyggjarar hafa uppi haldið, vegfarandi fólki harla nauðsynlegt á vetrartímum til innivistar, er og lofsvert að þetta sæluhús ei niður falli.“

Sveinn Pálsson náttúrufræðingur minnst á sama sæluhús hátt í öld síðar; segir að „þar sé lítill kofi hlaðinn úrhraungrýti með torfbaki og að margir hafi dáðið í þessum kofa, örmagna af hungri og kulda. Skammt frá kofanum var dálítill tjörn, nefnd Draugatjörn, og töldu margir svo reimt í kofanum að þar væri naumast vært. Hafði Magnús bóndi á Fossi í Grímsnesi heldur betur fengið að kenna á því, annálað hraustmenni og gerði grín að draugatrú og myrkfælni. Gisti hann við annan mann í kofanum og brá sér út að tjörninni. Þar réðst að honum ófreskja og komst hann við illan leik, rifinn og tættur, inn í kofann. Sár á nefi greri aldrei, enda var það eðli sára sem draugar veittu, og Magnús varð aldrei samur maður eftir. Eiríkur bóndi í Haga í Eystrihreppi komst mun betur frá viðskiptum við sæluhúsdrauginn. Hann var á ferð til skreiðarkaupa, hafði sezt að í myrkri í kofanum og tók til matar síns. Þá fór hann að sjá eldglæringar í hinum enda kofans og sagði bara sísona: „Kveikið þið, kindur sælar, svo Hagakarlinn sjái til að rífa roðbitann sinn.“ Hættu þá glæringarnar og svaf Eiríkur þar rótt um nóttina. Svo skráði Brynjúlfur frá Minna-Núpi.“

Sögur af þessu tagi urðu til þess að menn voru dauðsmeykir við að gista í kofanum, einkum ef þeir voru einir á ferð og einu sinni hafði sú hræðsla alvarlegar afleiðingar. Gömul sögn úr Ölfusinu greinir frá því, að eitt sinn hafi ferðamaður leitað skjóls í kofanum og lokað kirfilega



Rétt við Draugatjörn

að sér að innanverðu. Um nóttina heyrði hann traðk utandyra og rjálað við hurðina eins og reynt væri að opna hana. Hirti hann ekki um það; hefur ugglaut búizt þar við draugi og verið hræddur. Um morguninn brá þessum ferðalang ónotalega þegar hann opnaði og sá að utandyra lá dauður maður. Eftir það var gengið frá því að ekki væri hægt að loka kofanum að innanverðu með slagbrandi.

Kofinn við Draugatjörn var ísköld og ömurleg vistarvera, en þó sá skúti sem betri var en úti. Lengdin að innanverðu var aðeins 2,5 m og breiddin 1,5 m. Við annað gaffhlaðið var hlaðinn grjótbálgur, mýktur með torfi. Yfir dyrum var lítill gluggaboru með gleri. Tóftin sést enn ef vel er að gáð. Fleira gat verið varasamt á þessari óbyggðaleið en illviðri og draugar.

Bolavellir og Bolasteinn minna á söguna um Skeiða-Otta og nautið ógurlega sem gekk í sumarhögum á völlum við Kolviðarhól. Otti var bóndi austur á Skeiðum og átti erindi til Reykjavíkur þegar komið var að slætti og reið miklum kostahestum sem leið liggur vestur yfir Hellsheiði. Hann vissi um illræmdan griðung frá Viðey í högum hjá Kolviðarhóli og hafði hann orðið tveimur eða þremur mönnum að bana. Nautið lá við Bolastein og hóf þegar eftirför en Otti þeysti undan sem mest hann mátti. Samt dró saman með þeim og tók Otti þá það til ráðs að hann snaraðist af baki, tók upp hníf og lagðist niður milli krappa þúfna. Þar fleygði boli sér yfir hann en Otti skar hann á kvið og helltust yfir hann innyflin. Drapst bolinn þar en Otti gat haldið ferð sinni áfram.

Sæluhús byggt á Kolviðarhóli

Þau tímamót urðu 1844 að þá reis í fyrsta sinn hús uppi á sjálfum Kolviðarhólum. Þá hafði farið fram fjársöfnun austan heiðar og vestan, og þótti vænlegast að reisa húsið á hólum neðan

við Hellisskarð. Séra Páll Matthíasson í Arnarbæli valdi staðinn og hafði forgöngu um málið ásamt Jóni Jónssyni á Elliðavatni. Nýja sæluhúsið var allt úr timbri og stóð á sökkli sem hlaðinn var úr grjóti. Grunnflöturinn var 16 fermetrar og loft yfir þar sem viðbótargistirými fékkst. Járnrímlar voru fyrir gluggum, líklega til að koma í veg fyrir rúðubrot skemmdarvarga. Hurðir var jafnt hægt að opna utan- og innanfrá; nú voru menn minnugir atviksins við kofann fyrrum. Nýja sæluhúsið var allt úr timbri, tjörubikað, og þar gátu gist í einu 24 menn á loftinu og komið inn 16 hestum niðri. Í Reykjavíkurbóstinum frá þessum tíma má sjá að þetta hefur þótt merk framkvæmd.

Enn urðu tímamót 1876 þegar ákveðið var að hefja vegarlagningu um Svínahraun. Þremur árum síðar var tekið annað skref og segir svo í Þjóðólfi: „*Vegagjörðin yfir Kamba á Hellisheiði skal byrja í sumar.*“ Eiríkur í Grjóta fór með flokk manna sumarið 1880 og lagði veg vestur yfir Hellisheiði, nokkru norðar og nær hinni fornu þjóðleið en núverandi Suðurlandsvegur.

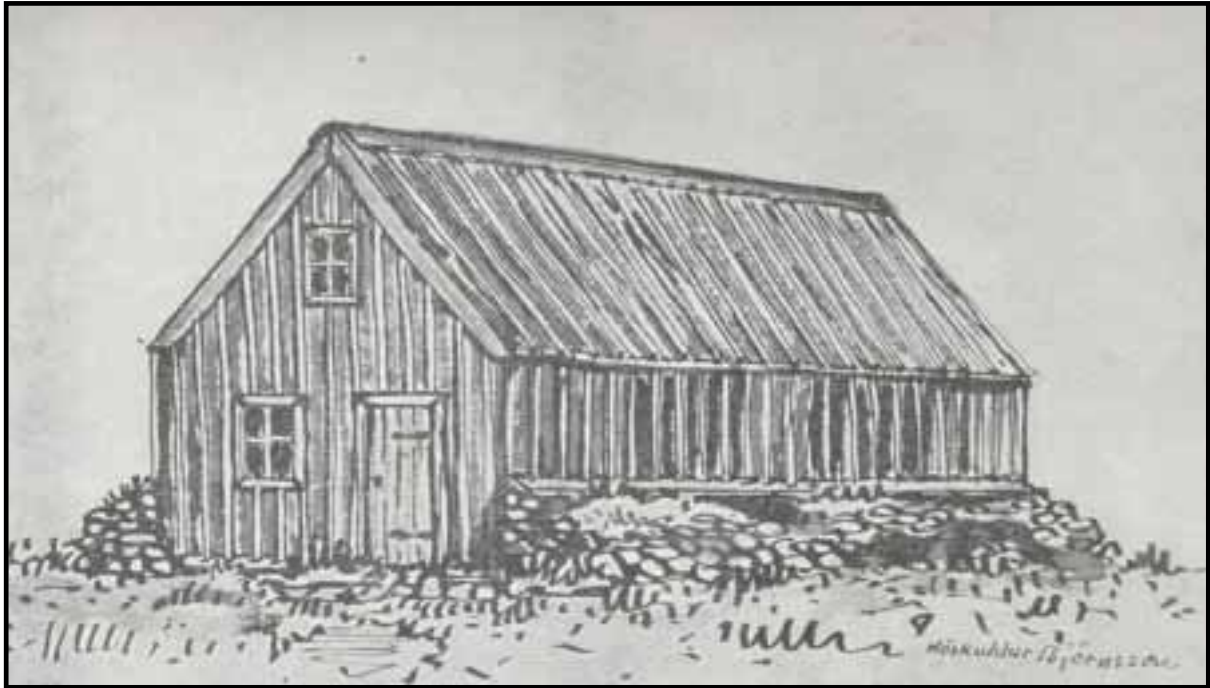
Áratugi áður, eða um 1870, hafði sú vakningaralda risið að bæta húsakost á Kolviðarhóli, enda var sæluhúsið frá 1844 þá orðið lélegt. Hríðargusur áttu þá greiða leið inn um glufur og gættir. Hér var það sem oftast, að Sigurður Guðmundsson málari hafði forgöngu. Hreyfði hann því á fundi í Kveldfélaginu 1871 að reist yrði veitingahús á Kolviðarhóli sem gæti fullnægt þörfum ferðamanna. Í fundargerðinni er rissmynd eftir Sigurð af fyrirhuguðu húsi. Þar er gert ráð fyrir turni með gluggum og átti þar að loga ljós.

Þetta þóttu hinir mestu loftkastalar og ekki lifði Sigurður málari það að sjá breytingu á Kolviðarhóli.

Þrír heiðursmenn höfðu forustu fyrir endurbótum á Kolviðarhóli þjóðhátíðarárið 1874: Guðmundur Thorgrímsson kaupmaður á Eyrarbakka og annálaður menningarmaður, séra Jens Pálsson prestur í Arnarbæli og Randrup lyfsali og konsúll í Reykjavík, vinsæll maður og góðgjarn. Hann vildi hvers manns vandræði leysa og stóð hús hans jafnan opið öllum nauðleitarmönnum. Hugmynd þeirra þremmenninga var sú, að á Kolviðarhóli yrði reist svo veglegt hús, að þar gæti búið gestgjafi sem hlúð gæti að ferðamönnum og „léti þeim í té, ef með þyrfti, rúm, mat og kaffi, svo og hús og hey handa hestum þeirra“. Hér er ekki minnst á brennivín, en síðar kom upp sú krafa að menn ættu að geta fengið í staupinu. Höfðu gestgjafar af því nokkrar tekjur, en jafnframt ómæld vandræði.

„Helstirðir við Hellisskarð“

Enn var efnt til samskota og Matthías Jochumsson, þá ritstjóri Þjóðólfs, hvatti menn til „dregilegra samskota“ í minningu 1000 ára afmælis ættjarðarinnar. Var ekki laust við ávítunartón



Sæluhúsið á Kolviðarhóli, byggt 1844

í brýningu þjóðskáldsins: „...eða hvað munduð þér segja, góðir menn, ef þér horfðuð í augu allra þeirra, sem legið hafa helstirðir við Hellisskarð fyrir hegningarvert hirðuleysi héraðsins.“

Hægt gekk að afla fjár með samskotum, þó gáfu flestir bændur austanfjalls eina krónu og einstaka stórbændur gáfu 10 krónur. Þegar leið á árið 1876 skrifa forustumennirnir þrír landshöfðingja bréf og sækja um 1.500 króna styrk úr landsjóði svo hefja megi framkvæmdir. Ekki fékkst þó nema þúsundkall frá honum, en með samskotafénu var orðinn til sjóður sem nam 2.600 krónum. Björn steinsmiður Guðmundsson í Reykjavík taldi þó að enn vantaði 1.000 krónur og treysti sér ekki til að byrja. Það var svo loks vorið 1877 að framkvæmdir hófust og landshöfðinginn lagði þá fram það sem til þurfti til viðbótar. Veggir voru hlaðnir úr tilhöggnu grjóti, ris var yfir og þar voru tvö herbergi. Niðri var eldhús með eldavél og ofni. Eftir að aðrar byggingar risu á Kolviðarhóli var þetta hús áfram notað til geymslu og öðru hverju var sofið í því fram til 1930. Fyrsta veturinn var þetta hús án gæzlu, en öllum opið. Ekki verður sagt að hlaðið hafi verið undir fyrsta sæluhúsvörðinn, en Ebeneser Guðmundsson gullsmiður var náðarsamlegast ráðinn. Bergur Thorberg amtmaður yfir Suðurlandinu gaf út leyfisbréf og þar er tekið fram, að Bergur sé riddari dannebrogssorðunnar og dannebrogismaður. Ebeneser er „veitt leyfi til að hafa um hönd gestaveitingar á greindum stað, þannig að hann, auk þess að láta mönnum í té mat og kaffi m.m. einnig má veita áfenga drykki“. Með þetta leyfi í höndum gat Ebeneser kallast gestgjafi. Tekið var fram að hann ætti að hirða húsið vandlega og halda því þriflegu og hafa ljós uppi á loftinu. Hinsvegar var ekki með einu orði minnst á hvernig ætti að standa að veitingum og þrifnaði á stað þar sem engin vatnsuppspretta var nærri. Vatnsleysið á Kolviðarhóli varð strax til vandræða og réðst Ebeneser í að grafa brunn neðan við bæjarhólinn. Fyrir það fékk hann smáþóknun

hjá Suðuramtinu „með eftirtölum og ónotum“. Til hvers fjárans þurfti maðurinn að grafa brunn? Sesselja kona Ebenesers sagði síðar, að á Kolviðarhóli hefði hún upplifað bæði hungur og kulda. Ebeneser var vandaður maður, listræn og leitandi sál, fjölfróður og víðlesinn þrátt fyrir fátæktina. Hann lék á langspil sem hann hafði sjálfur smíðað og skrifaði



Kolviðarhóll 1907

með fagurri rithönd, enda lærður gull- og silfursmiður og talinn „dverghagur“. Ebeneser gafst upp á Kolviðarhóli eftir tvö erfið ár og húsið var án umsjónarmanns til vors 1880. Af því varð miður góð reynsla; svo til strax voru framin spellvirki, rúður brotnar og jafnvel hurðir.

Þá skrifaði ferðamaður svofellda lýsingu í Ísafold undir fyrirsögninni „Regn og snjór eiga þar betra hæli en ferðamenn.“

Hestvagnaöldin – tímabil Guðna og Margrétar.¹¹⁵

Guðni Þorbergsson frá Starkaðarhúsum í Flóa réðst vinnumaður að Kolviðarhóli 1886. Þar krækti hann í heimasætuna Margréti og í manntalinu 1890 eru 5 taldir til heimilis á Kolviðarhóli: „*Gestgjafahjónin Jón og Kristín, ungu hjónin Guðni og Margrét, svo og ung telpa, Ingibjörg Jónsdóttir, kölluð sveitarómagi. Um tveggja ára skeið bjuggu Guðni og Margrét á Lækjarbotnum, en fluttust aftur á Hólinn þar sem Guðni varð önnur hönd tengdaföður síns. En við búsforráðum og gestgjafastarfi tóku þau Guðni og Margrét 1895.*“

Þá var nýtt tímabil í samgöngum og flutningatækni hafið: Íslendingar búnir að finna upp hjólið og hestvagnaöld gengin í garð. Ekki varð þá lengur komið upp úr Hellisskarði; fyrir hestvagna var þar alltof bratt og stígurinn þar að auki mjór. Nýr vagnvegur var þá lagður suður með Reykjafelli eins og áður var sagt. Umferð á þessum síðasta áratugi aldarinnar óx til muna og kom í ljós að Guðni var réttur maður á réttum stað og sama mátti segja um Margréti konu hans. Þau þóttu bæði fyrirhyggjusöm og stjórnsöm og höfðu jafnan til reiðu það sem ferðamenn vanhagaði um. Guðni jók við túnið og sléttaði það og girti; sumpart með grjótgardi sem enn stendur. Gamla húsið á Hólnum frá 1877 varð nú alltof lítið og aldamótaárið 1900 byggði Guðni nýtt íbúðar- og gistihús við hlið hins eldra. Það var allt úr timbri, en kjallari var úr steinsteypu. Þá höfðu aðeins örfá hús verið steinsteypt í Reykjavík og sýnir þetta að Guðni var vel vakandi

¹¹⁵ Lesbók Morgunblaðsins, Gísli Sigurðsson, 31. mars 2001, bls. 11-12

fyrir nýjungum. Hinsvegar var líklega farið yfir lækinn eftir vatni þegar steypumöl var sótt í fjöru við Reykjavík og ekið austur á hestvögnum.

Nýja húsið var um 50 fermetrar að flatarmáli, eldhús í kjallara, en baðstofa fyrir heimilisfólk uppi á loftinu. Þetta hús stóð til 1925 þegar Sigurður Daníelsson



Húsið á Kolviðarhóli 1958

byggði sitt glæsilega gistihús. Á ljósmynd frá 1907 má sjá stórt ferðamannahesthús sem Guðni hafði byggt, hlaðið úr tilhöggnu móbergi. Þegar Guðni var kominn með laglegt bú á Kolviðarhóli og hafði hlotið styrki til að stækka gripahús fyrir hesta og geldneyti, leitaði hann eftir því við ráðamenn í Ölfusi, að staðurinn fengi útmælt land. Guðni vildi líta á Kolviðarhólinn sem bújörð. Um þá beiðni varð talsvert þóf og þótti sumum Ölfusbændum hálf súrt að klipið yrði stykki innan úr afrétti þeirra. En Guðni sótti málið fast og úr varð að nýbýli var stofnað og landamerki ákveðin eftir að tilkvaddir „áreiðarmenn úr Ölfusi“ höfðu mætt á staðinn og verið látnir sverja þess eidd að fara að lögum í einu og öllu. Þar með var Kolviðarhóll orðin bújörð í Ölfushreppi, en það stóð þó aðeins til 1936.

Eitt var það sem ekki breyttist á hestvagnaöldinni: Menntu komu úr kaupstað að Kolviðarhóli meira og minna ölvaðir; keyptu sér gistingu og mat og áttu svo ekki grænan eyri til að borga fyrir sig. Guðni tók á því með meiri þolinmæði en hægt var að ætlast til og ekki urðu allar nætur svefnsamar á Hólnum þegar menn komu þangað illa til reika í myrkri og ófærð.

Eftirfarandi saga sýnir vel nærgætni Guðna: Eitt sinn bar við um vetur í harðindum og ófærð að bóndi einn úr uppsveitum Árnessýslu kom ríðandi úr Reykjavík með tvo baggahesta. Þetta var vel látinn myndarbóndi, en drakk ótæpilega á ferðalögum. Hann hafði týnt höfuðfati sínu og komizt við illan leik upp að Kolviðarhóli þar sem hann gisti. Um morguninn sagði hann Guðna að hann ætti enga peninga til að greiða fyrir gistinguna, en hinsvegar vanhagaði sig ákaflega um brennivín. Falaði hann flösku af Guðna og vildi jafnvel leysa upp bagga sína og borga fyrir flöskuna með bankabyggi, grjónum og öðru sem hann hafði keypt til heimilisins. Guðni þvertók fyrir slík viðskipti, en féllst á að lána honum flösku með því skilyrði að tveir áreiðanlegir menn, sem ætluðu að verða bónda samferða austur yfir Hellsheiði, tækju að sér að sjá til þess að flaskan yrði ekki opnuð fyrr en á Kambabrún. Bóndinn gekk að því og fékk enga brennivínsvökvun fyrr en sýnt var að hann kæmist leiðar sinnar til byggða.



Horft yfir Kolviðarhól úr Hvalsskarði

Árið 1905 urðu kaflaskipti á Kolviðarhóli þegar Guðni og Margrét fluttu þaðan. Mikið mæddi á húsmóðurinni þegar húsfyllir var af næturgestum og Margrét var farin að gefa sig. Henni er svo lýst segir Skúli Helgason, „að hún hafi verið með fremstu konum sinnar tíðar“.

Þau Guðni og Margrét fluttu þá vestur að Leirá í Leirársveit og birtist eftirfarandi frétt í Þjóðólfi 3. nóvember 1905:

„Kaupandi Leirár er Guðni Þorbergsson sæluhúsvörður á Kolviðarhóli og flytur hann þangað næsta vor. Hefur hann selt Kolviðarhól og hús þau sem hann á jörðinni Sigurði Daniélssyni frá Herríðarhóli í Holtum fyrir 7.500 krónur og fær hann að líkindum til afnota hús landsjóðs þar og leyfi til að halda þar uppi greiðasölu. En margir munu sakna Guðna af Hólnum, því hann hefur staðið mæta vel í stöðu sinni, þrátt fyrir marga erfiðleika. Hefur hann notið almenningshylli fyrir lipurð og nærgætni við ferðamenn, svo skarð hans verður að því leyti vandfyllt.“ Á Leirá gerðust þau Guðni og Margrét fósturforeldrar Sigurðar föður míns, síðar bónda í Úthlíð. Þau fluttu í skamman tíma til Reykjavíkur en bjuggu síðast á Akranesi þar sem Guðni lézt 1920 en Margrét 1931. Eftir að krókurinn upp að Kolviðarhóli var tekinn af og vegurinn lagður skemmri leið, fór svo að þessi frægi gististaður varð utan við alfaraleiðina. Árið 1977 urðu þau tímamót að húsið var brotið niður og síðan hefur Kolviðarhóll svo að segja fallið í gleymsku og

dá. Sá skortur á menningarlegum metnaði, eða barbarismi, sem lýsir sér í því að brjóta niður eitt prýðilegasta verk Guðjóns Samúelssonar húsameistara.”

Sæluhús

Gestur Guðfinnsson skrifarði grein um sæluhús í *Alþýðublaðið* árið 1967: “*Sæluhús er fallett orð. Samkvæmt skilgreiningu orðabókar Menningarsjóðs er merking þess „hús til að gista í óbyggðum, á Örfum”. Sú tegund gistihúsa átti þó fram á okkar daga lítið skylt við hin rúmgóðu og þægilegu hótél nútímans með fjölmennu þjónustuliði, útvarpi, sjónvarpi, síma og baði, dýrlegum aðbúnaði í mat og drykk ásamt notalegri hvíld í þeim mjúka og ilhlýja sængurdúni, sem upphaflega taldist til forréttinda æðarfugls á Íslandi. Þetta voru oftast litlir og lágreistir moldarkofar, naumast manngengir, Þægindalausir með öllu, kannski í hæsta lagi grjótbálgur til að fleygja sér á, matur enginn. Samt var þessum vistarverum valið eitt af fegurstu orðum tungunnar til einkenningar: sæluhús. Bak við það heiti felst mikil saga. Skilgreining orðabóka á hugtakinu nær skammt, sem vonlegt er, þótt hún sé rétt það sem hún nær.*

Ljóst er, að landsmenn hafa snemma komið upp slíkum kofum á heiðum og fjallvegum til afnota fyrir ferðamenn og gangnamenn, enda vegalengdir víða miklar á örfum og tóku ferðir einatt langan tíma, stundum mörg dægur, hvort heldur menn voru gangandi eða ríðandi. Var þá ekki í annað hús að venda en sæluhúskofann og skildi þar oft og einatt í milli feigs og ófeigs, hvort það tókst eða tókst ekki að ná honum. Mátti hver prisa sig sælan, sem undir þak komst, þótt lélegt væri, því það er lakur skúti, sem ekki er betri en úti í hamslausu hriðarveðri á fjöllum. En það kom líka fyrir, að þeir sem náðu þangað við illan leik, geispuðu golunni í kofanum, kaldir og matarlausir og aðframkomnir af þreytu. Var þess þá oftast ekki langt að biða að bera færi á reimleikum í sæluhúsinu, enda munu þau sæluhús fá, þar sem hreint var með öllu. Hitt var miklu algengara, að fleiri eða færri afturgöngur eða draugar væru þar viðloðandi, gerðu sér dælt við ferðamenn í vöku og svefni, berðu kofann utan eða ríðu húsnum næturlangt, þótt nú sé víðast úr þeim allur mergur.

Til er aragrúi sagna og munnmæla um gistingu manna í sæluhúsum og gangnakofum og reimleika á slíkum stöðum. Skulu hér rifjaðar upp nokkrar slíkar sögur, þeim til fróðleiks, sem ekki hafa átt þess kost að lifa slíka atburði og þekkja lítið til drauga og afturgangna sjálfir.

Norðvestur af Bolavöllum á Kolviðarhóli er Húsmúli. Framan við hann stóð sælukofi allt fram um miðja níttjándu öld við svokallaða Draugatjörn. Kofi þessi var tvær og hálf alin á breidd og þrjár álnir á lengd og í honum grjótbálgur, þakinn torfi, sem á gátu legið þrír menn. Tvær hurðir voru fyrir dyrum og gengu báðar inn í húsið. Sveinn Pálsson, læknir, getur þess í ferðabók sinni, að margir ferðamenn hafi látizt í þessum kofa, ekki fundið hann fyrr en þeir voru örmagna

af hungri og kulda.“

Í Sögu Kolviðarhóls er að finna frásögn af gistingu í Húsmúlakofanum. Hún er á þessa leið: „*Gömul sögn úr Ölvesi hermir, að eitt sinn hafi ferðamaður um vetur í vondu veðri komið austan yfir Hellisheiði. Hann hafði náttstað í sæluhúsinu, lokaði dyrum að sér og lagðist til svefns. — Að nokkurri stundu liðinni heyrði hann að komið var við hurðina og gerð tilraun til að komast inn. Sá, er inni var, hugði það draug vera og opnaði ekki. Heyrði hann um hrið þrusk utan við hurðina, en svo þagnaði það. Um morguninn, þegar maðurinn leit út, brá honum ónotalega við. Utan dyra lá dauður maður. Var það sá, er um kvöldið hafði knúð hurðina og maðurinn hafði haldið vera draug. — Þetta spurðist víða og þóttu hörmuleg mistök. Eftir það hafði alvarlega verið brýnt fyrir ferðamönnum að loka aldrei húsinu að sér um nætur*“.

Þessi saga mun raunar vera til í ýmsum tilbrigðum víða um land og heldur hver sögumaður fast við sína útgáfu og telur hana réttasta, leggur jafnvel fram óyggjandi sannanir fyrir máli sínu, ef því er að skipta. Í Hellukofanum gamla á Hellisheiði, sem enn stendur, bar líka eitthvað á reimleikum. T.d. segir frá því í Þjóðsögum Ólafs Davíðssonar, að einu sinni lágu þar menn. Þeir heyrðu skarkala mikinn uppi á húsinu alla nóttina og hugðu, að draugur hefði valdið honum, enda þóttust þeir sjá einhverja ófreskju í dyrunum við og við. Þá var gamla sæluhúsið á Kolviðarhóli alræmt draugabæli og eru margar sögur til af reimleik um þar. Ein þeirra er skrásett af Þorsteini Erlingssyni og er á þessa leið:

„Einu sinni voru fimm Fljótshlíðingar á leið suður í ver. Það voru þeir Ísleifur Sigurðsson frá Barkarstöðum, Sigurður Ólafsson, vinnumaður þaðan, Halldór Jónsson frá Eyvindarmúla og svo sinn maðurinn frá hvorum bænum Árkvörn og Háamúla. Þeir félagar gengu suður Hellisheiði og lágu um nótt í sæluhúsinu á Kolviðarhóli. — Þeir kveiktu ljós og fóru að sofa, eftir að hafa matazt, nema Halldór. Hann gat ekki sofnað og lá vakandi um hrið. Allt í einu heyrði hann eitthvað gnauð fyrir utan kofann, en því næst heyrði hann, að einhver klifraði upp á kofapakið og tók að lemja þekjuna — beggja megin á víxl. Halldóri þótti þetta kynlegt, og tók hann það til bragðs að vekja Sigurð. Þeir fóru út og leituðu í kringum kofann, en urðu einskis vísari, fóru því inn aftur, en jafnskjótt og þeir voru komnir inn, var hurðinni hrundið upp og lamið á þilið; lagði þá vindsúg inn um kofann, og slokknaði ljósið. Þeir Halldór og Sigurður kveiktu þegar aftur; fóru svo út, tóku jötu og skorðuðu hana fyrir dyrnar að innan. Eftir það voru dyrnar í skorðum, en þeir heyrðu högg og ókyrrð úti fyrir lengi nætur.“¹¹⁶

Sjóðir fyrir sæluhúsin voru stofnaðir með samskotum og er Sæluhússjóðurinn í Fóelluvötnum, stofnaður 1838 með samskotum fyrir forgaungu Jóns bónda Jónssonar á Elliðavatni. Hann er

¹¹⁶ Alþýðublaðið 31. ágúst 1967, bls. 7 og 11

nú talinn 50 rd. með 4 % leigu í jarðabókarsjóðnum og sjóðurinn fyrir sæluhúsið á Kolviðarhóli, stofnaður með samskotum fyrir forgaungu síra Páls Jónssonar(Matthiesens) í Hjarðarholti í Döllum. Hefir verið undir stjórn stiptamtmanns síðan 1858,4 og er nú talinn 140 rd. 23 sk. með 3/2% leigu í jarðabókarsjóðnum.¹¹⁷ Í Sunnapóstinum er finna bréf Jóni Jónssyni á Elliðavatni:

„Ég finn skyldu mína opinberlega að láta þakklæti í té, þeim heiðurs mönnum, sem í Rangárvalla og Árnessýslum ásamt Álftaneshrepp, og einkum í Reykjavík, hafa skotið fram fríviljugum gjöfum til viðhalds því sæluhúsi, sem ég fyrir nokkrum árum byggði í þeim svo kölluðu: Fóelluvötnum [Sandskeið].

Sömuleiðis finn ég mér skylt að gera þeim, sem svo góðmótlega litu á almennings nauðsyn,



Tóft af Sæluhúsinu á Sandskeiði

grein fyrir meðferð á þessum tillögum. Þó lítið vantaði uppá að innkomin tillög urðu 50 rbð. Silfurs, eru samt 50 rbð. innsettir í Jarðabóta kassann, í þeirri meiningu, að árleg renta nægi til hússins viðrhalds; en þessir 50 rbð. standa óhreyfðir eins og innistæða. Sýslumaðurinn í Gullbringu sýslu annast um að húsinu verði viðhaldið af rentu þessara peninga. - Elliðavatni þann 4ða maí 1838 - Jón Jónsson.“¹¹⁸

Nokkur orð um vegina

Berg Thorberg, amtmaður, skrifar um vegi og vegagerð í Tímarit Hins íslenska Bókmenntafélags árið 1880:

„Eitt af því, sem allir hafa verið samdóma um að þyrfti mikilla endurbóta við hér á landi, eru vegirnir, en lítið hefir verið gjört til þess að koma þessum endurbótum fram fyrri en nú 5 síðustu árin eptir að lögin um vegina á Íslandi 15. október 1875 náðu gildi. Að vísu hafa lengi verið til lagaákvæðanir um vegabætur, svo sem Jónsb. Llb. 44. kap. og réttarbót Eiríks konungs, sem

¹¹⁷ Ný félagsrit, 24. árg 1864, bls. 150

¹¹⁸ Sunnapósturinn 3. árg. 1938, 6. tbl., bls. 95-96

þar við er tengd, og frá 18. öldinni konungsbréf 29. apríl 1776. Eptir Jónsbók áttu vegirnir að vera 5 álna breiðir, og eptir konungsbréfinu 6 álna breiðir; en landið fékk hvorki 5 álna né 6 álna breiða vegi þrátt fyrir þessar ákvarðanir; því þar til vantaði hið nauðsynlega skilyrði, afl þeirra hluta, er gjöra skal, þar sem eigi hafði verið lagt neitt fé til vegagjörðanna, heldur ætlazt til, að þær eingöngu skyldu framkvæmast með skylduvinnu, en sú skylduvinna, sem fengizt gat, var ónóg, og fyrirkomulagið ekki vel fallið til þess, að árangurinn yrði mikill.

Með tilskipun 15. marz 1861 var nú gjörð alvarleg tilraun til að koma vegamálinu í betra horf, og má ekki segja, að sú tilraun hafi orðið með öllu árangurslaus, en þó voru þau 15 ár, sem tilskipun þessi stóð óbreytt, nægilega langur reynslutími til að sýna, að eigi mundi auðið, með því fyrirkomulagi, sem þar var fyrir skipað, að fá viðunandi vegi í landinu. Eins og kunnugt er, skiptir tilskipun þessi vegunum í þjóðvegi og aukavegi. Til þjóðveganna, sem voru allir helztu byggðavegir og fjallvegir, var lagt peningagjald, sem átti að nema hálfu dagsverki eptir verðlagsskrá fyrir hvern verkfæran karlmann frá 20 ára að 60; en vegagjörðir á aukavegum áttu að framkvæmast með skylduvinnu af íbúum hvers hrepps. Gjald það, sem þannig árlega var lagt til þjóðveganna, er nokkuð breytilegt eptir verðlagsskránum.

Með lögum 15. október 1875 hefir vegamálinu þokað meira áfram en nokkru sinni áður; enda hefir fjárveitingarvaldið síðan sýnt, að það vill, að lög þessi verði eigi dauður bókstafur sökum fjárskorts. Þannig hefir verið lagt til vegabóta í fjárlögunum 1876-1877 fyrir bæði árin 15000 kr., fyrir 1878 og 1879 fyrir hvort árið 15000 kr., og fyrir 1880 og 1881 hin sama upphæð. Lög þessi skipta vegunum í fjallvegi og byggða vegi, og hinum síðarnefndu vegum aptur í sýsluvegi og hreppavegi. Gjöldin til fjallveganna eiga að greiðast úr landssjóði. Til sýsluveganna er lagt gjald það, sem í tilsk. 15. marz 1861 var ákveðið til þjóðveganna, og til hreppsveganna er lagt jafnmikið gjald og reiknað á sama hátt, en sem menn mega vinna af sér, ef þeir kjósa það heldur en að greiða gjaldið í peningum. En það er eigi tilgangur minn að skrifa hér ritgjörðum vegina á landi voru yfir höfuð, heldur að eins að gefa stutta skýrslu um vegagjörð, sem framkvæmd hefir verið á nokkrum fjallvegum í suðuramtinu og vesturamtinu, síðan lögin frá 15. okt. 1875 náðu gildi, af því að eg hefi haldið, að skýrsla þessi kynni þykja í ýmsu tilliti þess verð, að hún yrði almenningi kunnug. Það eru að eins þrjú fjallvegir í suðuramtinu og vesturamtinu, sem enn hefir verið lokið við, og eru þeir þessir: 1. Hellisheiðar-fjallvegur, 2. Kaldadalsfjallvegur, og 3. Holtavörðuheiðar-fjallvegur.

1. Hellisheiðar-fjallvegur, með Kömbum að austan og Svínahrauni að vestan. Vegur þessi er aðalþjóðvegurinn milli Arnessýslu, Rangárvallasýslu og Skaptafellssýslu á aðra hlið og Gullbringu- og Kjósarsýslu og Reykjavíkur á hina. Kambar eru að lengd 1011 faðmar; Hellisheiði frá Kömbum alla leið niður fyrir neðra Hellisskarð og ofan undir Kolviðarhól 4431 faðmar; Svínahraun 3045 faðmar, og allur vegurinn til samans 8487 faðmar. Á Hellisheiði get eg

tilgreint lengd nokkurra einstakra vegarkafla. Frá Kambavegi suður fyrir Eystriþrívörður (sem eru 500 fððmum fyrir sunnan Hurðarásvötn), eru 1704 faðmar. Frá Eystri-Þrívörðum nokkuð suður fyrir Biskupsvörðu eru 1660 faðmar. Frá þessum vegarkafli suður í Efra-Hellisskarð 508 faðmar, og þaðan niður Neðra-Hellisskarð og ofan undir Kolviðarhól 559 faðmar. Miðkaflinn á Hellisheiði er að mestu leyti ruddur vegur, en annars er að mestu leyti, eða nálega að öllu leyti á þessum fjallvegi upphækkaður vegur. Yfir höfuð telst svo til, að nálega 4/5 fjallvegar þessa sé upphækkaður vegur.

Vegagjörð þessi kostaði alls 32015 kr. 41 a., eða að meðaltali 3 kr. 77 a. faðmurinn. í Kambaveginum kostaði hver faðmur 4 kr. 65 a., á Hellisheiði að meðaltali 3 kr. 6 a. (í austasta kaflanum 5 kr., í miðkaflanum 70 a.); í Svínahrauni að meðaltali 4 kr. 52 a. Öll þessi vegagjörð var framkvæmd eptir samningum um ákveðna borgun fyrir hvern faðm í hverjum vegarkafli, en fyrst voru reynd undirboð, en hin umsamda borgun varð talsvert lægri en undirboðin. “¹¹⁹

Í Ísafold árið 1894 er fjallað um vegagerð:

Þessa árs landssjóðsfje til vegagerða stendur til að varið verði mestöllu á þessum 3 stöðum:

1., til akvegar yfir Hellisheiði, háheiðina sjálfa ásamt Kömbunum að austan og brekkunni upp frá Kolviðarhól að vestan, upp hjá Reykjafelli, samkvæmt því er ráðgert var á síðasta þingi. Skal unnið á 2 stöðum, austan og vestan, og á Erlendur Zakariasson að standa fyrir vegagerð á austurkaflanum, framhaldi af Ölfusveginum nýja og upp Kamba, en Páll Jónsson að byrja að vestanverðu. Ekki er búizt við að lokið verði við heiðina fyr en á næsta sumri.

2., til framhalds akvegarins yfir Mosfellsheiði. Þar á Einar Finnsson að vera verkstjóri. Hann hefir verið nokkur ár í Norvegi við vegastörf; kom aptur í haust. “¹²⁰

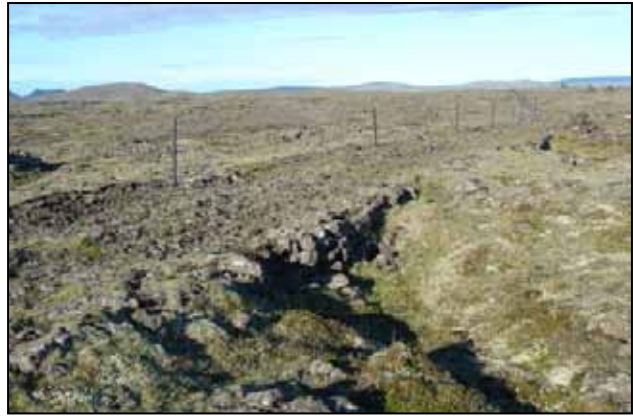
Símon Jónsson ritar um vegina í Þjóðólfi 1897:

„Eins og kunnugt er, var vegur þessi lagður yfir heiðina sumarið 1895 og um Kamba sumarið 1894. Allir, sem um veg þennan fara á auðu, eru sammála um, að hann sé hinn vandaðasti, með vatnsbrúm á hentugum stöðum o. fl. Vegur sá, sem áður var farinn, liggur nokkru norðar. Þegar vestur á fjallið kemur er alllangur spölur á milli þeirra, sem stafar af því, að eldri vegurinn er fyrir norðan Reykjafell ofan Hellisskarð — það er bein stefna — en nýi vegurinn liggur sunnan undir Reykjafelli ofan Lágaskarð. Séu leiðir þessar byrjaðar jafn snemma og að eins farinn klyffjagangur, reynist allt að 8/4 kl.st. mismunur á vegalengdum þessum. Allir kjósa

¹¹⁹ Tímarit Hins íslenska bókmenntafélags, 1. árg. 1880, bls. 254-257

¹²⁰ Ísafold 28. apríl 1894, bls. 85

það heldur að fara syðri leiðina meðan kleyft er, þótt hún sé lengri. En því miður liggur vegur sá víða lágt og safnast því snjór yfir hann á stöku köflum, einkum í brekkunum sunnan undir Reykjafelli. Samt mundi það ekki verða til fyrirstöðu að nota veginn á vetrum, og sannfærður er eg um, að vart mun drífa niður svo mikinn snjó, að sú leið yrði ekki þægilegri og öruggari, en nyrðri leiðin, sem liggur



Kambavegur 1877-1878

um klungur og gjótur, sem eru afar hættulegar yfirferðar, þá snjór er yfir, og svo, eins og áður er sagt, er Hellisskarð á þeirri leið, sem optast er lítt fært með klyffjaburð á vetrum, þótt farið sé. — Þrátt fyrir örðugleika þá, sem eg hef þegar talið viðvíkjandi nyrðri leiðinni, er hún þó fremur notuð nú að vetrinum, sem stafar af því, að allt frá fornöld hefur sá vegur verið varðaður, og vita það allir, sem um Hellisheiði hafa farið í myrkri eða byl, að ekki hefði verið unnt að komast til mannabyggða, ef vörðurnar hefðu ekki vísað á leiðina. — Fyrir stuttu fór eg um þennan áminnsta veg, og sá mér til stórrar undrunar, að meiri hluti af vörðunum fyrir austan Eystri-Þrívörður var annaðhvort alveg dottinn eða hálfhruninn, sem stafar sjálfsagt meðfram af hinum miklu jarðskjálftum í sumar þar nálægt, og svo hinu, að búizt var við, að gamli vegurinn mundi leggjast niður, þegar nýr, upphleyptur vegur kom rétt að kalla við hliðina á honum. Reynslan sýnir nú, að svo er ekki, enda verður gamli vegurinn alltaf meira og minna notaður af göngumönnum, ef vörðunum er haldið við, sem sjálfsagt er. Það er því mjög leiðinlegt, að ekki var ráðin bót á þessu í haust, áður en vetrarferðir hófust, því fullyrða má, að varla komi sá dagur, að ekki sé meiri eða minni umferð um heiðina, enda er Hellisheiði fjölfarnasti fjallvegur á landinu. Þá er til nýja vegarins kemur, er þess að geta, að hann er óvarðaður enn, og fyrir því eru menn optast neyddir til, að halda meðfram vörðunum og fara gamla veginn — eða fara nýja veginn þar til hann þrýtur af ófærð, eða menn villast út af honum, sem sem opt kemur fyrir, og lenda svo ef til vill í ógöngum.

Út af þessu er það almennt álit, að ekki sé unandi við þetta lengur, og bráðnauðsynlegt sé, að varða veg þennan hið bráðasta, helzt á næsta sumri. Væri þá best að byrja á Kambabrún og setja vörðurnar þétt með annarri hlið vegarins, alla leið niður á Kolviðarhól. Merki (hella eða annað) ætti að vera úr einni hliðinni á þeim og vissi það eptir veginum og í sömu átt á öllum, því ella gæti það valdið ruglingi; 50—60 faðmar virðist hæfilegt millibil milli hveurrar vörðu, annars er það ekki ugglaust, því opt er mjög myrkt upp á fjallinu, ef vont er. Þrjú dæmi hef eg fyrir mér, sem sýna, að hættulegt er að ferðast nýja veginn, ef misjafnt er veður og færð. Í fyrra lagði Ísak austanpóstur við 2. mann og 6 hesta vestur á heiði; áliðið var dags og illt útlit, þeir fóru nýja

veginn meðan til sást, kafaldsbylur var á, og töluvert frost. Svo fóru leikar, að þeir villtust, því ekki var unnt að fylgja veginum, og urðu þeir því að hafast við um nóttina upp á háfjalli, og náðu þeir við illan leik niður á Kolviðarhól morguninn eftir, enda var þá upplétt. — Fyrir stuttu lögðu tveir menn vel hraustir upp á fjall



Vörður á Hellsheiði

með 8 hesta með klyffjum. Bezta veður var á, og ófærð lítil á nýja veginum; réðu þeir því af að halda hann; þegar vestur á fjallið kom datt á þá svartabyllur með frosti, þeir villtast út af leiðinni, Ientu í klungrum og ófærum, urðu þeir því að taka af, og náttu sig þarna upp á fjalli, og er ekki að vita, hvaða skaði af þessu hefði hlotizt, ef ekki hefði birt upp snemma daginn eftir, og þeir náð vestur af fjallinu. Þriðja dæmið er af göngumönnum, sem fóru eftir veginum, meðan unnt var, en villtust sem hinir, en náðu þó með mestu herkjum á Kolviðarhól, og hrepptu þeir sem hinir, er í raunir þessar höfðu ratað, hinar alúðarfyllstu viðtökur hjá hinum vel þekkta gestgjafa þar, Guðna Þorbergssyni, sem lætur sér einkar annt um að taka sem best á móti ferðafólki; en ýmsra örðugleika vegna er honum það ekki unnt, eins og viljinn býður.

Af þessum og fleirum dæmum, sem auðvelt væri að nefna, er vegurinn nú mjög illa ræmdur, og fullyrða má, að undir sömu kringumstæðum verður hann ekki farinn nema þá best og blíðast er, eða á auðu, og mun hann þá helzt til dýr að liggja ónotaður þann tíma árs, sem mest ríður á góðum vegi. Í þess stað er vegurinn nú hálfgerð svikamilla, — en hættuleg getur hún orðið fyrir líf og eignir manna, ef ekki er aðgætt í tíma“.¹²¹

Nokkur orð um orður og titla

„Ferðamaður“ skrifar um vegagerðarmanninn Erlend Zakaríasson í Fjallkonuna árið 1907:.

„Misvitur er Njáll.“ Mikið var um dýrdir, þegar kóngurinn okkar var hér í sumar, og margir voru þeir, sem þá fengu með nafnbótum viðurkenningu þess, að þeir væru í ýmsum eignum fremri

¹²¹ Þjóðólfur 49. árg. 1897, 14. tbl., bls. 54 tbl.

en aðrir menn. Einn maður fékk jafnvel heiðursmerki fyrir það, að hann kunni einstaklega vel að sitja í vagni og láta hesta hlaupa fyrir honum, og var þó vagninn að vísu oftast tómur að öðru en því, að ekillinn sat í honum sjálfur. En hafi nú verið ástæða til þess, að sæma mann heiðursmerki fyrir það, að geta slysalaustr látið vana hesta fara með vagn, eftir slóttum og góðum vegi á sumardag, þá hefði eigi verið minni ástæða til þess að minnast þeirra, er staðið hafa fyrir því, að leggja þessa góðu vegi, og þá eigi sízt þess manns, er lengst allra núlifandi Íslendinga hefir staðið fyrir verkum við vegagerð síðan farið var að leggja vagnfæra vegi hér á landi, og meðal annars sagt fyrir verkum við lagning meiri hluta þeirra vega, er farið var um með konungsföruneysi í sumar.¹²²

Maður þessi er herra Erlendur Zakaríasson, sem nú er bóndi í Kópavogi, en starfar enn að vegagerðum sem verkstjóri; og er vonandi að hans njóti lengi við til þeirra starfa, því að öllum öðrum ólöstuðum munu fáir menn, ólærðir í þeirri grein, hafa leyst þau verk betur af hendi en hann. Hann hefir nú um 20 ár staðið fyrir vegagerðum fyrir stjórn þessa lands. Hann stóð fyrir Mosfellsheiðarvegagerðinni frá Geithálsi upp á móts við Seljadal og yfir háheiðina, ennfremur vegagerðinni yfir Hellisheiði frá Reykjafelli, yfir Hellisheiði og Kamba, Hann gerði veginn yfir Ölfusið og Flóann austur að Þjórsá, brautina frá Ölfusárbrúnni til Stokkseyrar og Eyrarbakka, veginn frá Borgarnesi áleiðis til Stykkishólms og upphaf flutningabrautarinnar frá Borgarnesi upp Borgarfjörðinn. Í Mýrdal í Skaftafellssýslu hefir hann staðið fyrir vegagerð og nú síðustu árin er hann að leggja flutningabrautina eftir Fagradal í Reyðarfirði. Í sjálfu sér eru nafnbætur (orður og titlar) ekki mikils virði; en úr því að verið er nú að útbyta verðlaunum fyrir störf í þarfir lands og þjóðar, hvort heldur andleg eða verkleg, þá eiga þeir að fá þær, sem öðrum eru fremri að verðleikum; því annars missa þær alveg gildi sitt.

Maður sá, er eg nefndi, hefir aflað sér þekkingar sinnar á vegagerðum af eigin rammleik. Hann sótti eitt sinn um lítilsháttar styrk til alþingis til þess að fara utan og kynna sér vegagerðir í Noregi. En hið háa alþingi synjaði honum styrksins; það hefir víst veitt fé sitt til einhvers annars þarfara þá! Hefði Erlendur verið með í konungsförinni í sumar, gæti verið að einhver hefði getið þess, að þar væri maðurinn, sem staðið hefði fyrir því, að leggja meiri hluta þeirra vega, er farið var um. En af því hann var eigi þar staddur, hefir líklega enginn munað eftir honum. Það vill oft fara svo, að þeim er gleymt, í ýmsum efnum, sem eru ekki altaf við hendina. Raunar býst eg við, að ekki hefði þótt ástæða til að kynna Erlend hans hátígn konunginum; því það var auglýst, að þeir, sem vildu láta kynna sig, ættu allir að vera kjólklæddir! En Erlendur er sjaldan þannig klæddur, fremur en aðrir þeir, er að vegum þessa lands vinna. Þeir verða að gera sér að góðu að ganga í erfiðisfötum og liggja á fjöllum uppi í tjöldum, við illan aðbúnað, hverju sem viðrar. —

¹²² Fjallkonan, 24. árg. 1907, 45. tbl., bls. 176

Nú býr Erlendur á Þjóðjörðinni Kópavogi, og hefir gert þar íbúðarhús úr steini, og mun hafa í hyggju að byggja þar líka peningshús úr sama efni. Væri eigi nema sanngjarnt, að láta mann þennan fá keypta þessa jörð við hæfilegu verði, ef hann óskar kaups á henni. Hann hefir unnið með trú og dygd í þarfir þessa lands, og farið mjög sparlega með fé það, er honum hefir verið trúað fyrir, unnið sjálfur fyrir litlu kaupi, í samanburði við það, sem borgað er fyrir slík verk í öðrum löndum, og einnig þótt borið sé saman við laun fyrir ýms önnur störf hér á landi.”¹²³

Erlendur Zakaríasson

“Það hefir stundum verið minst á það í blöðum og tímaritum okkar, hvað þjóðfélagið sýndi litinn sóma eða veitti litla eftirtekt ýmsum mönnum, er að einhverju leyti stæðu öðrum framar, annað hvort að andlegu atgjörfi eða þá að verklegum framkvæmdum, og helzt farið að minnast þeirra, þegar þeir væru dauðir:

Eg vildi nú með línun þessum leyfa mér að minna þjóðfélag okkar á einn mann, er enn til þessa hefir verið settur hjá því að það opinbera hafi lítið til hans, eða sýnt honum neina viðurkenningu fyrir mikið og þarft verk, sem hann hefir unnið í þarfir þessa lands á undanförunum árum, en er nú þrotinn að sjón og starfskröftum. Þessi maður er vegaverkstjóri Erlendur Zakaríasson, sem nú er bóndi í Kópavogi. Hann hefir unnið að vegalagningu á þessu landi í tuttugu og sex sumur; og af þeim hefir hann haft á hendi verkstjórn alla í tuttugu og þrjú sumur, og mun hafa haft frá tuttugu til níutíu verkamenn í sinni þjónustu hvert sumar. Hann var fyrst verkstjóri á Mosfellsheiði, og lagði veginn frá Borgarhólsmel að Þrívörð m, sem vera mun um 10 kíló m. Hann bygði Mosfellsheiðarveginn frá Geithálsi upp á móts við miðjar Seljadalsbrúinir, sem er um 10 kíló m. Hann stóð fyrir lagning vegarins austur, frá því laust fyrir austan Reykjafell á Hellisheiði, yfir heiðina, yfir Kamba yfir Ölvesið, allan flóann að Þjórsárbrú og er sú vegalengd um 42 kíló m. Hann bygði Eyrarbyggðabrautina frá Ölvesárbrúnni að Eyrarbakka, sem er 11 kíló m. Hann var í Mýrdalnum í Vestur-Skaftafellssýslu og lagði þar um 7 kíló m. af vegi. Hann stóð fyrir lagning vegarins frá Borgarnesi vestur yfir Hítar á, sem vera munum 25 kíló m. Einni frá Borgarnesi upp Borgarfjörðin upp fyrir Öskjuholt, sem er 5 kíló m. Hann var verkstjóri við lagning Fagra dalsbrautarinnar í Suður-Múlasýslu og er sá vegur 30 kíló m. Hann lagði veginn austur að Ingólfsfjalli, Grímsnesbrautina yfir Sogið, um 14 kílómetra. Hefir hann þannig staðið fyrir lagning vega er vera munu m 150 kíló m., af vegum hér sunnan og austanlands, og hefir enginn maður mér vitanlega fræðslulögum.

Erlendur hætti vegaverkstjórn árið 1913 og fór þá í hafnargerð Reykjavíkur; eg skal litlum getum leiða um það hver ástæða hefir verið fyrir því, en líklegt er að honum hafi boðist þar

¹²³ Fjallkonan, Ferðamaður, 24. árg. 1907, 45. tbl., bls. 176

betri kjör, en eg tel það skaða fyrir þjóðfélagið þegar þeir menn er reynst hafa velvið eitthvað það starf er þeir hafa að miklu leyti gjört að lífsstarfi sínu, skuli þurfa að hætta við það á þeim tíma, sem þeir enn eru velstarfhæfir. Nú hefir Erlendi á síðustu tveim árum mjög farið hnignandi sjónin, og vel gæti eg trúað því að verahans um langt skeið í hvítum tjöld-Um, og þá eigi hváð síst að vera oft í vindi og sólskini við að „stika út” sem kallað er í vegagjörð, hafi skemt sjónina. Mér findist mjög vel við eiga að landið sæi sóma sinn í því að veita þessum þreytta og þarfa starfsmanni sínum einhvern ellistyrk, sem viðurkenningu fyrir langa og dygga þjónustu í þarfir þessa lands. Eg skal eigi gjöra að uppástunguminni hvað mikið það ætti að vera, til þes “ætla eg að hinir vísu löggjafar séu mér færari, en ég vona að þessi mín tillaga eða uppástunga verði vel séð af þeim fjölmörgu landsmönnum er notið hafa verka Erlendar, og telji það alls eigi eftir þótt honum væri einhver virðing og viðurkenning sýnd. Í Hafnarfirði 17. júní 1919.¹²⁴

Járnbrautir – umræða

Á fyrsta og öðrum áratug 20. aldar var allnokkur umræða í gangi um hvort leggja ætti járnbrautir fremur en akvegi um ákveðin svæði landsins, einkum á Suð-Vestur- og Suðurlandi. Í Lögréttu 1916 er m.a. fjallað um þetta efni: „Gera má ráð fyrir því, að nýjan veg þyrfti að leggja, t. d. frá Reykjavík að Ölvesárbrú, hæfan fyrir stærri bifreiðir. Sá vegur mundi verða nokkru dýrari hver kílómetri en járnbrautarvegurinn, sem landsverkfræðingurinn hefur áætlað að kosta mundi 5267 kr. hver kílómetri með kanthleðslu. En hann yrði meir en þriðjungu styttri. Að vísu má búast við að bifreiðarvegurinn yrði að vera talsvert breiðari, 5 metra (8 álnir), og þúkaður”, en taka má það með í reikninginn, að bifreiðarvegurinn getur verið með töluvert meiri halla en járnbrautarvegur. Við það sparast mikið af uppfyllingum, sem gerir járnbrautarvegagerðina svo dýra. Á hinn bóginn má gera ráð fyrir, að járnbrautarvegur landsverkfræðingsins sje of lágt áætlaður.“

Undirbúningur að gerð járnbrautarvegur var einnig gerð til að koma á varanlegum samgöngum milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar eins og sjá má í gjörðabók bæjarstjórnar Hafnarfjarðar 1918.¹²⁵

“Ár 1917, hinn 10. apríl, átti bæjarstjórnin fund með sjer á venjulegum stað og tíma, var honum stýrt af bæjarstjóra Magnúsi Jónssyni. Fjarverandi voru Þórarinn Böðvarsson og Magnús Jóhannesson.

„1. Út af fyrsta lið dagskrárinnar samþykkti bæjarstjórnin eptirfarandi tillögu:

¹²⁴ Morgunblaðið, Sigurgeir Gíslason, 15. ágúst 1919, bls. 3-4

¹²⁵ Útskrift úr gjörðabók bæjarstjórnar Hafnarfjarðar (Þ.Í. Db.4, Nr. 585)

Með tilliti til þess að fyrrverandi landsverkfræðingur hefur ráðið frá því að ákveða hver leiðin yrði til samtengingar veginum Hafnarfjörður-Reykjavík við flutningabrautina austur, þá samþykkti bæjarstjórnin að skora á landsverkfræðinginn að koma sem fyrst fram með fasta áætlun um það, hvaða leið Hafnarfj.- Reykjavíkurvegurinn yrði lagður, ef stefnu hans yrði breytt þegar hann, sem vænta má verði bráðlega endurbyggður eða lagaður og breikkaður.- Að því búnu eða jafnframt ætti þá að byggja hina nýju samtengingu, sem þá eptir hlutarins eðli ætti að vera þjóðvegur eða flutningabraut. - Undirskriftir fundarmanna. “

Árið áður hafði greinilega verið unnið að undirbúningi járnbrautarlagningarinnar ef marka má gjörðabók sýslunefndar Kjósarsýslu: ¹²⁶

Eimreið austur í sveitir

Draumurinn um eimreið austur í sveitir - eftir Pálma Eyjólfsson

Aukapíngi sem haldið var í ágústmánuði árið 1894 var lagt fyrir Alþingi frumvarp, sem nefndist: „Frumvarp til laga um löggildingu félags með takmarkaðri hluthafaábyrgð til að halda uppi siglingum milli Íslandsog útlanda og í kringum strendur Íslands og leggja járnbrautir á Íslandi m.fl.“ Flutningsmenn voru þeir séra Jens Pálsson, sóknarprestur á Útskálum, alþingismaður Dalamanna og Jón Þórarinsson, skólustjóri Flensborgarskólans og þingmaður Gullbringu- og Kjósarsýslu. “

Potturinn og pannan í stóra málinu, sem kom á borð alþingismanna á þessu sumarþingi var Sigtryggur Jónasson, umboðsmaður Winnipeg. Sigtryggur var þá á fimmtugsaldri Hann hafði verið skrifari Péturs Havsteens, amtmanns, og húskennari. Þegar Sigtryggur hafði starfað í átta ár hjá Pétri var amtmanni vikið úr embætti. Sigtryggur flutti þá vestur um haf og varð meðal fyrstu landnámsmanna í Kanada. Hann efnaðist á viðarhöggi við járnbrautarfélög og var duglegur að bjarga sér og hneykslaðist á framtaksleysi heimþjóðarinnar. Hann reisti sér myndarlegt býli og nefndi það Möðruvelli eins og höfuðból amtmanns við Eyjafjörð. Hér er stuðst við bók Þorsteins Thorarensen, Vaskir menn, sem út kom árið 1971. Og hvert átti svo að verða hlutverk þessa mikla félags? Það var rakið í mörgum greinum frumvarpsins og verður hér aðeins drepíð á það, sem varðar Suðurlandið.

„Félagið hefur fullt leyfi og vald til að ákveða legustað fyrir einsporðar eða tvísporðar stál- eða járnbrautar, sem liggja: a) frá Reykjavík suður og austur gegnum Kjósar- og Gullbringusýslu, Arnessýslu og Rangárvallasýslu. í frumvarpinu var einnig greint frá öðrum sýslum, sem njóta

¹²⁶Úrdráttur úr gjörðabók sýslunefndar Kjósarsýslu (P.Í. Db.4, Nr. 585)

eiga samgöngubóta með jarnbrautum, allt norður í Eyjafjörð. Þetta fyrirhugaða félag átti að eiga öll hús við enda; stöðvar á jarnbrautunum svo og gistihús. Á jarnbrautarstöðvunum átti að selja mat, tóbak, vín og ölföng. Hvað er nú stóriðjan á Íslandi í dag á móti því, sem framkvæma átti eftir frumvarpinu, sem lagt var á borð alþingismanna þjóðarinnar í lok nítjándu aldarinnar? Það þarf átta milljónir króna á næstu tíu árum til að koma atvinnuvegum Íslands til góða og til að bæta samgöngur og verslun landsins. Stærsti pósturinn í þessari nýsköpun var jarnbrautin því með „telgraf-þræði“ var áætlun 6 milljónir króna. Þannig skrifaði áðurnefndur Sigtryggur í ársbyrjun árið 1889. Þetta var nefnt „Stóra málið.“

Fimm árum síðar efndi Sigtryggur til fundar í Góðtemplarahúsinu gamla, sunnan við alþingishúsið, þar sem alþingismenn geyma nú farartæki sín. Enn er gripið í bók Þorsteins Thorarensen, Vaskir menn, og þar segir svo: „Til þess er ætlast, að hinni fyrirhuguðu jarnbraut austur í Árnessýslu fylgi 20 opnir vagnar, er taki sex smálestir hver og 10 lokaðir vagnar, jafnstórir. Ennfremur eiga þar að vera sex ferðamannavagnar, III. flokks handa 32 farþegum hver, en tveir I. flokks handa 18 hver og tveir farþegavagnar. Til dráttar eru áætlaðar tvær eimreiðar. Getur hver eimreið dregið 20 vagna með 25 enskra mílna hraða á klukkustundinni, þar sem hallalaust er eða því nær 10 vagna upp halla 1:25. Of langt mál er að greina frá umræðum og blaðaskrifum um jarnbrautarmálið.“

Einn af stóru fundunum í Þjórsártúni

Það var hinn 30. júlí árið 1905 sem einn af þessum stóru fundum var haldinn í Þjórsártúni. Bogi Th. Melsteð var fyrirlesarinn eins og ræðumenn voru þá kallaðir. Hann nefndi erindi sitt „Verslun Íslendinga og samvinnufélagsskapur“. Svona eins og í framhjáhlaupi segir hann í erindi sínu:

„Ég heyri, menn nefna jarnbraut hingað úr Reykjavík. Ég minntist á jarnbraut í bæklungi mínum. Framtíðarmálum, fyrir fjórtán árum en vil nú leiða athygli manna að sporbraut fyrir „elektriska“ vagna. Slik braut er talin þrisvar sinnum ódýrari en jarnbraut þótt báðar séu reknar með gufu. Tveir „elektriskir“ „sporvagnar geta flutt 150 manns í einu eða áburð af 150 hestum. Þeir geta hæglega farið á dag fram og aftur jafnlanga leið og héðan til Reykjavíkur. Orkuna til að knýja vagnana mætti fá rétt hjá fundarstaðnum úr Búðafossi í Þjórsá.“

Ræðumaðurinn var nánast á heimaslóðum því hann var frá Klausturhólum í Grímsnesi. Bogi var einn af frumkvöðlum samvinnufélagsskapar og sláturhúsa. Þó að hann hafi á sínum tíma verið þekktastur fyrir sagnfræðirit sitt, hafði hann áhuga á samgöngum með jarnbrautum, síma og hitaveitu. En ekki tókst málafylgjumanninum að hrífa þingheim með sér í jarnbrautarmálinu. Daufu eyrun voru of mörg. Um aldamótin var talað um jarnbrautarferðir frá Reykjavík austur

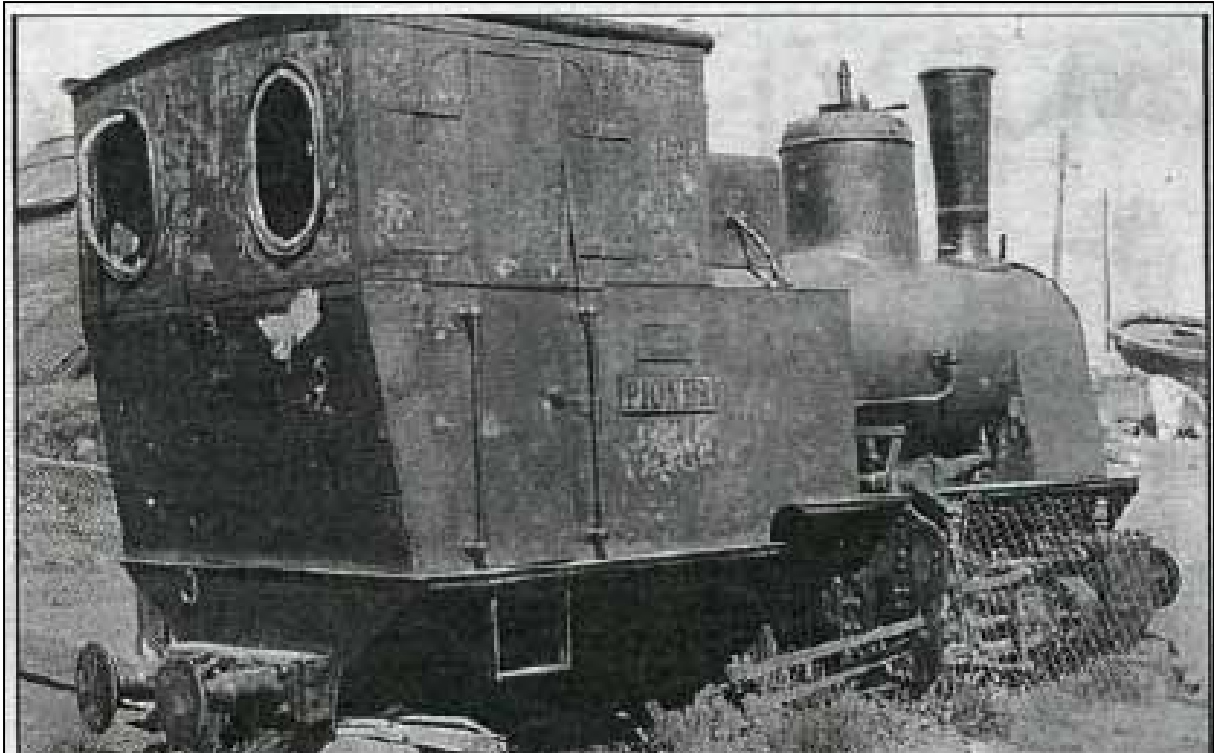
að Þjórsá og var þá höfð í huga samvinna við breska aðila. Dr. Valtýr Guðmundsson var kosinn á þing í Vestmannaeyjum í júnímánuði 1894, en þá um sumarið var aukþing. Var hann þá helsti forystumaður þess að veita fyrirhuguðu ensk-íslensku félagi leyfi og fjárstyrk til járnbrautarlagningar á Íslandi og til að halda uppi beinum gufuskifaferðum milli Reykjavíkur og Englands, ásamt strandferðum umhverfis landið. Innan sjö ára skyldi félagið hafa lagt mjóspora járnbraut frá Reykjavík austur að Þjórsá. Aðalforgöngumaður málsins var áðurnefndur Sigtryggur Jónasson, sem staddur var í Reykjavík um þingtímann og taldi sig hafa 900 þúsund króna loforð frá væntanlegum félagsmönnum, ef alþingi samþykkti það tillag úr landssjóði, sem farið var fram á. Þetta var mesta nýmæli um verklegar framkvæmdir, sem nokkurn tíma hafði komið fyrir alþingi. Umræðurnar á þingi fylltu 345 dálka í þingtíðindum 1894. Um járnbrautina var mest deilt, en flestir voru samþykkið gufuskifaferðum enda voru þær miklu betri eftir frumvarpi dr. Valtýs, en þær sem Sameinaða gufuskifafélagið hélt uppi.

Frumvarpið um járnbrauta- og siglingafélagið var samþykkt í neðri deild, en til efri deildar kom það svo seint, að ekki var tími til að ljúka málinu og féll það þar með úr sögunni.

Heimborgarhljóð stundvísinnar

Það var hinn 17. apríl árið 1913 að fyrsta og eina járnbrautin á Íslandi var tekin í notkun. Járnbrautarteinar lágu frá Öskjuhlíðinni í Reykjavík, sem þá var enn óbyggð, og niður að Reykjavíkurhöfn, sem nú er hin eldri Reykjavíkurhöfn. Grjótflutningarnir voru miklir í þetta stóra mannvirki. Sagt er frá því í blöðum að hinn 10. nóvember 1913 hafi farþegar verið fluttir í fyrsta og eina skipið með járnbrautarlest. Verktakar við Reykjavíkurhöfn breyttu vöruflutningavögnum til að geta flutt blaðamenn og fleiri frá höfninni upp í Öskjuhlíð þar sem grjótnáman var þá. Það mun hafa komið fyrir að Reykvíkingar fengju sér sunnudagsskemmtiferð með Pioneer-eimreiðinni upp í Skólavörðuholt og Öskjuhlíð. Meðan á hafnargerðinni stóð var járnbrautin talsvert notuð til vöruflutninga. Olíubirgðastöð var þá komin í Örfirisey og þangað flutti járnbrautin olíu á tunnum, en á þeim árum var steinolía enn mikið notuð í Reykjavík. Saltað kindakjöt í tunnum, sem þá var góð útflutningsvara, var flutt frá húsi Sláturfélags Suðurlands við Skúlagötu, en skammt þaðan var hið virta fyrirtæki, Völundur og þangað flutti járnbrautin timbur frá skipshlíð. Þá var og steypumöl í Landspítalann flutt með járnbrautinni.

Margir muna enn í dag eftir þungum slögum frá eimreiðinni, járnbrautarteinum og hinum reglubundna hvini. Eimreiðarstjórinn flautaði svo undir tók þegar farið var yfir Hverfisgötuna og Laugavegin, vestan við gömlu gasstöðina og á þeim slóðum þar sem lögreglustöðin var síðar reist. Einnig var flautað hátt og hressilega þegar farið var yfir Hafnarfjarðarveginn gamla. Heimborgarhljóðin glumdu yfir höfuðborginni, hljóð stundvísinnar, sem einkennir járnbrautarferðir út í hinum stóra heimi. Hafnarsmiðjur, rauðmáluð lágrest hús með svörtu



Eimreiðin Pioneer gekk eftir þeirri einu járnbraut sem lögð var á Íslandi frá Öskjuhlíð að Reykjavíkurbahn vegna hafnarframkvæmda 1913. Eimreiðin er nú varðveitt í Árbæjarsafni.

þaki, voru á þeim slóðum þar sem síðar kom Miklatorg, austan við Landspítalann.

Hafnarsmiðjan var birgðastöð og skýli yfir eimreiðarnar. Ekki var hægt að snúa eimreiðunum við eða breyta stefnu þeirra að Öskjuhlíðinni þannig að þær drógu ýmist farmvagnana eða ýttu þeim á undan sér. Þann 9. mars árið 1913 varpaði gufuskipið Edvard Grieg akkerum þar sem síðar varð hafnarmynni Reykjavíkurbahnar, en þetta skip kom með verkfæri til hafnargerðarinnar og N.P. Kirk yfirverkfræðing.

Hálfum mánuði síðar höfðu hundrað manns hafið vinnu við að leggja járnbrautarteina úr Öskjuhlíðinni yfir Melana og vestur á Granda og var því verki lokið um miðjan apríl. Síðan var önnur braut lögð úr Öskjuhlíð yfir Skólavörðuholt og Arnarhólstún og niður á Batterí, á þeim slóðum, sem Seðlabankinn er í dag. Með áður nefndu skipi kom ein eimreið, nefnd Minör, og sama sumar kom svo önnur eimreið, nefnd Pioneer.

Áætlunarferðir austur í sveitir

Í árbók Verkfræðingafélags Íslands árið 1914 skrifar Jón Þorláksson, landverkfræðingur, síðar forsætisráðherra, borgarstjóri og formaður Sjálfstæðisflokksins, grein sem hann nefndi:

„Áætlunarferðir með eimreið austur í sveitir“

Hér skal gerð stuttlega grein fyrir aðalatriðum úr áætlun um þessa járnbraut, sem minnst er á í riti þessu á öðrum stað: Lega brautarinnar er ráðgerð frá Reykjavík um Þingvelli og Selfoss til Þjórsár, að lengd alls 112 km. Einnig er gert ráð fyrir hliðarálmú frá Selfossi til Eyrarbakka, að lengd 11 km. Hæð yfir sjávarmál mest 275 m. á þessari leið. Gerð brautarinnar: Breidd undirbyggingar er áætluð 4 m. og fylgt þeirri reglu, að gera brautina allstaðar upphækkada, en hvergi niðurgrafna, til þess að koma í veg fyrir hindranir af snjóalögum. “Þar lét Guðjón í Laxnesi, sem þá var vegaverkstjóri mæla snjóþykktina árin 1912-1918 og aftur 1924-1926, af þessum snjósmælingum var ályktað að járnbrautarlest gæti komist yfir Mosfellsheiði alla daga ársins. Guðjón var eins og kunnugt er faðir Halldórs nóbelskálds. Stöðvar eru áætlaðar í Reykjavík, við Selfoss og við Þjórsá og auk þess 16 smástöðvar, sem mjög litlu sé til kostnað. Fullkomin rannsókn á brautarstæðinu liggur ekki fyrir ennþá, segir í greininni, heldur aðeins bráðabirgðarannsókn, sem þó er byggð á hallamælingum á mestum hluta leiðarinnar. Eftir áætluninni er jarðrask 7.400 tenm. á hverjum km. aðallinunnar. Kostnaður til bráðabirgða er áætlaður þannig: Aðalbrautin 112 km, krónur 3,5 milljónir.

Álma niður á Eyrarbakka 11 km, kr. 300 þúsund. Í þessum kostnaði er borgun fyrir landsspjöll ekki meðtalin. Fólksfjöldi á brautarsvæðinu er nú sem stendur full 25.000 manns. Þórarinn Kristjánsson, byggingaverkfræðingur vann á skrifstofu landverkfræðings árið 1912, þá nýútskrifaður frá Kaupmannahöfn, og mældi hann fyrir járnbrautarstæðinu frá Reykjavík um Þingvöll að Selfossi. Þórarinn varð síðar hafnarstjóri í Reykjavík. Árið 1920 skrifar svo Jón Ísleifsson verkfræðingur í Tímarit Verkfræðingafélags Íslands og bendir á aðrar leiðir, sem hann nefnir Reykjanesleiðir. Þær leiðir áttu að liggja frá Reykjavík inn að Elliðaám suður í Hafnarfjörð um Vífilstaði. Fyrir sunnan Hafnarfjörð á móts við Hvaleyri áttu leiðirnar að skiptast og átti önnur að stefna í hásuður, milli Núpshlíðarháls og Sveifluháls, um Vigdísarvelli og ofan á Krýsuvíkurbjarg vestanvert. Þaðan meðfram sjó yfir Vogsós og Ölfusárós að Eyrarbakka. Frá Eyrarbakka átti leiðin að liggja upp Flóa að Ölfurssárbrú og þaðan að Þjórsárbrú. Hin leiðin átti að liggja frá Hvaleyri í vestur, meðfram sjó suður í Voga og beygja þar til hásuðurs meðfram Sandakravegi, yfir Dalahraun niður að Hraunsvík hjá Ísólfsskála, og þaðan meðfram sjó að Krýsuvíkurbjargi, þar átti þessi vestri Reykjanesleið að mæta hinn fyrrnefndu leið.

Eystri-Reykjanesleiðin var talin 126 km löng, en hin vestri 146 km. Þessar leiðir áttu að komu öllum íbúum Reykjanesskagans að notum og vera snjóléttar. Við Reykjanesleiðina voru þá 2872, íbúar en við Þingvallaleiðina 827 íbúar.“

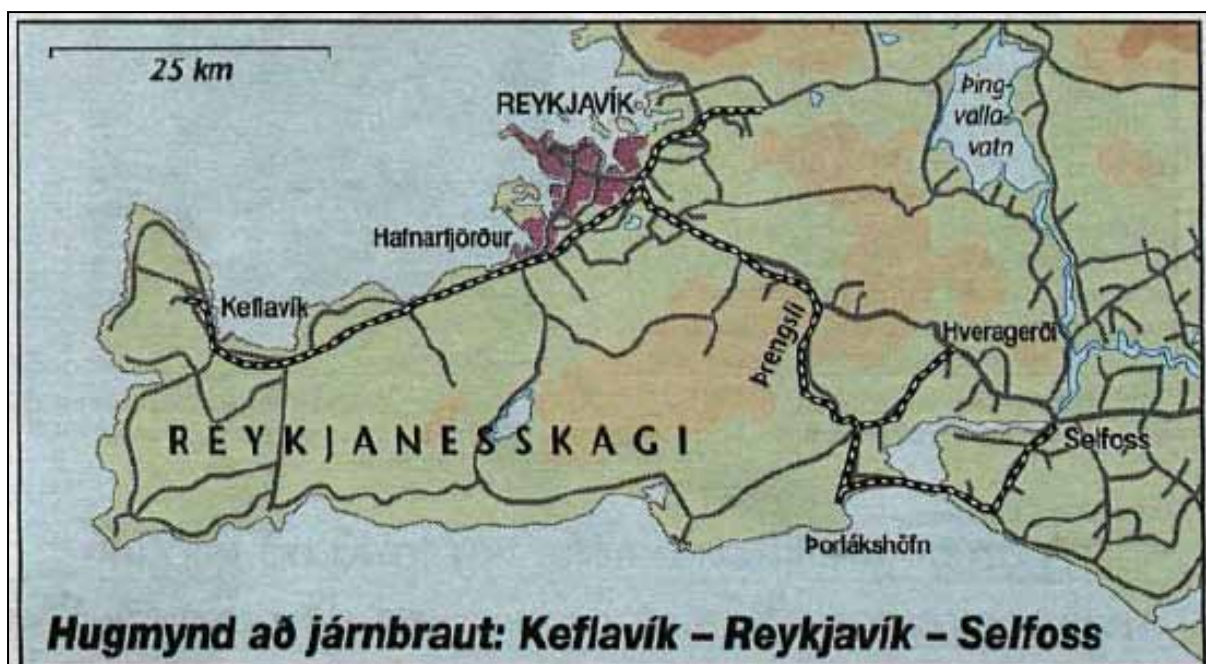
Járnbrautarmálið og samgöngumál Suðurlandsundirlendisins

Þannig hljóðaði yfirskriftin á tveimur erindum, sem Geir G. Zoëga, vegamálastjóri flutti í mars og apríl árið 1924. Fyrri erindið byrjar þannig:

„Járnbrautarmálið er óefað langstærsta samgöngumálið, sem hjá oss hefur verið á dagskrá. Öllum hlýtur að vera það ljóst, að Suðurlandsundirlendið verður að fá samgöngubót, er veitir því greiða og örugga leið til Reykjavíkur jafnt vetur sem sumar ef þess á að vera nokkur von, að fé það allt, sem þar hefur verið lagt í ræktun beri tilætlaðan ávöxt. Þessi samgöngubót hlýtur að verða annað tveggja járnbraut eða fullkominn akvegur til bifreiðaflutninga.“ Í greinargerð vegamálastjóra kemur fram að Stóra málið hafði um árabíl legið í þagnargildi, en á alþingi 1921 voru samþykkt lög sem heimiluðu landstjórninni að láta framkvæma fullnaðarrannsóknir járnbrautarstæðis frá Reykjavík og austur um Suðurlandsundirlendi.

Snéri landstjórnin sér til stjórnar norskuríkisbrautanna með beiðni um að fá vel hæfan starfsmann þeirra til rannsókna. Var málinu vel tekið og bent á Sv. Möller, járnbrautarverkfræðing.

Í janúarmánuði árið 1924 sendir þessi „baneinspektör“ landsstjórninni langa og nákvæma skýrslu með áætlun um stofnkostnað upp á kr. 6.925.000 og er þá miðað við að verkamannakaup sé kr. 1.00-1.10 á klst. Með Sverre Möller vann Valgeir Björnsson verkfræðingur, sem þá starfaði á skrifstofu vegamálastjóra, við mælingarnar og áætlunargerðina. Valgeir varð síðar bæjarverkfræðingur og hafnarstjóri í Reykjavík.



Hugmynd um legu járnbrautar út frá Reykjavík, annarsvegar til Keflavíkur, en hinsvegar upp í Mosfellssveit og austur yfir Hellisheiði til Þorlákshafnar, Eyrarbakka, Selfoss og austur að Þjórsá.

Um járnbrautarstöð í Reykjavík segir norskri verkfræðingurinn: „Þar sem hér er aðalstöð og endastöð verður að áætla tiltölulega mikil húsakynni, enda eru stöðvarhúsin, vöruskáli, eimreiðarskáli og smiðja áætluð að kosti um 200 þúsund krónur.“ Stöðvarstæðið austan við Tjörnina neðst í Laufástúni, neðan við Fjólugötuna, þótti áhugavert en dýrt. Lítum á legu járnbrautarinnar:

Járnbrautarstöðin er staðsett austan við Tjörnina og liggur leiðin þaðan til suðurs, en því næst í suðaustur yfir Vatnsmýri, vestan við Eskihlíð yfir Hafnarfjarðarveginn í Fossvogi. Á þessari leið er hallinn lítill og bugður vel greiðar. Öll leiðin norðan í Fossvogi er mjög hagkvæm, mestur halli 12% vestan við Bústaði, en þar er stuttur láréttur kafli, þar sem stétt verði sett síðar. Því næst er brautin lögð norðan í Breiðholtshálsi að efri veiðimannahúsum og er þar farið yfir Elliðaárnar. Þá er beygt suður fyrir hálsinn milli Elliðaánna og Rauðavatns, því næst farið yfir Hólmsá nálægt Baldurshaga, síðan meðfram Rauðhólum um túnið á Hólmi og er þar ráðgerð fyrsta stöðin.

Önnur áætlun var og gerð um stöð í Arnarhólstúni austan við Ingólfsstræti, niður undir sjó en það stöðvarsvæði er af ýmsum ástæðum ekki eins heppilegt, sérstaklega kostar miklu meira að jafna svæðið og enn meira tiltölulega, þegar kemur að því að stækka stöðina. Jafnvel þó stöðin verði sett svo austarlega, að gatan meðfram sjónum (meðfram Nýborg og Völundi) verði tekin af, mun kosta 165. Þúsund krónum meira að jafna þetta stöðvarsvæði og gera nothæft en stöðvarsvæðið austan við Tjörnina, og enn meiri verður munurinn er kemur að því að færa úr kviarnar. Leiðin frá hafnarstöðinni inn að Elliðaám er heldur ekki eins heppileg og frá Tjarnarstöðinni.

Nokkru síðar í skýrslu norska járnbrautarverkfræðingsins er þess getið að Hólmsstöð liggja haganlega með tilliti til Þingvallaumferðar. Eimreiðin verður að staðnæmast hér, segir í skýrslunni, og bæta vatni á ketilinn. Við Kolviðarhólsstöð áttu eimreiðarnar að mætast og enn þarf þar að bæta vatni á ketilinn. Vatnsveitan að Kolviðarhóli er nokkuð dýr eftir áætluninni og eru nefndar 50 þúsund krónur. Kolviðarhóll var á þessum árum þýðingarmikill og vinsæll áfangastaður og rausnargarður. Eftir þessari áætlun átti Ölfusárbrúarstöð að vera fyrst um sinn endastöð austanfalls. Þar þarf að vera eimreiðarskáli, segir í skýrslunni, - fjölskyldubústaður stöðvarstjóra og herbergi fyrir annað starfsfólk. Verkfræðingurinn telur að 40 km. hraði á klukkustund sé vel fullnægjandi á ekki lengri leið. Í Þrengslunum er brautin hæst yfir sjávarmál, 283 metrar.

Framhaldsskýrsla um járnbrautarmálið var lögð fyrir alþingi 1926. Við þá endurskoðun lækkaði stofnkostnaður verulega. Eftir nýju skýrslunni átti að byggja Reykjavíkurstöðina á svonefnt

„Skell“ tún austan við Hringbraut, en sunnan við Laugaveg. Þótti sá staður hagkvæmari en neðst í Laufástúninu fyrir neðan Fjólugötu. Í hinni nýju áætlun var gert ráð fyrir sérstöku spori frá Reykjavíkurstöðinni eins og hún er nefnd og niður að höfn og mætti koma fyrir stétt þar, til dæmis við Ingólfsstræti, og nota sem endastöð lesta, ef aðalstöð; en þætti vera nokkuð langt frá miðbænum. Í þessari endurskoðuðu áætlun var gert ráð fyrir að Ölfusárstöðin, sem fyrirhuguð var undir brekkunni vestan árinna gegnt Selfossi, yrði austan Ölfusár og gerir nú járnbrautarverkfræðingurinn ráð fyrir eimreiðarbrú, sem kosta myndi 200 þúsund krónur. Verkfræðingarnir telja að mótorvagnar geti sparað talsverða upphæð með því að nota slík farartæki að einhverju leyti, en segja að sér hafi ekki tekist að gera áætlun þar um.

Telur skýrsluhöfundur, að aðalókostur mótorvagna sé, að dráttarafl þeirra upp brekkur sé frekar lítið. Þá kemur greinargerð um rafmagn til rekstrar brautarinnar, en það telur skýrsluhöfundur ekki koma til greina nema að það fáist á mjög vægu verði, enda sé raforkuveitan meðfram brautinni mjög kostnaðarsöm. Reynsla Norðmanna benti þó í þá átt, að litlar horfur væru á, að rafvirkjun með svo litilli umferð mundi gerleg. Rekstrarkostnaður bifreiðanna er áætlaður meiri en járnbrautar og munar þar mestu um eldneytiseyðsluna, sem óhætt er að telja að minnsta kosti tvöfalt meiri. Annar liður sem um munar er gúmmí. Þegar hér er komið í skýrslunni er hætt að tala um mótorvagna eins og algengt var í upphafi bílaaldar. Árið 1918 var mikill mjólkurskortur í Reykjavík. Blöðin fjölluðu um mjólkurskortinn og Guðmundur Björnsson landlæknir og alþingismaður, sem hafði setið í bæjarstjórn Reykjavíkur, taldi að mjólkurskorturinn stafaði af því að hér vantaði járnbrautir. Hermann Jónasson, búfræðikandidat, sem verið hafði ritstjóri Búnaðarritsins, taldi og að veigamesta lausnin á mjólkurskortinum væri að flytja hey austan úr sveitum að sumarlagi með járnbraut til Reykjavíkur. Geir G. Zoëga varð vegamálastjóri árið 1917 og 1922 varð hann ráðunautur ríkistjórna í málum er snertu notkun bifreiða og í járnbrauta. Í skýrslu hans, sem hann flutti á fundi Verkfræðingafélags Íslands í febrúarmánuði árið 1926, má lesa:

„Hvernig sem á málið er lítið verður rekstraraflkoma bifreiðanna miklu lakari en Járnbrautarinnar. En mest gætir þó hins, að þær jafnast alls eigi á 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“. Í samanburði á járnbrautinni og bifreiðunum er talið að járnbrautin verði tvær og hálf klukkustund milli Reykjavíkur og Ölfusár en fólksbifreið yrði þrjár og hálf klukkustund á leiðinni. Endastöð brautarinnar var eins og það er orðað, fyrst um sinn áætluð við Ölfusá. „Jafnframt verður 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 minnst 60 kr.).“Eftir áætluninni átti fargjald með járnbrautinni að kosta kr. 6.50,

en kostaði 10 krónur með bilum árið 1926. Hér hefur verið stiklað á fóru og aðeins gripið ofaní skýrslur Geirs Zoëga, vegamálastjóra frá árunum 1924 og 1926.

En víkjum nú sögunni austur í Rangárvallasýslu: Það var á útmánuðum árið 1922, að sýslunefndarmenn í Rangárvallasýslu voru búnir að koma sér fyrir í kringum stóra fundarborðið á Efra-Hvoli í Hvolhreppi, að oddviti sýslunefndarinnar, Björgvin Vigfússon, las nefndarmönnum bréf frá stjórnarráði Íslands þar sem það tjáir sig bresta heimild til að veita kaupgjaldsrétt á landsspildu þeirri úr Kálfholtslandi í Ásahreppi sem sýslunefndin hefur tekið á leigu í 100 ár. Jafnframt tjáir stjórnarráð Íslands sýslunefndinni í Rangárvallasýslu, að það finni ekki næga ástæðu til að útvega heimild til sölunnar með sérstökum lögum. Kálfholt var prestssetursjörð um hundrað ára skeið. Þetta er víðlend kirkjujörð, með land að Þjórsá. Þjórsártún og Lækjartún, sem áður hét Kálfholtshjáleiga, eru byggð úr Kálfholtslandi. Árið 1926 bjó í Kálfholtshjáleigu Jón Jónsson, og kona hans Rósa Runólfsdóttir síðar búandi að Herriðarhóli í sömu sveit. 1. mars árið 1926 skrifar Jón sýslunefndinni í Rangárvallasýslu bréf og óskar eftir meðmælum með því, að hann fái keypta jörðina Kálfholtshjáleigu sem var eign Kirkjujarðasjóðs eins og fjölmargar jarðir í Rangárþingi eru. Eftir sýslufundinn sendi sýslumaður Jóni bónda svarbréf þar sem í meginmáli er skráð: „Meirihluti sýslunefndarinnar telur varhugaverða sölu á Kálfholtshjáleigu, vegna væntanlegrar vatnsvirkjunar Urriðafoss og járnbrautarlagningar austur yfir Þjórsá.“ Urriðafoss er skammt fyrir neðan Þjórsárbrú. Það var mikið talað og skrifað um járnbrautarmálið á öðrum og þriðja áratug þessar aldar. Hinn 20. mars 1919 sótti fossafélagið Titan um sérleyfi til virkjunar Þjórsár allrar. Hafði norskur verkfræðingur, G. Sætersmoen, athugað rennsli hennar um tveggja ára skeið á árunum 1915-1917. Titanfélagið dró umsókn sína síðar til baka. Ekkert skeði svo í virkjunarmálunum við Þjórsá fyrr en Búrfellsstöðin var byggð eftir lögum um Landsvirkjun árið 1964.

Enn er málið vakið upp á Alþingi eftir að hljótt hafði verið um það í áratugi. Árið 1980 er borin fram tillaga til þingsályktunar um rafknúna járnbraut. Flutningsmenn eru: Þórarinn Sigurjónsson, Guðmundur G. Þórarinsson og Jóhann Einvarðsson. Upphaf tillögurnar er þannig: „Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta fara fram könnun á hagnýtu gildi þeirra hugmynda, sem upp hafa komið um rafknúna járnbraut til notkunar á mestu þéttbýlisstöð; um Suðvesturlands og austur yfir fjall. Í greinargerð með þingsályktunartillögunni er rætt um orkukreppu, gjaldeyrissparnað með meiru. Svo og telja flutningsmenn að járnbraut auki öryggi og sjálfstæði þjóðarinnar. Flutningsmenn tillögunar telja eðlilegt að gaumgæfilega verði athugað hvort ekki sé hagkvæmt að koma upp rafknúnum farartækjum og rafknúnni járnbraut um þau svæði sunnan og suðvesturlands þar sem flutningar eru mestir.

Í þingskjöllum kemur fram, að Þórarinn Sigurjónsson bóndi og alþingismaður í Laugardælum

hefur leitað til Hinriks Guðmundssonar, verkfræðings, sem svo aftur leitaði til ráðgjafaverka í járnbrautarmálum í Þýskalandi. Einnig leitar verkfræðingurinn til Almennu verkfræðistofunnar hf. í Reykjavík. Bæði þessi fyrirtæki lýsa sig fús til að vinna saman að þessu verkefni. Þýska fyrirtækið telur að athugun muni taka 6 mánuði og kosta um 450 þús. D.M., um 18,1 milljón krónur. Þórarinn Sigurjónsson segir m.a. í þingræðu 27. janúar 1981: „Með flutningi þessarar tillögu viljum viðflutningsmenn fá úr því skorið, hvort ekki sé tímabært að koma upp rafknúinni járnbraut um þéttbýlustu svæði landsins til vöruflutninga og e.t.v. mannflutninga. Meðal annarra þjóða er járnbraut talin ódýrasta og afkastamesta flutningatæki á landi sem hægt er að fá, þar sem hún hentar. Og með það í huga, að stöðugt hækkar verð á erlendum orkugjöfum. „Við eigum að nota okkar innlendu orkugjafa og spara þannig erlendan gjaldeyri,“ sagði Þórarinn í þingræðu, þegar hann lagði áherslu á að rækileg athugun færi fram á hagkvæmni á rekstri járnbrautar um Suðurland og Suðurnes.

Í um það bil heila öld hafa umræður um járnbrautarlagnir á Íslandi skotið upp kollinum annað kastið þó með hléum allt til Alþingishátíðarársins 1930, en það ár eru 800 bílar í eigu Reykvikinga og þörfin á betri vegum á allri landsbyggðinni orðin brýn, en hægt miðaði með hestvögnum á vegum sem ruddir voru með hökum og skóflum. Draumurinn um eimreiðina rættist ekki þó að erlendu sérfræðingarnir, sem hingað komu og athuguðu aðstæður sæju engin vandkvæði á því að leggja járnbraut fyrir eimreið austur í sveit. Í dag eigum við raforkuna og virkjunarmöguleikana, en fátt bendir til þess að innlend orka eigi eftir að knýja hraðlestir um Suðurlandsundirlendið í á nýrri öld. Ný verkmenning við vegagerð hófst hér á landi með tilkomu þungavinnuvéla í seinni heimsstyrjöldinni og bifreiðar og flugvélar hafa í áratugi sannað ágæti sitt sem góð og örugg samgöngutæki.¹²⁷

Einar Guðmundsson skrifaði í Ísafold árið 1913 um „Járnbrautarmál“:

„Það gleður mig og aðra, sem trúá á framtíð járnbrautar hér, að málið er öðru hverju á dagskrá m. a. nýlega í Ísafold; ekki sízt nu, er hreyfing virðist komin til einhverra framkvæmda; bíuð að mæla brautarlínu á leið austur og maður hér á ferð nú, er máske hefir í huga framkvæmd á verkinu sjálfur; virðist því ekki úr vegi, að hreyfa málinu í tíma, því við annað eins stórmálefni er margt að athuga frá ýmsum hliðum, sem almenning varðar, og menn út í frá sjá og þekkja betur en verkfræðingar, sem feta sig áfram með mælingarstengur í framsýn, að þeim ólöstuðum í sínum fræðum.

Það sem aldrei verður of oft mælt með hér á landi, er rafmagnið sem aflvaki brautar. Fossar nógir og góðir á hentugum stöðum; enda vænti eg góðs um það atriði, ef Ameríkumenn hafa

¹²⁷ Lesbók Morgunblaðsins, Pálmi Eyjólfsson, 22. ágúst 1998, bls. 4-6

hönd í bagga, með framkvæmd á verkinu. Þar næst kemur til greinalega brautarinnar og skiftir það að öllum líkindum miklu, hver línan er ákveðin, þrátt fyrir það, þó aðal stefna brautarinnar, um héruðin, sé ákvörðuð á heppilegum stað. Leyfi eg mér því að fara nokkrum orðum um það svæði, sem eg er kunnugastur og mæling hefir farið fram á. Fyrst af öllu tel eg það óheppilegt, að brautin liggi þrisvar yfir þjóðveginn á fyrstu mílunni frá Reykjavík; þyrfti að líkindum aldrei að fara yfir hann og þá alls ekki nema einu sinni. Allir þekkja lestirnar hér á landi, íslenskt seinlæti og bax í ferðalögum, hver lestin rekur aðra, á þeim tíma sem brautin yrði mest notuð, 3—9 hestar oft bundnir saman og jafnmargir vagnar aftan í, ásamt lausriðandi fólki, sem oft á erfitt með að komast áfram í grend við Reykjavík; geri eg ráð fyrir að sú umferð hyrfi ekki fyrst um sinn, þó járnbraut kæmi, og efast eg ekki um að það gæti valdið slysum. Þar næst hygg eg að heppilegri brautarlínu mætti fá um Mosfellssveitina t.d. austan Árbæ, um Grafarholt, Lambhaga, Kálfakot, sunnan Úlfarsfell, norður með Uxamýri, um Reykjahverfi, Skammaskarð, sunnan vert í Mosfellsdal inn á heiði, sunnan Laxnes, um smalaskála, sunnan Illaklif og Illaflá. Leið þessi er óefað mun styttri, snjóléttari, betur í sveit komið, (næstu bæir sveitarinnar liggja að hægum sjóleiðum og hafa nýlagðan akveg) minna af yrktu landi, sem kaupa þyrfti undir brautina o.þ.h. Sparar 4—5 allstórar brýr, sem kosta mundi mikið fé. Einnig mætti benda á, ef náma reyndist arðvænleg hjá Miðdal, væri samt með aukalínu frá brautinni, norðan vert við Hafravatn að námunni (nokkur hundruð faðm.). Á heiðinni ætti að vera ódýrara og endingarbetra brautarstæði en eftir forarmýrum kringum Leirvogsvatn, að ekki tali um Illaflóa, sem fáir hafa fundið botn í.

Margt af því, sem hér hefir verið bent á, mundi ekki spara þúsundir króna, heldur tugi þúsunda, ásamt framtíðar hagnaði fyrir héraðið. Viðkomustaðir gætu verið á svo hentugum stöðum, að allflestir bæir sunnan heiðar gætu notið þeirra. Miðdal 28. febr. 1913. - Einar Guðmundsson. ¹²⁸

Járnbraut milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur

„Árið 1917, þann 13. aprílmánaðar, var aðalfundur sýslunefndarinnar í Kjósarsýslu settur á skrifstofu sýslunnar, og var honum stýrt af oddvita nefndarinnar, Magnúsi Jónssyni, sýslumanni.

Á fundinum gjörðist það, sem hjer segir:

„13. gr. Sýslunefndin fól oddvita sínum að skora á landsverkfræðing, að koma sem fyrst fram með áætlun um það, hvaða leið Hafnarfjarðar-Reykjavíkurvegurinn yrði lagður, ef stefnu hans yrði breytt, verði hann endurbyggður, svo tekin yrði ákvörðun um það, hvar lagður yrði vegur til samtengingar flutningabrautinni austur, sem sýslunefndin gengur út frá að verði þjóðvegureða

¹²⁸ Ísafold, Einar Guðmundsson, 15. mars 1913, bls. 82.



Það mótar vel fyrir járnbrautarveginum í hrauninu - Loftmynd

flutningabraut. - Með hliðsjón af framlögðu brjefi landsverkfræðings til stjórnarráðsins, dags. 9. f.m., um samtengingarveg þennan, eins og sýnt er á meðfylgjandi uppdraetti, leggur nefndin til að valin verði vegarlína D á uppdraettinum.- Magnús Jónsson.“

Hér má sjá úrdrátt úr gjörðabók sýslunefndar Gullbringusýslu fyrr á árinu 1917:¹²⁹

„Ár 1917, þann 16 aprílmánaðar, var aðalfundur sýslunefndarinnar í Gullbringusýslu settur í Hafnarfirði, og var honum stýrt af oddvita sýslunefndarinnar, Magnúsi Jónssyni, sýslumanni.

Á fundinum gjörðist það, er hjer segir:

24. gr. Sýslunefndin telur mikla nauðsyn á að lagður verði akfær vegur til samtengingar veginum Hafnarfjörður-Reykjavík og brautinni austur, en telur þetta eigi gjörlegt fyrr en ákveðið er, hvar vegurinn Hafnarfjörður-Reykjavík verði lagður, sje legu hans breytt, og gengur sýslunefndin út frá því, að samtengingarvegurinn verði lagður sem þjóðvegur eða flutningabraut, eingöngu á landssjóðskostnað. - Magnús Jónsson“

¹²⁹Úrdráttur úr gjörðabók sýslunefndar Gullbringusýslu (Þ.Í. Db.4, Nr. 585)

Í bréfi sýslumannsins í Gullbringu- og Kjósarsýslu 1917 hafði áður mátt lesa eftirfarandi:¹³⁰

„Hjermeð leyfi jeg mjer virðingarfullst að endursenda hinu háa stjórnarráði uppdrátt þann, er fylgdi hæztvirtu brjefi bæjarstjóra Hafnarfjarðar, dags. 12. f.m., er ásamt þar með fylgjandi eptirriti af brjefi verkfræðings landsins, hefur verið lagður fyrir aðalfund sýslunefndanna í Gullbringu- og Kjósarsýslu 13. og 18. þ.m., viðvíkjandi samtengingarvegi á milli Hafnarfjarðarvegarins og flutningabrautanna austur.- Leyfi jeg mjer ennfremur virðingarfullst að láta hjermeð fylgja úrdrætti af fundargjörðum nefndanna og bæjarstjórnar Hafnarfjarðar málefni þessu viðvíkjandi, með beiðni um, að landsverkfræðingurinn verði látinn kom fram með áætlun um það, hvar vegurinn Hafnarfjörður-Reykjavík verði lagður sje honum breytt svo ákvörðun verði tekin um legu samtengingarvegarins, sem af sýslunefndum og bæjarstjórn er gengið út frá að lagður verði sem þjóðvegur eða flutningabraut, sem annaðhvort framlenging þjóðvegarins hjer á milli bæjarlandanna eða þá flutningabrautanna, þar um samskonar umferð er að ræða. - Magnús Jónsson.“

Áður hafði bæjarstjórn Hafnarfjarðar fallist á framkvæmdina.¹³¹

„Felst bæjarstjórnin á gerð hins fyrirhugaða vegar eins og gjörð er grein fyrir henni í fyrrgreindu erindi landsverkfr. og leggur áherslu á að akbrautin verði öll byggð á næsta ári ef kostur verður á dyrtíðarláni til þess.- Bæjarstjórnin.“

Sbr.:¹³² „Bæjarstjórn Hafnarfjarðar samþykkir fyrir sitt leiti leið þá er landsverkfræðingur í erindi til stjórnarráðsins 10. þ.m. e- um fyrirhugað vegarstæði milli kaupstaðanna mæli með að verði farin, en nýr vegur verður lagður ennfremur, samþykkir bæjarstjórnin að kosta að sínu leiti vegarlagningu út fyrir endamörk lögsagnarumdæmis bæjarins samkvæmt lögum nr. 75. 22 nóvember 1907 og einnig viðhald hins gamla vegar sem gangveg og reiðveg eingöngu út úr lögsagnarumdæminu....“

Og:¹³³ ...Verði lagður fyrirhugaður vegur milli kaupstaðanna Hafnarfjarðar og Reykjavíkur er getur um í brjefi landsverkfræðings 9. ?? 10 f.m. til stjórnarráðsins e-leið með því fyrirkomulagi í held sinni er að liggjandi vegi milli og sameining þeirra tilkynnist fyrir hönd Gullbringu- og Kjósarsýslu að þær hver að sínu leiti skuldbinda sig til að viðhalda sem eingöngu reiðvegi og gangvegi þeim hlutum hins núverandi vegar milli umdæma bæjarlandanna en um ????????. “

¹³⁰ Sýslumaðurinn í Gullbringu- og Kjósarsýslu og bæjarfógetinn í Hafnarfirði, Hafnarfirði 30. apríl 1917 (Þ.Í. Db.4, Nr. 585, 11/5 1917)

¹³¹ Símskeyti (ódagsett) - Þjsks

¹³² Símskeyti, 14.12, kl. 21.20 1917 - Þjsks

¹³³ Símskeyti, 14. 12, kl. 21.6 1917 - Þjsks



Uppdráttur á skilti við minjar um járnbrautarveginn í Hafnarfjarðarhrauni, Garðabæ

Verkfræðingur landsins hafði þá áður brugðist við, sem í raun varð grundvöllur að vegarlagningunni:

„Með brjefi dags. 22. f.m. hefur stjórnarráðið beiðst tillagna minna út af erindi afvinnubótanefndarinnar viðvíkjandi lagningu þykkvegar mill Reykjavíkur og Hafnarfjarðar; sjerstaklega um legu hans, og enn fremur æskt þess, að jeg geri kostnaðaráætlun um vegargerðina.

Jeg skal fyrst leyfa mjer að koma með nokkrar upplýsingar til skýringar máli þessu: Núverandi vegur milli kaupstaðanna, talinn frá Skólavörðunni við Reykjavík og að efstu húsum í Hafnarfirði á syðri brún hraunsins, er að lengd sem næst 9.25 km., þar af er innan lögsagnaumdæmis Reykjavíkur 3.20 km, þjóðv. milli lögsagnarumd. kaupstaðanna 4.55 km oh innan lögsagnarumdæmis Hafnarfjarðar 1.50 km. Það mun engum blandast hugur um, að vegur þessi er orðin algerlega ófullnægjandi fyrir þá umferð, sem nú er um hann. Stafar það sjerstaklega af því að gerð hans hefur í byrjun ekki verið nógu vönduð fyrir slíka umferð, of brattar brekkur og krappar bugður; vegurinn víða of mjór og slitlagið ekki nægilega haldgott.

Að nokkru stafar það og af því að viðhald hans hefur um mörg ár verið ónógt og vegurinn því gengið úr sjer. Einhverjar umbætur á þessari leið verða því að teljast mjög nauðsynlegar, en fullnægjandi verða þær ekki, nema gerður verði nýr vegur vandaðri en þessi. Nú er auðvitað í svo mörg horn að líta um vegabætur fyrir landssjóð og víða enn algerlega óvegað, þar sem vitanlega er mjög mikil flutningsþörf. Mundi ekki koma til greina að ráðast í slíka vegafremkvæmd, nema alveg sjerstakar ástæður væru fyrir hendi vegna óhjákvæmilegs atvinnuleysis hjer í bæ í vetur.

Hinsvegar vil jeg halda því fram, að fyrirsjáanlegt er nú þegar, að innan nokkurra ára mun verða að gera gagngera breytingu á vegi þessum. Tel jeg því, er svo stendur á sem nú, vel forsvaranlegt, ef veðráttá ekki hamlar, að koma vegabót þessari þegar í framkvæmd, en svo vel þarf að vera til hennar vandað í byrjun, að hún geri mun meir en að fullnægja núverandi umferð, svo að þessi nýi vegur verði verulega til frambúðar. Aðal kröfurnar verða því þessar; aukin vegbreidd, minni halli, víðari bugir og ekki síst sterkari og vandaðri gerð akbrautarinnar. Þá kemur enn fremur til greina að ganga svo frá veginum, að auðir verði síðar að leggja eftir honum sporbraut.

Tillögur mínar um gerð þessa nýja vegar eru þannig: Breidd hans sje 5.00 m. og yfirbygging með grjót og púkklagi, en undirbygging hans sje þegar gerð svo breið að nægi einsettri sporbraut. Mesti halli sje 1:40 (2.5%). Kröppustu bugir með 30 m. bogageisla.

Viðvíkjandi tillögum þessum skal jeg koma með eftirfarandi athugasemdir:

1. Breiddin. Núverandi vegur er víðast 3.75 m. (álnir) en sumstaðar mjórri, Er það sama breidd og hefur tíðkast hjer um flutningabrautir. Sú breidd nægir venjulegum vögnum þannig að sæmilega rúmt er á veginum er (en bifreiðar verð að mætast) þeir mætast með aðgæslu. Breidd þeirra fer þó naumast fram úr 1.75 m., en það er mesta utanbreidd, sem leyft er í gildandi lögum um notkun bifreiða (3. gr.) og er það ákvæði í samræmi við t.d. norsk lög um sama efi. Verður því 5.0 m. breidd að teljast svo rífleg, að hverskonar vagnar geti mæst þar með hægu móti. Frekari kröfu tel jeg ekki sanngjarnt að gera til breiddarinnar.

Lagt er til að nú þegar verði undirbygging vegarins gerð svo breið, að nægi sporbraut meðfram akbrautinni. Það er að vísu enn ekki fyrir hendi neinar skýrslur er sýni núverandi flutningsmagn milli kaupstaðanna. Myndu þær þó geta gefið bendingar um þörf slíkrar sporbrautar, en með því að flutningar eru vitanlega nú þegar miklir á þessari leið, þó dýrir sjeu vegna vondrar akbrauta, og með því að skilyrði eru fyrir hendi, er mundu auka þá að miklum mun, ef ódýrari yrðu, get jeg lagt til að breidd vegarins verði nú þegar miðuð við þetta framtíðar flutningatæki, því fremur sem það mun hafa mjög lítinn aukinn kostnað í för með sjer nú mun um leið og

akvegurinn verður gerður, en verða að mun dýrari ef síðar yrði gert. Skal jeg nánar víkja að því síðar. Er þá ekki mikið annað ógert, en að flytja mölina undir sporið á þessa ræmu, þá er ráðið er, að sporið verði lagt.

Að leggja sporbraut eftir sjálfri akbrautinni er nú alstaðar talið mjög óheppilegt, sjerstaklega af því að viðhald vegarins verður við þá tilhögun miklum mun dýrara og erfiðara. Er því sporið lagt utan við sjálfa brautina, en lítið eitt hærra enn hún.

Gerð vegarins. Það er að sjálfsgöðu að til vegarins verður að vanda svo, að hann þoli hraðan bifreiðaakstur, og umferð þungra vagna. Geri jeg ráð fyrir að miða gerð hans við notkun alt að 10 t. þungra vagna. Er sú vagnþyngd mest á aðalvegum t.d. í Noregi, nema sjerstakar ástæður sjeu. Verður þá auðvitað að nota smágrjót og mulning í alt efsta lag vegarins, líkt og gert hefur verið í nokkrum götum hjer í Reykjavík og þjappa saman með valtara. Ekki legg jeg þó til að notaðar verði tjörubindingar. Mundi það hleypa kostnaðinum ærið fram og óvíst að fáanlegur yrði.

Þá skal jeg víkja að legu vegarins sjerstaklega.

Svo sem kunnugt er og glöggt sjest á uppdrætti herforingjaráðsins af svæði þessu, er hjer með fylgir, er landslag milli kaupstaðanna æði ósljett.

Núverandi vegur liggur í aðalstefnu nokkuð beint, enda víða bratt upp og niður hálsa. Það er bersýnilegt, að ekki er auðið að gera veg er fullnægi kröfum þeim, er gerðar hafa verið hjer frammar, án þess að lengja leiðina allmikið. Hjá því verður alls ekki komist. Jeg hef nú undanfarna daga farið um land þetta og athugað hver leið væri tiltækilegust. Nákvæmar mælingar hef jeg ekki gert. Veðráttu hefur ekki veri til þess. Enda er jeg án þeirra, við rannsókn staðhátt, kominn að ákveðinni niðurstöðu um, hver leið skuli valin. Aðalleiðir, sem til greina koma eru þrjár. Á meðfylgjandi uppdrætti eru þær merktar A A A, B B B, C C C. Liggja 2 þeirra, A- og B- línan, saman út frá Reykjavíkurbæ um það bil, sem nú stendur Hafnarsmiðja Monbergs sunnan við Skólavörðuholtið. Mundi þá vegurinn væntanlega teljast byrja við hina fyrirhuguðu Hringbraut, á sú gata að ná kringum allan bæ. Á meðfylgjandi uppdrætti er hún sýnd með dökkri línu slitinni. Inni í Fossvogi skilja þessar leiðir, en liggja aftur saman þegar kemur suður að Hafnarfirði, um miðbik kaupstaðarins, rjett vestan við lækinn. Er þessi leið niður í kaupstaðinn og lega vegarins um lögsagnarumdæmi Hafnarfjarðar, ákveðin í samráði við bæjarverkfræðing Hafnarfjarðar. Þriðja leiðin liggur eftir Suðurlandsbrautinni sem næst að 5 km. steininum, beygir þar út af brautinni og liggur austur fyrir Digranesháls um Hvammkot, laust vestan við Vífilsstaði og niður í Hafnarfjörð á sama stað og hinar leiðirnar.

Skal jeg hjer lýsa hverri þessara leiða sjerstaklega nokkru nánar og telja kosti þeirra og galla.

A-línan. Í lögsagnarumdæmi Reykjavíkur (frá Hringbrautinni við Laufásveg)...3.7 km. Þjóðvegur 6.1 km. Í lögsagnarumdæmi Hafnarfjarðar 2.3 km, samtals: 12.1 km.

Inn að Fossvogslæk er nokkurn veginn jafnlendi, en upp og ofan Digranes- og Arnarneshálsa, samtals um 4.5 km., verður varla hjá því komist, nema gera bugina enn þá meiri og lengja leiðina að sama skapi, að hafa á öllum þeim kafla þann halla á veginum, sem mestur er leyfður 1:40, verður það að teljast stór galli, sjerstaklega ef lögð verður sporbraut með veginum. Að öðru leiti er vegstæðið sémilega gott, ýmist um mýrar eða holtkenda mela og hraun, en fylling þó á nokkrum stöðum allhá og því dýr. Möl og smágrjót er víða nærri, en sumstaðar þarf að aka því að nokkra leið. Á þessari leið eru 4 lækir, sem þarf að brúa auk minni ræsa.

B-línan. Í lögsagnarumdæmi Reykjavíkur (frá Hringbrautinni við Laufásveg)...4.0 km. Þjóðvegur 5.8 km. Í lögsagnarumdæmi Hafnarfjarðar 3.1 km, samtals: 12.9 km.

Á þessari leið er einn örðugur kafli upp og ofan Digranesháls, að lengd 2.5 km. Verður þar ekki hjá komist hárrí fyllingu, miklum hliðarhalla og kröppum bugum ennfremur verður að hafa á öllum þessum kafla svo mikinn halla, sem leyft er (1:40). Án þess að gera þarna allnákvæmar mælingar, sem ekki verður komist til vegna veðráttu, er jeg jafnvel ekki fullviss um, að komist verið um slakkan efst á hálsinum nema gera veginn þar brattari en 1:40 eða grafa hann dýpra niður en æskilegt er vegna snjóa.

C-línan. Á kaupstaðalóð Reykjavíkur (frá Hringbrautinni við Laufásveg)...0.8 km. Eftir Suðurlandsbraut 2.7 km. Þjóðvegur 6.8 km. Í lögsagnarumd. Hafnarfjarðar 3.1. km. Samtals: 13.4 km.

Þessi leið er að vísu fullum 1 km, lengri en A-línan og hálfum km. lengri en B-línan, en jeg tel hana þrátt fyrir það langheppilegasta, og skal jeg hjer geta aðalkosta hennar.

Jafnlendi er að heita má alla leiðina, svo óvíða þarf að nota mesta halla og aðeins stutta kafla í samhengi. Fylling er hvergi mikil. Engir lækir eru sem brúa þarf, nema Hraunsholtslækurinn, en auðvitað þarf sumstaðar smá ræsi gegnum veginn. Ágæt möl og smágrýti er við hendi að heita má alla leiðina.

Önnur atriði snerta sjertaklega notagildi vegarins. Vil jeg í því sambandi sjerstaklega taka þetta fram. Þessi leið er að öllu leyti miklu betur sett fyrir væntanlega sporbraut. Fyrirhuguð járnbraut frá Reykjavík austur mun verða lögð frá Arnarhólstúni nokkuð nálægt strandlengjunni

hjá Laugarnesi og Kleppi og þaðan upp með Elliðaánum á móts við Árbæ. Mundi þá eiga samleið með væntanlegri Hafnarfjarðarjárnbraut minnsta kosti móts við Bústaði. Væri að þeirri tilhögun ærinn sparnaður. Brautarstæði er og að öllu leyti miklu betra eftir þeirri leið en hinum tveim. Annar kostur sem þessi leið hefur, er sá, að hægra er um og ódýrara að breyta legu Suðurlandsbrautarinnar á kaflanum frá Elliðaánum upp fyrir Ártún. Sá kafla er mjög hallamikill, má heita örðugasti spottinn austur fyrir Kolviðarhól. Ber mikil nauðsyn til a lagfæra hann, en verður ekki gert nema fluttur verði vegurinn suður fyrir árnar upp á móts við Árbæ og þær brúaðar þar. Til endurbyggingar Elliðaárbrúnna er fje veitt á næstu fjárlögum og mun jeg á sínum tíma koma með nánari tillögu þar að lútandi, en minnst á atriði þetta með því að þess gætir og í sambandi við nýjan Hafnarfjarðarveg. jeg hef á uppdrættinum merkt með punktalínu D-D væntanlega nýja veglínu Suðurlandsbrautar við þessa breytingu.

Þá er og mörkuð punktalína E-E, sem er breyting á Mosfellsveitarveginum, er einnig kæmi til greina í þessu sambandi.

Enn skal geta um einn kost þessarar veglínu. Svo sem stjórnarráðinu er kunnugt, hefur verið sótt allfast af hlutaðeigendum, Hafnarfjarðarkaupstað og sýslunefndum Kjósar- og Gullbringusýslna, að lagður yrði vegur af Suðurlandsbrautinni á Hafnarfjarðarvegin.

Verði valinn sú lína, sem jeg held fram, fellur að sjálfsgöðu burtu þörf á slíkum sambandsvegi. Ella mun ekki komist hjá að fullnægja þeirri kröfu bráðlega, hvort heldur sá vegur verður lagður sem sýsluvegur, eins og jeg hef haldið fram, eða gerður að þjóðvegi.

Loks tel jeg að það kost að verði þessi leið valin, þarf einungis að halda við einni vandaðri aðalbraut í nágrenni bæjarins, en kafla Suðurlandsbrautar inn að Elliðaám verður hvort eð er bráðlega gerður upp traustari og vandaðri og er því í raun og veru ekki kostað til hans umfram, fyrir þess breyting Hafnarfjarðarvegarins.

Það leiðir þó af því að velja þessa aleið, að halda verður við núverandi Hafnarfjarðarveg, en með því að hann mundi nær eingöngu notaður af ríðandi og agngandi fólki, sem velur stytzu leið, en als ekki til vagnflutninga, þá mun sá viðhaldskostnaður verða mjög lítill og sjálfsagt, að sá vegur yrði aftur tekinn úr þjóðvegatölu.

Það gefur að skilja að nákvæma kostnaðaráætlun er ekki unt að gera nú, sjerstaklega vegna ófullkomins undirbúnings, þyrfti þá að merkja og hallamæla allar leiðirnar auk æði mikillar skrifstofuvinnu, er það svo mikið verk, að ekki getur komið til mála, ef byrjað verður á vegargerð þessari í vetur. Nokkuð ábyggilega áætlun má þó gera, og tekst mjer þannig til að hver kílómeter

muni kosta að meðaltali um 15 þúsund kr. en auk þess verður að áætla nokkuð fyrir óvissum útgjöldum ef unnið verður að vegargerðinni að vetrarlagi og sjerstaklega fyrir brúm á lækina, en venjuleg ræsi eru meðtalin.

Að gera upp kaflann á Suðurlandsbraut hygg jeg að kosti um 10 þús. kr. hvern kílómeter. Um 800 m af þessum kafla eru þegar komnir í viðundandi horf, vegurinn verið breikkaður uppi 5.0 m og þúkkaður, en eftir tæpir 2 km. sem breikka þarf dálítið og breyta yfirbyggingu. Sameiginleg heildaráætlun um þessar 3 leiðir verða þannig: Í lögsagnarumdæmi Reykjavíkur... Lína A= kr. 56000, Lína B= kr. 60000, Lína C= (endurgerð Suðurlandsbrautar kr. 25000). Þjóðv, með brúm yfir læk... Lína A=101500, Lína B=kr. 97000, Lína C=105000. Í lögsagnarumdæmi Hafnarfjarðar... Lína A=kr. 34500, Lína B=kr. 46500, Lína C=kr. 46500, samtals: Lína A=kr. 192000, Lína B=kr. 203600 og Lína C=kr. 176.500.

Álag fyrir ýmsum óvissum útgjöldum að vetrarlagi 15%; Lína A= kr.192.000, Lína B=kr. 203.600 og Lína C=kr. 176500.

Svo sem yfirlit þetta ber með sjer, verða útgjöld landssjóðs hæst í línu C, um 30 þús. kr. hærrí en til línu A og B. Veldur því að hún liggur ekki innan lögsagarumdæmis Reykjavíkur og lendir enginn hluti kostnaðarins á Reykjavíkurbæ. Fyrir þá kosti sem lína C býður, fínst mjer þó ekki horfandi í, að útgjöld landssjóðs til þeirrar leiðar verði nokkru hærrí.

Verði sleppt að gera breikkun vegarins undir sporbrautina, mun geta sparast m 800 kr. á hverjum km., en líklegt að kosta muni helmingi meir á km. ef sú breyting yrði gerð eftir á.

Virðingarfullst; Geir G. Zoëga (fylgir; 1 kortablað - Til Stjórnarráðs Íslands).“

Eftirfarandi frásögn Gísla Sigurðssonar lýsir upphafi og framkvæmd fyrirhugaðrar járnbrautarlagningar millum Reykjavíkur og Hafnarfjarðar að koma á slíkum samgöngum, ekki einungis milli bæjarfélaganna, heldur jafnvel alla leið út á Suðurnes. Svæðið, sem Gísli lýsir, er yfir Hafnarfjarðarhraun austan Miðdegishóls, en þar má enn sjá ósnertan kafla þessarar framkvæmdar:

„Merkilegar hleðslur eru enn sjáanlegar í hrauninu suðvestur af Flötunum, handan við Hraunsholtslækinn, sem heitir reyndar Vífilsstaðalækur örlítið ofar þar sem hann renndur úr Vífilsstaðavatni. Þessar hleðslur vitna um vegasögu okkar og hægt er að aldursgreina þær nákvæmlega því þarna voru vinnuflokkar að störfum fyrir hluta árs 1918 á sama tíma og mikil harðindi með frosthörkum gengu yfir landið og atvinnuleysi var í sögulegu hámarki.

Þegar leið á fyrri heimsstyrjöldina fór að gæta atvinnuleysis víða á landinu. Fiskveiðar og fiskverkun drógust saman þar sem erfiðleikum var bundið að koma aflanum í verð. Kuldar voru miklir en aldrei hafði annað eins frost komið og frostaveturinn mikla árið 1917-18. Nauðþurftir voru af skornum skammti og yfir vetrarmánuðina þegar kaldast var gengu fullhraustir karlmenn um göturnar í von um að geta snapað vinnu stund og stund.



Miðaftanshóll (Miðdegishóll) í Hafnarfjarðarhrauni - landamerkjavarða

Ríkisstjórnin ákvað haustið 1917 að veita sveitastjórnnum dýrtíðarlán úr landsjóði til að ráðast í framkvæmdir svo að hægt væri að ráða atvinnulausa fjölskyldumenn í vinnu. Bæjarstjórn Reykjavíkur samþykkti í lok nóvember 1917 að taka lán til að vinna grjót í námunum í Öskjuhlíð til margvíslegra nota. Fyrsta lánið var veitt í nóvemberlok en í ársbyrjun 1918 var lánum úthlutað til sveitastjórna víðar á landinu. Bæjarstjórnir Hafnarfjarðar og Reykjavíkur fengu sameiginlega 65.000 kr. til að leggja nýjan veg frá Suðurlandsbraut við Sogamýri í Reykjavík að Lækjargötu í Hafnarfirði. Að auki var 25.000 kr. lán veitt til kaupa á mulningsvélum og mótur til að brjóta niður stórgrýti.

Nýskipaður landsverkfræðingur Geir G.Zoëga sem tók við af Jóni Þorlákssyni í febrúar 1917 kynnti sér hvar best væri að leggja veginn og mældi út fyrir honum. Vegurinn átti að vera 7 metra breiður þannig að hægt væri að leggja járnbrautarteina á eystri hluta hans en vestari hlutinn var ætlaður almennri umferð ökutækja og reiðmanna. Vegurinn átti að sveigja út af Suðurlandsveginum í Sogamýri, skammt frá Elliðavogi og liggja líkt og Breiðholtsbrautin er nú, vestan Blesugrófar upp að austurenda Digraneshálsins, skammt austan við bæinn Digranes. Þar átti hann að fylgja gömlum götum að Kópavogslæk á móts við Fífuhvamm. Síðan átti hann að liggja um mýrina að Nónskarði syðst í Arnarneshálsi á milli Nónhæðar og Hnoðrahólts nánast á milli núverandi Búða- og Byggðahverfa í Garðabæ, ekki langt frá Karlabraut. Vegurinn átti þessu næst að fara yfir Arnarsneslæk og um Dýjakróka sem Gísli Sigurðsson lögregluþjónn í Hafnarfirði kallaði Kringlumýri. Þaðan var honum ætlað að fara um Bjarnarkrika í suðvesturhorni Vetrarmýrar undir Hofstaðaholti sunnanverðu að Vífilsstaðalæk. Handan hans var vegurinn lagður suðaustan við Miðaftanshól í stefnu á melinn norðan Setbergshamars. Þar átti hann að liggja yfir Kaplakrikalæk í áttina að Sjávarhrauni framhjá þeim stað þar sem Sólvangur er nú og þaðan niður á Hörðuvelli. Þar átti vegurinn að



Járnbrautavegurinn - Miðaftanshóll fjær

tengjast Lækjargötu en síðan var ætlunin að leggja veg um Almanning á milli Móhálsa og suður með ströndinni um Selvog í Árnessýslu.“

Verkið hófst 1. febrúar 1918 og var skipt í tvennt. Hófust verkamenn handa í Sogamýri þennan dag en þeir áttu að leggja veginn suður að Nónhæð, en Hafnafirðingar sem byrjuðu saman dag áttu að leggja veginn frá landamerkjum Fífuhvams og Arnarness við Nónskarð að Lækjargötu í Hafnarfirði.

Vinna Hafnafirsku verkamannanna hófst við Miðaftanshól í Vífilsstaðahrauni, sem þá var aldrei kallað annað en Svínahraun. Sigurgeir Gíslason vegavinnuverkstjóri stjórnaði veglagningunni yfir hraunið í áttina til Hafnarfjarðar, en vinnuflokkur sem Jón Einarsson stjórnaði hélt í austurátt og hófst handa á þeim stað þar sem Reykvíkingarnir ætluðu að enda á mörkum Garðahrepps og Seltjarnarneshrepps.

Báðir verkstjórnarnir sem komu að málum Hafnarfjarðarmegin voru vanir vegavinnu, hvort heldur var í nágrenni Hafnarfjarðar eða úti á landi. Sigurgeir hafði stjórnað vinnu við flesta vegi í Hafnarfirði og næsta nágrenni, þ.á.m. þegar Hafnarfjarðarvegurinn var gerður vagnfær sumrin 1887 og 1888 og þegar Suðurnesjavegurinn (Keflavíkurvegurinn)



Keflavíkurvegurinn - fyrsti akvegurinn 1908-1913

var lagður 1900-1905. Þeir menn sem hann valdi í vinnuflokk sinn kunnu flestir til verka og voru vanir að hlaða grjótblýr yfir hraungjótur og brjóta niður hraunkletta. Hann réð einnig unga og hrausta pílta til að bera grjótið og mulning á handbörum svo að hleðslumennirnir hefðu ætíð nægan efnivið til að móða úr.

Verkstjórnarnir fengu 1 krónu á tímann í laun, en þeir sem voru næstir þeim fengu 90 aura á tímann. Venjulegir verkamenn voru með 75 aura á tímann. Kaupið var sémilegt en vinnan var mjög slítandi og tók verulega á, sérstaklega í þessum mikla kulda. Það sem mestu máli skipti var að þetta var örugg vinna á meðan fjármagnið entist. Þar sem vinnustaðurinn var lengst uppi í hrauni langt frá allri mannabyggð varð mannskapurinn að vera vel mettur þegar lagt var af stað snemma að morgni. Vinnuflokkurinn hittist fyrir framan hús Jóns Einarssonar að Strandgötu 19 í bítið og síðan þræddi hópurinn sig eftir hraunstígum sem verkstjórnarnir gjörþekktu upp eftir hrauninu að Miðdegishólnum.

Unnið var án afláts til klukkan tólf en þá var gert hálf tíma matarhlé. Vinnan hófst aftur að því loknu og stóð til klukkan fimm síðdegis. Þegar aðeins var liðið á verkefnið var Sveinn Sigurðsson járnsmiður ráðinn til að skerpa og herða áhöld eins og járnkarla og fleyga. Hann flutti með sér einfalda smiðju til að sinna þessum starfa og var hún fyrst í stað undir berum himni. Ekki leið á löngu áður en vinnuskúr var fluttur upp í hraunið svo að Sveinn gæti sinnt sínu starfi í sémilegu skjóli, þar sem það gat gustað hressilega og slydda eða jafnvel snjóað enda var allra veðra von svo snemma árs. Þar kom að annað skýli flutt upp í hraunið og þar gátu vinnuflokkarnir matast til skiptis, en skúrin var ekki stærri en svo að aðeins annar hópurinn komst þar fyrir í senn.

Vinnuflokkur Jóns Einarssonar náði að Miðaftanshól áður en verkinu var lokið og tók þá til við að aðstoða Sigurgeir og hans menn við vinnuna í hrauninu sem var erfiðari og seinfarnari en vinnan á holtunum og í mýrunum. Þegar fjármagnið var uppið var þessari vinnu hætt og vegurinn var eins og sérkennileg lína fjarri allri mannabyggð og umferð, þar sem honum var aldrei lokið.

Er glæðast fór aftur um atvinnu gleymdist þetta verkefni og þegar í ljós kom að íslenska þjóðin hafði misst af járnbrautaröldinni féll þetta merka verkefni í gleymsku. Lítið er eftir af veginum, eingöngu sá hluti sem er



Hafnarfjarðarhraun - fyrirhuguð járnbraut (Miðaftanshóll fjær)

sithvoru megin við Miðaftanshól í Hafnarfjarðarhrauni. Öðrum hlutum hans hefur því miður verið spillt.



Járnbrautavegurinn (atvinnubótavegurinn) í Hafnarfjarðarhrauni við Miðaftanshól (Miðdegishól)

Þegar farið var að moka burt hrauninu þar sem nú er iðnaðarhverfið í Molduhrauni hafði enginn rænu á að vernda þennan vegaspotta, þrátt fyrir að Ómar Ragnarsson hefði fjallað um hann og sýnt myndir í einum af Stiklusjónvarpsþáttum sínum. Nú eru aðeins fáein ár þar til það litla sem eftir er af veginum verður 100 ára og þá njóta minjarnar sjálfkrafa verndar samkvæmt þjóðminjalögum. Nú er búið að koma upp skilti við framangreindar minjar í Hafnarfjarðarhrauni. Þar má m.a. lesa eftirfarandi texta:¹³⁴

„Atvinnubótavegurinn var lagður frostaveturinn mikla 1918. Hér strituðu verkamenn í miklum frosthörkum við að ryðja og hlaða upp veg gegnum hraunið með handaflinu einu saman. Engu að síður voru þeir starfinu fegnir. Þetta var eina vinnan sem í boði var á erfiðum tímum og löngu fyrir tíma atvinnuleysisbóta og viðlíka úrræða af hálfu hins opinbera. Atvinnuleysi var í sögulegu hámarki í kjölfar stríðsins þar sem markaðir fyrir íslenskan fisk erlendis höfðu hrunið og öll



Skilti við Atvinnubótavegin (Miðaftanshóll fjær)

aðföng orðið erfiðari. Árið 1917 var ákveðið að landsstjórnin veitti mönnum atvinnu með því að leggja góðan veg milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar. Þáverandi landsverkfræðingur Geir G. Zoëga mældi fyrir legu vegarins sem vera átti 7 metra breiður þannig að hægt væri að leggja járnbrautarteina á eystri hluta hans en vestari hlutinn var ætlaður almennri umferð ökutækja og reiðmanna. Vegurinn lá frá Suðurlandsvegi vestan Elliðaánna, þaðan vestan við Digranes í Kópavogi, norðan við Hnoðraholt og að Vetrarmýri hjá Víflsstöðum. Þaðan var hann lagður hér yfir hraunið og um það svæði þar sem Sólvangur í Hafnarfirði er nú, um

¹³⁴Texti á skilti við atvinnubótavegin í Hafnarfjarðarhrauni. Textinn byggður á heimildum í nefndum skjölum er varðveitt hafa verið á Þjóðskjalasafninu

Hörðuvelli og átti að enda við Lækjargötu í Hafnarfirði.

Verkamennirnir, sem unnu þann hluta vegarins sem hér liggur, bjuggu í Hafnarfirði. Vinnan hófst í febrúar, hún var erfið og slítandi en kaupíð sæmilegt. Framan af höfðu þeir ekkert skýli til að hlýja sér í en þegar á leið var settur upp vinnuskúr þar sem þeir gátu leitað sér skjóls í misjöfnum veðrum. Augljóst er að það var ekkert áhlaupaverk að jafna veg yfir hraungjótur sem væri nægilega sléttur fyrir járnbrautarteina en víða má sjá vandaðar hleðslur og eru þær áberandi hér rétt framan við skiltið.“

Þegar fjárveitingin til atvinnubótavegarins var uppurin var verkinu sjálfhætt. Stríðinu lauk, atvinnuleysið minnkaði og hugmyndir um lagningu járnbrautar lognuðust út af. Vegurinn nánast gleymdist og var að stórum hluta aldrei nýttur, svo sem hér í Vífilsstaðahrauni, þar sem hann hefur aðlagast umhverfinu og gróið á köflum. Hann ber verkkunnáttu og dugnaði vegagerðarmanna á fyrri hluta síðustu aldar gott vitni.“

Lagning járnbrautar kom einnig til umræðu á hreppsnefndarfundum í Grindavík á þessum árum. Þegar hreppsnefndin kom saman til aukafundar að lokinni messu 27. júlí 1913, var lesið upp bréf frá Jóni Magnússyni, bónda í Krýsuvík.¹³⁵ Í bréfinu fór hann þess á leit við hreppsnefndina, að hún beindi því til alþingis, að það léti rannsaka.“¹³⁶

...sem járnbrautarstæði leiðina hjá Krýsuvík... og gjöri enga endilega ákvörðun í járnbrautarmálinu fyrir en sú leið hefir verið rannsökuð...“.

Hreppsnefndarmenn virðast enga afstöðu hafa tekið til þessa erindis Jóns, enda leið nú brátt að því, að taka þyrfti ákvörðun um meira aðkallandi vegaf framkvæmdir og nefndin hafði þegar ákveðið.

Um nokkur atriði í járnbrautarmálinu

Jón Ísleifsson hélt fyrirlestur, sem haldinn var á fundi Verkfræðingafjelags Íslands, 21. janúar 1920.

„Árið 1913 gaf Jón Þorláksson, sem þá var landsverkfræðingur, skýrslu til Stjórnarráðs Íslands, um rannsókn járnbrautarstæðis frá Reykjavík austur í Rangárvallasýslu. Skýrsla þessi er byggð á rannsóknnum hans og Th. Krabbe verkfræðings, svo og á mælingum Þórarins Kristjánssonar verkfræðings. Þar sem jeg veit, að allir, sem áhuga hafa á málinu, hafa kynt

¹³⁵ Jón Þ. Þór og Guðfinna M. Hreiðarsdóttir, 1996. Saga Grindavíkur, 1800-1974, Grindavíkurbær, bls. 95

¹³⁶ Þ.Í. Hreppsþók 1906-1919

sjer skýrslu þessa, og þar með flest aðalatriði málsins, þá mun jeg einungis drepa á hana í sambandi við þau atriði, sem jeg geri hjer að umtalsefni. Síðan skýrsla þessi kom, hafa miklar breytingar orðið. Verkalaun hafa ferfaldast og flest byggingarefni hækkað jafnmikið eða meira i verði. Meðan á ófriðnum stóð, var af náttúrlegum ástæðum lítið hugsað um meiri háttar framkvæmdir aðrar en þær, sem nauðsynlegar voru í bjargráðaskyni, svo sem skipakaup, kolanámur o. fl. Þó ljet landsstjórnin haustið 1917 byrja á að jafna vegar- og járnbrautarstæði milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar. Þetta var gert til þess að bæta úr yfirvofandi atvinnuskorti, og var því ráðstöfun þessi einnig gerð í bjargráðaskyni.

Vegna hinna háu verkalauna og yfirvofandi vinnufólkseklu, einkum i sveitunum, fer nú mjög vaxandi áhugi manna á að reyna að nota vjelaafli sem mest til allrar vinnu. Þessi áhugi hefur ekki hvað minst beinst að vöruflutningi með vjélum, sem best sjest á hinum vaxandi innflutningi á bifreiðum. Það er því ekki ólíklegt, að sú flutningsvjélin, sem að flestra áliti er talin hin tryggasta og afkastamesta, þ. e. járnbraut, hafi nú fengið fleiri meðmælendur en áður.

Þegar leiðirnar eru athugaðar, virðist sjálfsagt, að telja hliðarálmur þær, sem nauðsynlegar eru; eða gert er ráð fyrir að bygðar verði nærri því samtímis aðalbrautinni, með í vegalengdinni. Í skýrslu Jóns Þorlákssonar er gert ráð fyrir tveim hliðarálmum, annarri frá Ölfusárbrú til Eyrarbakka, en hinni frá Reykjavík (Elliðaánum) til Hafnarfjarðar, en aðalbrautinni er, eins og kunnugt er, ætlað að liggja úr Reykjavík austur með sjó fyrir norðan Rauðará, sunnan Laugarnar og inn að Elliðaám, yfir þær móts við Árbæ og norðan Lambhaga og yfir Varmá hjá Álafossi; upp Mosfellsdal, yfir Mosfellsheiði fyrir norðan Leirvogsvatn, ofan af heiðinni hjá Skálabrekkúás, niður að Þingvallavatni og meðfram því að Öxarárósi og yfir hann fyrir sunnan Þingvallabæ; þaðan að Hrafnagjá og yfir hana og hraunið austan við Þingvallavatn, meðfram Soginu, yfir það á móts við Bildfell og síðan suður Grafning og Ölfus að Ölfusárbrú og þaðan meðfram Þjóðveginum að Þjórsá.

Auk þessarar leiðar, sem jeg nefni Þingvallaleiðina og mun vera sú heppilegasta, ef fara á yfir fjallgarðinn austur á suðurláglendið, er um tvær leiðir aðrar að tala. Leiðir þessar liggja fyrir vestan aðalfjallgarðinn, og nefni jeg þær Reykjanesleiðir. Báðar þessar leiðir liggja úr Reykjavík inn að Elliðaám og suður i Hafnarfjörð um Vífilsstaði. Fyrir sunnan Hafnarfjörð, á móts við Hvaleyri, skiftast leiðirnar og stefnir önnur i hásuður, milli Núpshlíðarháls og Sveifluháls, um Vigðisarvelli, ofan á Krísuvíkurbjarg vestanvert (austan við Hælsvík). Þaðan meðfram sjó yfir Vogsósi og Ölfusárósi að Eyrarbakka; frá Eyrarbakka liggur svo leiðin upp Flóa að Ölfusárbrú og þaðan að Þjórsárbrú. Þetta er eystri Reykjanesleiðin. Hin leiðin liggur frá Hvaleyri í vestur, meðfram sjó suður í Voga, beygir þar til hásuðurs, meðfram Sandakravegi yfir Dalahraun, niður að Hraunsvík hjá Ísólfsskála og þaðan meðfram sjó að Krísuvíkurbjargi,

þar sem hún kemur á fyrri leiðina. Þetta er vestri Reykjanesleiðin. —

Ekki virðist vera um aðrar leiðir en þessar þrjár að tala. Allar fullnægja þær aðaltilganginum, sem er að sameina Reykjavík við austursýslurnar. Enda þótt brautarkerfi, sem sameinar Reykjavík, Hafnarfjörð, Eyrarbakka, Ölfusárbrú og Þjórsárbrú, sje styst ef vestri Reykjanesleið er farin (þ. e. 6 km. styttra en Þingvallaleiðin með hliðarálmum), þá mun jeg hjer einungis reyna að bera saman Þingvallaleiðina og vestri Reykjanesleiðina. Ástæðan til þess er sú, að fyrst þegar brautin liggur svo langt vestur á Reykjanesskagann, að hún nær Vogum, má telja, að brautin komi öllum Reykjanesskaganum að tilætluðum notum.

Við samanburð á Þingvallaleiðinni og vestri Reykjanesleiðinni, rekur maður fyrst augun í lengdarmismuninn, þar sem Reykjanesleiðin er 14 km. lengri. Aftur á móti liggur Reykjanesleiðin miklu lægra, hæst liggur hún um 75 m. yfir sjó, eða 185 m. lægra en hæsti staðurinn á Þingvallaleiðinni. — Þetta, hve lág Reykjanesleiðin er, og að hún liggur nærri allfjölmennum byggðum, gerir það að verkum, að öll gæsla verður ábyggilegri og ódýrari. Þetta er einnig snjóljéttasta leiðin, sem kemur til af því hve lágt hún liggur, og um því sem næst öldulaust hraun, að þeim 11 km. undanteknum, sem næstir eru Reykjavík. Enda þótt grafið væri, eins og heppilegt er kostnaðarins vegna, þegar um apalhraun er að ræða, lítils háttar ofan í ölduhryggina, til þess að ná nokkru meira jafnvægi milli fyllingar og graftar, þá mundi það varla koma að sök nema þá í sjerstökum snjóavetrum. Ef til vill yrði hver km. í undirbyggingunni nokkru dýrari þessa leið (engan veginn er það víst), en á hinn bóginn mundi sá kostnaður brátt borga sig í því, hve undir- og yfirbygging yrði varanlegri. Á hvorugri leiðinni er um nokkur sjerstök landgæði að tala. Hvorttveggja svæðið helst til fjárræktar, því vetrararbeit er allgóð, þótt Reykjanesleiðin að þessu leyti engu síðri, því auk beitar í hraununum, er þar víða góð fjörubeit og allstór svæði á þessari leið virðast sæmilega vel fallin til garðræktar, en víða allgott um áburð, bæði þang og fiskúrgang.

Á Þingvallaleiðinni er ekki um neitt slíkt að ræða. Þegar bera á saman brautarstæðin, hvað snertir þjettbýlið meðfram þeim, verður að taka einhvern sameiginlegan mælikvarða á báðum leiðunum, og reikna jeg því, að öll byggð á 15 km. breiðu beltí, sinn hvoru megin við brautarstæðið, noti brautina.

Samanburður á leiðunum í þessu efni er einungis nauðsynlegur á svæðinu frá Elliðaánum austur að Ölfusárbrú, á Þingvallaleiðinni, og á svæðinu frá Hafnarfirði austur að Ölfusárós, á Reykjanesleiðinni.

Áður en jeg læt úttalað um breidd brautarinnar, vil jeg geta þess, að ef svo yrði, að í framtíðinni

risi upp austanfalls einhverskonar iðnaður, t. d. fossaiðnaður eða námurekstur, sem leiddi af sjer svo óvænt mikla flutningaþörf, að brautin gæti ekki fullnægt henni, þá mætti bæta úr því, annaðhvort með því að byggja útflutningshöfn austan fjalls, eða með því að framlengja Grímsnesálmuna, og fara með hana fyrir vestan Apavatn, yfir Laugardalsvelli, ofan á Þingvallaleið austan við Hrafnagjá, og því næst fylgja þeirri leið ofan á Mosfellssveitarálmum. Sambandið milli Reykjavíkur og Suðurláglandisins yrði þá tvöfalt á miklum hluta leiðarinnar.“¹³⁷

Um verkfæri

Sigurður Hafliðason birti grein eftir nafna hans Sigurðsson í Búnaðarritinu árið 1895 um þau vegavinnuverkfæri, sem nefnd hafa verið og notuð voru við vegagerðina, auk fleiri slíka:¹³⁸

„Það er ærið margt, sem búandi maðurinn þarfnast, til þess að búskapurinn verði stundaður með nokkurri mynd, og eitt með öðru, er hann getur ekki án verið, eru verkfærin, sem notuð eru við yrkingu jarðarinnar.

Þessi verkfæri eru með ýmsu lagi, og nefnast ýmsum nöfnum, og hafa hvert sitt ætlunarverk. Það er mjög mikilsvert, að verkfærin sje í góðu lagi; þurfa þau að vera vel gerð, ekki þung eða klunnaleg, en þó endingargóð.

En til þess að það geti orðið, þarf að vanda efni þeirra, hirða vel um þau, og halda þeim vel við; sje þessa eigi gætt, er hætt við að þau gangi fljótt úr sjer og ónýttist. Það á sjer eigi svo óviða stað, að ýms verkfæri, sem þó eru alveg nauðsynleg, eru alls ekki til á sumum heimilum, t. d. járnkall, kvísl, ristuspaði og jafnvel skófla, sem hægt sje að nota, að eg ekki tali um hin stærri verkfæri. En þegar svo á stendur, að þessi verkfæri eða önnur vanta, og vinna á eitthvert það verk, er þau eru ætluð til, verður að nota alt önnur miklu óhentugri verkfæri. Menn nota t. d. stundum torfljái við þúfnasljettun (ofanafskurð), í stað ristuspaða, sem er miklu hentugra og þægilegra verkfæri við þann starfa, og vinst fljótar og betur með. En fyrir þá skuld, að verkfærin eru óhentug og í laklegu standi, sem unnið er með, þá gengur vinnan miklu ver, og verkið verður lakar af hendi leyst en ella. Þar að auki er það erfiðara að nota þau áhöld, sem illa eru gerð, og ekki eiga við það starf, sem unnið er með þeim. Það hefur því mjög mikla þýðingu, að nægilegt sje til af nauðsynlegum verkfærum á hverju heimili, og að þau sje jafnan höfð í góðu standi. Verkfærum þeim, sem notuð eru við ræktun og yrkingu jarðarinnar, má skipta í tvent: akverkfæri og handverkfæri.

¹³⁷ Tímarit Verkfræðingafélags Íslands 5. árg. 1920, 2. tbl., bls. 9-13

¹³⁸ Sigurður Sigurðsson, 1895. Búnaðarrit, 9. árg. 1895, 1. tbl., bls. 124-137

I. Akverkfæri

Þannig nefnast þau verkfæri, sem hestum og nautum er beitt fyrir hjer á landi, svo sem vagn, plógur, herfi og fl. Voru þessi verkfæri helzt til lítið notuð hjer á landi, og eiga þau tiltölulega fáir. Reyndar eru flest þeirra svo dýr, að mörgum einstökum manni er um megn að eignast þau, en þá ættu fleiri að eiga þau saman í fjelagi, og nota þau svo á víxl eptir hentugleikum. Búnaðarfjelögin ættu að eiga öll helztu jarðyrkjuverkfæri, sem hjer koma að notum, og einstaklingum er um megn að eignast, lána þau svo fjelagsmönnum, ef þeir æskja, með þeim skilmála, er um semur. Hjer skulu nefnd hin helztu þeirra:

1. Plógur er þegar orðinn töluvert þektur hjer á landi, en þó eigi mikið notaður enn sem komið er. Ætlunarverk hans er að rífa sundur jarðveginn, losa hann og jafna, svo jurtirnar eigi hægra með að festa rætur sínar, þróast og vaxa. Hann er mjög gamalt verkfæri, jafn gamall akuryrkjunni, en hefir tekið breytingum mjög til batnaðar í seinni tíð. Góður plógur þarf að hafa þessa kosti: 1. Að hann sje ljettur og gott að stjórna honum. 2. Að hann velti vel af sjer eða frá sjer, og geri hreint far. 3. Að hægt sje að láta hann rista bæði djúpt og grunt, eptir því er við á. 4. Að hægt sje að taka hann sundur og setja aptur saman; kemur það sjer vel ef þarf að flytja hann langt til úr einum stað á annan, og eins ef að þarf að skipta um einstaka hluta hans eða parta, t. d., ef eitthvað bilar og annað er sett í staðinn. 5. Að hann sje yfir höfuð vel görður, sterkur, en þó eigi of erfiður, og komi að tilætluðum notum. Plógar eru með ýmsri gerð og lagi, og nefnast eptir því ýmsum nöfnum, svo sem sveiflu-plógurhjól-plógur, djúpfars-plógur o.s.frv. Sveiflu-plógur mun vera einna hentugastur fyrir oss; kostar hann í Noregi 40-50 kr. Torfi Bjarnason í Ólafsdal smíðar járnplóga hentuga við þúfnasljettun, og hæfilega þunga fyrir vora hesta. Selur hann þá á 40 krónur. Fyrir plóg er vanalega beitt tveimur hestum.

2. Herfi - Það er notað eptir að búið er að plægja. Tilgangur með herfingunni er sá, að jafna moldina eptir plæginguna, að mylja hana og samblanda aðfluttum efnum, t. d. áburði. Það eru til gadda-herfi og hlekkja-herfi; þau eru ýmist einföld eða samsett (tvöföld). Gadda-herfi eru notuð við þúfnasljettun, og til þess að jafna og mylja mold í sáðreitum. Herfa má bæði flög í túnum og sáðreiti, þó eigi



Herfi - Heimild: Sauðfjársetrið ströndum

hafi þeir verið plægðir, heldur að eins stungnir upp með skóflu. Herfi er mjög gagnlegt verkfæri eigi síður en plógurinn. Fyrir herfinu gengur stundum einn hestur. Torfi í Ólafsdal selur einföld herfi á 16 kr. Eru þessi herfi Torfa hentug hjer. Þyki þau ofjett við herfinguna, má auðveldlega þyngja þau með einhverju, t. d. grjóti. Hlekkjaherfi eru einkum notuð við vallarvinnu til þess að mylja áburðinn og jafna. Þau kosta 25-30 kr.

3. Slóði - Slóði er tvennskonar, hrísslóði og trjeslóði; eru þeir notaðir við vallarvinnuna í stað herfisins. Hrísslóði er fremur sjaldgæfur, en þeir sem þekkja hann og hafa notað hann, hæla honum. Flytjir hann mjög fyrir vallarvinnunni þar sem jörð er sljett eða greiðfær. Trjeslóði er sumstaðar notaður, t. d. í Dalasýslu. Líkist hann hrísslóðanum, og gerir sama gagn. Þar sem skóglaut er eða skóglítið, ætti að sjálfsgöðu að nota trjeslóðann. Torfi í Ólafsdal hælir honum, og telur hann mjög hentugt áhald. Álitur hann vandalítið að smíða hann, og kosti ekki mikið, en segir hann geti enzt ár frá ári með góðri meðferð. - Að öðru leyti skal eg ekki fara fleiri orðum um slóðann, með því annarstaðar í Búnaðarritinu, mun koma lýsing á honum, og hvernig hann er tilbúinn.

4. Valtari - Valtari er til þess gerður, að þjappa saman mold og jafna eptir plægingu og herfingu.

5. Hestakerra - Hestakerra er notuð við þúfnasljettun þegar þarf að flytja mold úr böllum í lautirnar. Án hennar er opt ekki hægt, nema þá með því meiri fyrirhöfn og erfiðismunum, að fá sljettuna vel lagaða eða með hæfilegum halla. Verkfæri þetta er því mjög þarft og nauðsynlegt við þúfnasljettun. Fyrir henni gengur einn hestur. Torfi í Ólafsdal selur hana á 28 kr.



Hestvagn

6. Vagn eða kerra - Vanalega er það nefndur vagn, sem hefur 4 hjól, en sje þau að eins 2, er það kölluð kerra“. í Noregi og Englandi er kerra mikið notuð við jarðyrkju; er ekið í henni áburðinum á engi og akra, og mjólkinni á mjólkurbúið (Meieriet) o. s. frv. Kerra, hæfilega stór, er einn hinn þarfasti búshlutur, er nokkur bóndi getur átt. Það má nota hana svo opt og mörg um sinnum, og spara með því hesta, áhöld, menn og tíma. í þeim má flytja áburðinn á túnið, eldiviðinn á þurkvöllinn og svo heim, þá hann er þur orðinn. Einnig má nota kerruna við ýmsa aðra flutninga heima við, svo sem að aka á henni grjóti, mold, rofi, og mörgu fleiru, er flytjast þarf úr einum stað á annan. Kerran eða vagninn getur því komið að miklum notum, ef vel er á haldið, þó eigi sje miðað við flutninga í vagni lengra að. En þegar farið væri að nota

vagna heima við, t. d., að flytja á þeim áburðinn á túnið o. s. frv., þá mundi eigi líða á löngu þar til farið væri að nota þá til ferðalaga, eða flytja á þeim vörur úr kaupstað og í, ef þá um leið væru önnur nauðsynleg skilyrði fyrir höndum, svo sem lagður vagnvegur. Það er að vísu ekki hægt að koma vagni við alstaðar, t. d. þar sem er mjög ósljett eða blautlent, en þó mun hvergi svo ástatt, að eigi sje mögulegt að gera þolanlegar akbrautir, svo vagn yrði notaður að meira eður minna leyti. Ætti þá helst að gera akbrautir þar, sem þörfin er hvað mest, og flutningur tíðastur. En það er heldur engin frágangssök að fara með vagn eða kerru, þó nokkuð sje ósljett yfir að fara, ef ekki er grjót til muna á leiðinni. Eitt kerruhlass af áburði er vanalega 4-6 hestburðir, og geta allir af því sjeð, hve mikla yfirburði vagninn hefir fram yfir það, að flytja áburðinn út á túnið í kláfum, sem er það algenga. Við not kerrunnar kemur auðvitað til greina landslagið, eins og áður er getið, halli þess og ásigkomulag að öðru leyti. En þetta leggur óviða mjög miklar hindranir í veginn fyrir notkun hennar. Ættu bændur því, svo fljótt er efni og ástæður leyfa, að fá sjer vagn (kerru); myndi fáa iðra þess, en bráðlega komast að raun um, að hann er búmannsþing. Vagnar eða kerrur fást í verksmiðjum í Svíþjóð og Höfn fyrir 65-70 kr. Geta þeir, er það vilja pantað sjer þessar kerrur með tveimur hjólum hjá verksmiðjum. Einar Finnsson vegfræðingur mundi fús að útvega mönnum, eða panta fyrir menn þessar kerrur, sem og ýms önnur verkfæri, ef þess væri óskað. Torfi í Ólafsdal selur kerrur sterkar og vandaðar með aktygjum og mógrindum á 140 kr.

7. Sleði - Sleði er mjög gamalt verkfæri, og var notaður til flutninga á undan vagninum. Sleðar eru mjög misjafnir að stærð (lengd), en þeir sleðar, sem hestum er beitt fyrir, eru sjaldan innan við 5 fet á lengd. Vanalega eru þeir 6-7 fet á lengd, og 2—2% fet á breidd, og hver kjálki (meiður) 8-10 þuml. á hæð. Bezt er að kjálkarnir sje ögn bungu-myndaðir, þannig, að þegar sloðinn liggur á vatnsrjettum fleti, að þá sje hann á lopti með aptari brún fremstu rimar, og þeirrar öptustu sem svarar 'a þuml. Verður sleðinn þá lausari fyrir og ljettari í drætti. Betra er að hann sje járnaður að neðan og eins að framan. Fjóra hringi þarf að hafa í hverjum sleða, sem hafa hæfilega stærð, er festir sje með þar til gerðum kengjum



Sleði

3vjt þuml. á lengd. Sleðar með líkri gerð og hjer er bent á eru mikið hentug verkfæri, og geta opt komið að góðum notum, t. d. á vetrum þegar ísalög er yfir alt. Gengur vanalega einn hestur fyrir sleðanum, og má í góðu færi hafa á þeim 4-5 hestburði.

8. Aktygi - Aktygi eru nauðsynleg við allan akstur, bæði við plóg, herfi, sleða o. s. fr. Kosta tvenn

aktygi hjá Torfa í Ólafsdal 35 kr.; eru þau með skozku lagi. Norsk aktygi fást fyrir 25-30 kr.



Aktygi - Minjasafnið í Glaumbæ

9. Hemlar - Hemlar eru hafðir fyrir plóg og horfi þegar plægt er og herfað. Gera þeir dráttinn ljettari, og eru því alveg ómissandi; þurfa þeir því jafnan að fylgja plógnum þegar hann er pantaður. Þeir fást hjá Torfa fyrir 8. kr.

10. Akdýr - Akdýr hjer á landi eru einkum hestar. Fyrrum tíðkaðist hjer að beita nautum fyrir plóg og sleða, einkum í fornöld. Var það eigi óalgengt hjá forn mönnum, að þeir ættu 2 eða fleiri akneyti, er þeir notuðu við plægingu og sleðadrátt. Hjelzt það lengi við að nota naut til aksturs, og er þess getið á 16. öld. Í Biskupaannál Jóns Egilssonar er þess getið, að nautum hafi verið beitt fyrir sleða þegar Ögmundur biskup Pálsson var að efna til kirkjugerðar í Skálholti. Þar segir svo: En sum stórtren ljet biskup (Ögmundur Pá]ss.) aka og draga heim á nautum, og voru þau járnúð“ (Safn til sögu ísl. I, 66.). Það sjest af þessu, að naut hafa verið notuð við sleðadrátt á vetrardag, og að þau voru járnúð. Einstaka maður hefir alt til þessa tíma notað naut fyrir sleða og plóg, t. d. Ásgeir heitinn Einarsson á Þingeyrum. Í öðrum löndum er algengt að beita nautum fyrir plóg og herfi, t. d. á Jótlandi og víðar. Naut eru miklu sterkari en hestar hjer á landi, og því betur fallin til þess að draga æki og ganga fyrir plóg. Ætti að ala upp naut í þeim tilgangi, og nota þau svo til aksturs í stað hesta eða þeim jafnframt. Naut þykja stundum baldin og óþæg ef eitthvað á að handsama þau eða reyna að nota þau við akstur. En það liggur meðfram í því, að þau eru eigi vanin nógu snemma við band og aktygi, eða rjettara sagt, þau eru ekki tamin fyr en í ótíma. Ætti þegar að gera þau leiðitöm í uppvextinum, og venja þau svo smátt og smátt við ýmsar hreyfingar, aktygi, og að draga eitthvað ljett. Smáfæra sig svo upp á skaptið, og þyngja ækið, en varast að beita illu við þau, ef annað er mögulegt, því það getur komið þrjózku inn hjá þeim. Bezt mun að byrja á því að beita hestum og nautum fyrir herfi og slóða, og gera þessi akdýr vel vön við það áður en farið er að nota þau fyrir plóg eða vagn. Þeir hestar, sem notaðir eru við plægingu og akstur, ættu sem minst að vera brúkaðir til annars eða helzt ekkert. Ef hesturinn er jafnframt hafður til áburðar, þá verður hann miklu lakari og ónýtari til dráttar, og slítur kröptum sínum fyrir tímann. Vöðvaaflið eins og skiptist í tvent og verkar hvað á móti öðru. En sje hesturinn eingöngu notaður við plægingu og akstur, þá miðar lífsstarfsemin að því, að uppfylla þau skilyrði, er til þess þurfa, og vöðvabyggingin lagar sig svo eptir því. Hestinum verður þá eðlilegt að beita kröptum sínum til þess að draga, hvort heldur það er plógur, vagn eða annað, en óeðlilegt að bera byrðar á bakinu. Áriðandi er að

fara vel með akdýrin, hesta og naut, sem og allar skepnur, en þó sjerstaklega þær, er veita eiga einhverjar afurðir, t. d. vinnu.

II. Handverkfæri

Handverkfæri eru þau áhöld nefnd, sem ganga fyrir handkrapti, eða eru ekki stærri eða umfangsmeiri en það, að þeim má stjórna, færa til og nota með höndunum eingöngu. Vil eg hjer minnast lítið eitt á hin helztu þeirra, er koma til greina við jarðyrkju og ýms störf, er að henni lúta.

1. Hjólbörur eru mjög hentugt verkfæri, og kemur sjer opt vel að eiga þær. Þær má nota til að koma burt taði eða áburði frá peningshúsum, þegar stutt er að flytja, o. s. frv. Einnig er opt þægilegt að aka í þeim, t. d. mold, grjóti, rofi, og öðru þesskonar, þegar vagni verður ekki komið við eða mjög stutt er að aka. Og sje engin kerra til, þá er þó miklu betra að eiga hjólbörur en ekki, því þær bæta nokkuð úr vagnleysinu, að því er einstök verk snertir. Hjólbörur geta margir smíðað, og ættu menn því að efna sjer til þeirra. Torfi í Ólafsdal hefir smíðað þær og selt á 14 kr.

2. Skófla er svo alþekt verkfæri, að engin þörf er á því að vera margorður um hana. En þótt hún sje alþekt og ómissandi á hverju heimili, þá vantar þó á, að hún sje alstaðar í svo góðu lagi sem vera skyldi. Víða



Skófla. Vegagerðin-innnaðúss 2. tbl. 2010. 441

er ekki til skófla, nema að eins að nafninu, einhver lítilfjörlegur spaði, sem tæplega er hægt að nota til að moka með fjósflór, og því síður að hún verði höfð tál annars. En þó eigi ekki að gera annað en moka mold upp í vegg eða stinga hnaus, þá er samt betra að skóflan sje í lagi. Það virðist því sem ekki ætti að þurfa að áminna menn um að eiga brúkanlega skóflu í hendina á sjer, skóflu, sem hægt er að vinna fult verk með. Skóflur eru með ýmsri gerð, og kosta nokkuð mismunandi; vanalegt verð er 2-3 kr. Skóflur þær, sem notaðar eru við vegagerð hjer sunnanlands, kosta um 3 kr.; eru þær að flestu leyti betri en þessar algengu búðarskóflur. Frá Noregi má panta skóflur úr þunnum stálplötum, sem eru ljettar og gott að vinna með; þær kosta með innkaupsverði 2 kr.

3. Moldskófla er einkum notuð til þess að moka með lausri mold, mykju, foraráburði o. s. frv. Er hún hentugri til þess en vanaleg skófla, því hún tekur meira og rennur síður af henni. Moldskóflan (eða skúffan) er með lengra skapti en skófla, og blaðið stærra með bryggjum til hliðanna. Er mun hentugt áhald og kostar nálægt 2 kr.



Kvísl. Vegagerðin-innnað 2. tbl. 2010. 441

4. Kvísl (gaffall“) er alþekt verkfæri, og jafnframt nauðsynlegt á hverju heimili. Kvíslina má nota bæði við vatnsveitingar (framræslu) og þúfnasljettun, einkum þakningu. Er mjög þægilegt og miklu fljótlegra að nota kvíslina við það, heldur en að þurfa að beygja sig niður við hverja þöku, og laga hana til með hendinni. Vinst þannig tvent í einu við not kvíslarinnar: verkið gongur fljótar og þreytir minna. Góðar handkvíslir kosta 2,50-3 kr.

5. Mykjukvísl líkist vatnsveitingakvísl, og getur enda notast í hennar stað. Er hún einkum ætluð til þess að moka til áburði og dreifa honum; hún kostar 2-3 kr.

6. Heykvísl er einkum höfð til þess að dreifa heyi, er staðið hefir í dryli, sæti, eða bólstrum, og breitt er til þurks. Hefir hún enn sem komið er fengið litla útbreiðslu hjer á landi, og er víða alveg óþekt. Að nota kvíslina við heybreyðslu er miklu þægilegra og fljótlegra heldur en þegar það er gert með tómum höndunum. Ættu að vera á hverju heimili eigi færri en 2-4 kvíslir, og á stórheimilum, þar sem mikið er um að gera, þyrftu þær að vera fleiri. Þær kosta um 2 kr.

7. Ristuspaði, sem notaður er við þúfnasljettun, er ekki mjög algengur, að minsta kosti ekki á Suðurlandi. Í hans stað nota margir torfljá, en það er miklu lakara, og verður ver gert. Með spaðanum má hafa þökurnar jafnar, ekki þykkri í miðjunni en til brúnanna, en með torfljá verður það naumast. Að taka grasrótina ofan af með ristuspaða hefir því sjerstaklega tvo kosti fram yfir gömlu aðferðina: það verður betur gert, og gengur fljótar, þegar æfingin er fengin. Torfi í Ólafsdal smíðar og selur ágæta ristuspaða á 3 kr.

8. Fyrirskurðarhnífur er hafður til þess að skera fyrir með þegar rist er ofan af. Til þess má einnig nota sláttuljá. Guðm. Hjaltason brúkar hvorki hnífinn eða ljáinn, heldur ristir fyrir með ristuspaðanum (sjá Norðanf.“ 22. ár, 1883), og má það vel takast, en til þess það gangi vel, þarf töluverða æfingu. Torfi í Ólafsdal selur fyrirskurðarhníf á 1,50 kr.

9. Járnkall er alveg nauðsynlegt áhald, en víða er hann þó ekki til nema þá rjett að nafninu. Þeir þurfa að vera um 3 álnir á lengd; járnkallar sem ekki eru yfir 2 álnir koma eigi að hálfum notum; vogarkrapturinn verður svo lítill, og lyptir því illa. Í verksmiðjum ytra kostar pundið í

þeim 27-30 aura eða hjer um bil 2,75-3 kr. járnkallinn.

10. Haki (mölbrjótur) er fremur óalgengur, en eigi að síður nauðsynlegt og gott áhald. Hakann má nota til þess að höggva upp klaka; hann er einnig ómissandi við framræslu, ef fara þarf gegnum málarkend jarðlög og efni. Ætti helzt hver bóndi að eiga haka, því opt er hans brýn þörf við ýms verk. Þeir kosta um 3 kr. fyrir utan skapt; en það mun mega fá fyrir 50 aura.



Haki. Vegagerðin-innnaðuss 2. tbl. 2010. 441

11. Sleggja (grjótsleggja) er einkum notuð við grjótklofningu, og til þess að slá horn og ójöfnur af steinum. Hún getur einnig þess utan komið opt að góðum notum, t. d. ef reka þarf niður staura (girðingastólpa), og s. frv. Hjá járnsmiðum í Reykjavík fæst pundið í þeim fyrir 50 aura. 15 punda sleggja verður því 7,50 kr. í Noregi fást þær fyrir c. 6-7 kr.



Sleggja. Vegagerðin-innnaðuss 2. tbl. 2010. 441

12. Setthamar er notaður við grjótvinnu (steinsmiði). Með honum og grjótsleggjunni eru steinar höggvir til og lagaðir, teknir vankantar af þeim, o. s. frv. Í Norhver hamar. Hjá járnsmiðum í Reykjavík fæst pundið á 50 au. eða 3-4 kr. hver hamar.

13. Stálbor er notaður til þess að bora með steina, sem svo eru stórir, að þá verður að sprengja. Borarnir verða að vera mislangir eptir því hvað djúpt þarf að bora. Optast nægir að þeir sje 2-3 fet á lengd. Pundið í þeim kostar 25-30 aura.

14. Þeysuhamar er notaður til þess að slá á stálborinn þegar borað er; er hann hentugri til þess en setthamarinn“, eða algengir smíðahamrar. Verð á honum er líkt og á setthamri. Þessi síðast töldu verkfæri (11-14) eru einkum notuð við alskonar steinsmiði, húsagerð, grjótgarðahleðslu



Peysuhamar. Vegagerðin-innnaðúss 2. tbl. 2010. 441

o. s. frv. Einnig getur komið fyrir, að þessi verkfæri þurfi með við þúfnasljettun, ef stórir steinar koma fyrir, sem ekki verða færðir burt, nema með því að sprengja þá. Þyrftu menn því að eiga þessi verkfæri, og færi þá bezt að nokkrir ættu þau í fjelagi, því það kostar töluvert fyrir hvern einstakan, eða hjer um bil 15-20 kr. í sambandi við þetta skal eg geta þess, að Einar Finnsson vegfræðingur í Reykjavík mundi fús að útvega mönnum þessi áhöld. Einnig fást þau hjá járnsmiðum í Reykjavík, t. d. Þorsteini Jónssyni o. fl.

15. Jarðnafrar er sjerstaklega notaður til þess að leita að mó. Hann er ýmist í einu lagi eða fleiri pörtum. Samsettir jarðnafrar eru betri og þægilegri í meðferð. Ætti hvert búnaðarffjlag að eigi einn jarðnafar, því opt getur það borið við, að hans þurfi við til að leita að mó. Jarðnafrar munu kosta 20-30 kr.

16. Taðvjél eða taðmylna er notuð til þess að mala í áburð, og gera hann smágerðan, svo hann gangi því betur ofan í jarðveginn. Einkum er hún hentug þar sem tún eru ósljett, og ekki verður komið við slóðanum. Taðvjelar hafa fengið nokkra útbreiðslu, einkum norðanlands og vestan, og eru þar notaðar og látið vel yfir. Lýsing á taðvjelinni er í Norðanf.“ 20. árg. 1881, eptir Gísla Sigmundsson trjesmið á Ljótstöðum í Skagafirði, þann er fyrstur kom henni á gang hjer á landi. Einnig er minzt á hana og notkun hennar í Ísaf.“ 1894 tölubl. 70., og vísa eg til þeirrar greinar. Til þess að koma taðvjelinni á gang, þar sem hún ekki er nú, væri vel tilfallið, að nokkrir menn í fjelagi, eða jafnvel hvert búnaðarffjlag pantaði sjer eina hjá einhverjum góðum smið, er smíðar þær, t. d. Gísla trjesmið, sem fyr er nefndur, Sigurði Ólafssyni á Hellulandi í Hegrnesi o.fl., og ljetu svo smíða eptir henni fleiri eða færri eftir þörfum, ef hún reyndist vel.

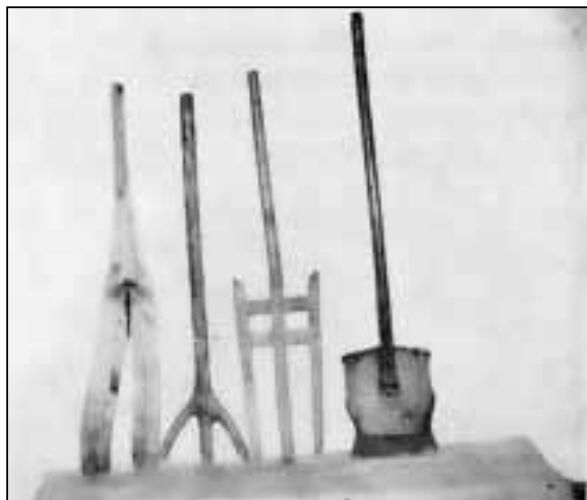
Hjer hefir þá verið minzt á nokkur verkfæri, sem notuð eru við jarðyrkju og fl. hjer á landi. Ýms fleiri áhöld mætti nefna, sem eg sleppi. Vera má og að þeirra verði minzt annarstaðar í Búnaðaritinu. Þá eru til áhöld, sem annaðhvort eru að ganga úr gildi, t. d. pállinn, eða hafa reynzt miður hentug, t. d. plógskerinn. Er honum lýst í Nýjum fjelagsritum“ 6. ári, 1846; einnig er minzt á hann í Þjóðólfi“ 4. ári, og Gestu vestfirðing 4. ári 1850. Þess ber að gæta, að því er bílverkfæri snertir, að fara vel með þau og hirða vel um þau; hreinsa þau vel þegar hætt er að vinna með þeim, og geyma þau á þurrum stað, svo þau ekki ryðgi og slitni af áhrifum lopts og

lagar. Ef eitthvað bilar þarf að gera við það tafarlaust. Öll hreyfimtörf þarf vel að smyrja, þegar verkfærin eru notuð; eru þau þá liðugri og ganga betur. Áburður á verkfærin þarf að vera góður; og er til þess hentug svínafeiti (feiti af grísum); einnig má nota til þess lýsi og hrossafeiti. Bitjárn öll þarf að brýna við og við, svo þau bítu vel; reynir þá minna á verkfærið, og vinnan gengur miklu betur.

- Í Innanhúsríti Vegagerðarinnar frá því í febrúar árið 2010 er einnig fjallað um vegagerð og verkfæri:

Verkfæri

Þau tæki sem notuð voru við vegagerð voru fyrir vélaöldina hin hefðbundnu handverkfæri, sem nú eru að hverfa eða eru jafnvel alveg horfin af mörgum þeim vinnustöðum þar sem áður hefðu þótt ómissandi ef nokkuð átti að vera hægd að gera. Pálarnir, svokölluðu, voru alveg horfnir úr notkun um aldamótin 1900. Spaðar komu í þeirra stað, enda orðin verk, sem fékkst með þjálfun, samfara hagsýni. Þeir sem klufu eða hjuggu stein þekktu það sem ekki verður í skyndi séð á steini, að hann hefur vissar línur sem benda til þess, hvernig frumkorn hans hafa lagst hvert að öðru. Eftir því gat steinhöggvari vitað, hvernig lá í steininum og klofið hann að vild sinni. Þessi einfalda þekking á berglögum var steinhöggvaranum nauðsynleg við verk sitt og notaði hann þá þekkingu óspart. Verktækin við að höggva til hleðslusteina voru ekki margbrotin. Það var svokallaður



Verkfæri til sveita fyrrum

setthamar. Hann var með tveimur skörpum eggjum öðrumegin. Þær eggjar urðu að vera vel beittar til þess að hægt væri að skera steininn rétt, en hinumegin á setthamrinum var skallinn úr óhertu stáli, því hann varð að taka á móti höggi, þegar á hann var slegið. Jafnan voru tveir menn við að höggva til hleðslusteina. Sá sem stjórnaði setthamrinum og annar, sem var honum til aðstoðar. Meðal annars til að



Varða við Austurleiðina norðan Lyklafells

slá á setthamarinn, þegar steinn var sleginn til. Þegar steinninn hafði verið settur til, eins og það var nefnt, þá var honum komið fyrir í hleðslunni og skorðaður sem best má verða. Engin millilög voru höfð í þeirri hleðslu sem átti að vera varanleg, því þau hefðu fyrst bilað og hleðslan farið úr skorðum. Steinn var felldur ofan á stein, þó þannig að hver steinn var settur yfir bilið sem var á steinum í næsta lagi á undan. Það var gert til að binda hleðsluna, en svo er gert enn í dag, þó hlaðið sé úr t.d. steypum steinum. Fleira var svo hlaðið úr grjóti en vegkantar og brúarstöplar. Það voru t.d. vörður á fjallvegum. Þær voru yfirleitt hlaðnar úr grjóti, þó ekki væri það tilhöggvið að neinu ráði nema hvað steinar voru lítillaga lagaðir til áður en þeir voru felldir í hleðslu. Þar sem grjót var ekki nálægt, svo sem þar sem vegur lá um grasi gróin svæði, voru vörður hlaðnar úr torfi, en þær veðruðust illa og stóðu því skamma stund. Reynt var að blanda efnum, þ.e. að hlaða úr grjóti með torflagi á milli. Þær vörður stóðu betur en ef þær voru bara úr torfi. Vörður úr grjóti stóðu lengst. Þó vildi það koma fyrir að þær hryndu. Kom það oftast til af því, að jarðvegurinn undir þeim var á hreyfingu, en þeir sem vönduðu til vörðuhleðslu gættu þess jafnan að hlaða þær ekki á lausan jarðveg. Annað var svo það, að hleðslumaður hafi ekki verið nógu vanur verkinu og því ekki gætt þess að fella að og skorða hvern stein, svo röskun af þeim ástæðum að ekki hefði vel tekist yrði harla litill. Í þriðja lagi gat svo veðrun haft nokkuð að segja þar sem hross nudduðu sér upp við. Þó var það harla lítið nema ef einhverju var áfátt í hleðslunni. Veggir sæluhúsa voru oftast hlaðnir úr grjóti og torfi eða bara úr torfi eingöngu. Lítið var um



Nærmynd af steinhleðslu brúarinnar á gamla Þingvallaveginum 1907



Brúin á gamla Þingvallaveginum



Sæluhús við elstu Þingvallaleiðina um Seljadal

Það, að veggir sæluhúsa væru hlaðnir úr grjóti eingöngu, þó var það til, t.d. var sæluhúsið á Mosfellsheiði við gamla Þingvallavegin hlaðið úr höggnu grjóti. Eitt er svo ótalið sem gert var úr höggnu grjóti, en það voru merkjasteinarnir. Með 5 km millibili voru settir steinar við vegbrúnina, eins áberandi og kostur var hverju sinni. Það voru kílómetrasteinar sem svo voru nefndir. Þeir voru tilhöggðir mjög vel, gerð þeirra var sú, að þeir voru í ferkant, höfðu talsverðan setflöt, en grenntust eftir því sem ofar dró. Efst voru þeir ýmist bogadregnir yfir framhlið eða sperrulaga á framhlið, þ.e. sú hlið sem að veginum snéri. Á þá hlið voru höggðir stafirnir km og svo talan sem við átti og sýndi kílómetratöluna frá einum stað til annars. Venjulegavarsvómálningssettistafin til að gera þá auðveldar til aflestrar. Steinar þessir eru enn víðá með framvegum ogerutilprýði, ef velerum þá hirt. Ræsi voru oft þannig gerð, að veggir að þeim voru hlaðnir úr ótilhöggnu grjóti, en síðan settar hellur yfir. Of oft mun hafa á því borið, að jarðvegurinn undir ræsaveggjunum hafi verið laus í sér og látið undan þunganum með þeim afleiðingum, að ræsin féllu saman og lokuðust. Hellurnar, sem lagðar voru yfir ræsin, voru stórar og þungar og stundum næsta furðulegt, hvað mönnum hefur tekist að hreyfa þær úr stað svo tækjalausir sem menn voru í þann tíma. Óvíða munu helluræsi vera nú á alfaraleiðum, en sjá má þau á vegum, sem lagðir hafa verið niður. Má t.d. nefna gamla Þingvallavegin um Mosfellsheiði.“



Kílómetrasteinn við Þingvallavegin frá 1930

Vegagerð - tilskipanir, lög og reglur

Í 9. tölublaði Innanhússrits Vegagerðarinnar árið 2010 má m.a. lesa eftirfarandi sögulegan texta um vegagerð og yfirlit ákvæða er hana snerti:¹³⁹

„Snemma hefur mönnum verið það ljóst að samgöngur á milli bæja og héraða er stór þáttur í menningu og atvinnu landsmanna. Elstu heimildir er að finna í Grágás. Í 182. kafla Konungsbókar eru ákvæði um rétt manna til umferðar um lönd annarra og rétt til að gera vegslóða og brúa keldur. Enn fremur má finna ákvæði um sama efni í Jónsbók, 1281, en þar segir í 21. kafla landsleigubálks Ef viður vex um þjóðbraut þvera, svo að þar megi ekki aka eða klyffjar bera, þá höggvi sá er vill þann við og kasti í skóg frá götu. Í sama bálki 32. kafla segir: Ef þjóðvegir renna að garði, þá skal hlið vera hálftrar fimmtu álnar og hjaragrind fyrir, rimar í að eigi megi fénaður

¹³⁹ Vegagerðin Innanhúss, 9. tbl., 2010, bls. 1-2. Sjá einnig: [www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/8d461983982f539900256935003eac25/f8718adc8ecaf10a002577c20034cb06/\\$FILE/ih448-09-2010.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/8d461983982f539900256935003eac25/f8718adc8ecaf10a002577c20034cb06/$FILE/ih448-09-2010.pdf)

smjúga, okar tveir á endum og krossband á, þá er grind gild. Svo skal grind setja, að hún renni sjálf aftur, ef maður tekur til hendi af hrossbaki. Nú liggur þjóðgata um bæ manns eða að garði, þá má hann af færa bæ sínum og frá garði og gera aðra utan garðs jafngóða í þurru og votu, eigi lengra frá þjóðhliði en 200 faðma tólfræð, þá skal þá fara, þó hún sé lengri. Loks er í 44. kafla í þessum bálki eftirfarandi ákvæði Þjóðgata og sætrgata og allir rekstrar skulu svo vera, sem legið hafa að fornu fari, utan að færa má götu ef vill, sem fyrr segir.



Áletrun á kílómetrasteininum við Þingvallavegin frá 1930 (nú í porti Vegagerðarinnar í Hafnarfirði)

Í réttarbók Eiríks Magnússonar, sem fyrr er getið, frá 1294 segir m.a.: Skylt er bóndum að gera vegi færa um þver héruð og endilöng, þar sem mestur er almannavegur, eftir ráði lögmanna og sýslumanna, sekur eyri, hver er ekki vill gera og leggst til vegabóta.

Eins og að framan greinir hefur það verið kvöð á landeigendum að halda leiðum opnum fyrir almennri umferð. Ekki er það meining mín, að rekja sögu þeirrar þróunar, sem varð í þessum málum á umliðnum öldum. Þegar kemur fram á nítjándu öldina eru þessi mál komin í hendur hreppa og héraðsstjórna að leggja vegi og varða fjallvegi. Stærri framkvæmdir í vega og brúargerð eru í höndum ríkissjóðs, samkvæmt fjárlögum, undir stjórn Landsverkfræðings.

[Árið] 1917 var Vegagerðin stofnuð, undir stjórn vegamálastjóra. Rétt er í framhaldinu, áður en lengra er haldið, að rifja upp helstu ákvæði laga og reglna um vegagerðina hér á landi í gegnum tíðina.



Hellisheiðin - nýleg fjárgirðing yfir hluta hinnar fornu götu um heiðina

Í 44. kafla búnaðarbálks [Jónsbókar] er fjallað um þjóðgötu. Þar segir m.a. að bændum sé skylt að gera vegu færa um þver héruð og endilöng þar sem mestur er almannavegur eftir

ráði lögmanns og sýslumanns . Almenna reglan var þó sú að þjóðgata skyldi vera sem að fornu fari hafði legið. Hins vegar mátti færa götu ef hún lá um bæ manns eða að garði en gera skyldi hann þá aðra jafngóða utan garðs, sbr. 32. kafla. Þessi ákvæði endurspegla viðtækan fararrétt almennings og fólu í sér að landeigendur urðu að þola, að meginstefnu bótalaust, för annarra manna um lönd sín og jafnvel



Elsti Þingvallarvegurinn

að greiða fyrir henni. Almenn t hefur það verið talin forn venja í íslenskum rétti að hverjum sem er sé heimil för um land annars manns utan kaupstaða og kauptúna, þar sem ekki er ræktað land eða slægjuland, a.m.k. ef land er ógirt.

Árið 1770 var hin svonefnda Landsnefnd skipuð til þess að gera tillögur til úrbóta í atvinnumálum landsins. Er henni boðið í erindisbréfi meðal annars að athuga um möguleika á að koma upp kornyrkju, þar sem ætla megi að tilraunir þær, er gerðar hafi verið, hafi misheppnast vegna þess að akurstæði hafi verið illa valin og meðferð útsæðis og uppskeru farið í ólestri. Nefndin tók þetta mál til athugunar og leggur hún til, að gerðar séu tilraunir með akuryrkju og ýtt undir hana, sérstaklega þar, sem nýgerðar tilraunir í Nesi við Seltjörn veki vonir um að hún megi heppnast“.

„Þegar Landsnefndin hélt til Íslands (1770), var henni fenginn sem ritari vel menntaður Íslendingur, Eyjólfur Jónsson eða Jonsoníus öðru nafni. Skyldi hann gera stjörnu- og veðurathuganir jafnframt ritarastarfinu. Eyjólfur var fæddur árið 1735 að Háafelli í Hvítársíðu. Hann lauk námi í Skálholtsskóla og starfaði um hríð hjá Magnúsi Gíslasyni amtmanni, sem fékk mikið álit á honum. Á árunum 1700-62 hafði hann umsjón með smíði steinhúsanna á Bessastöðum og Nesi við Seltjörn. Síðan fór hann til Kaupmannahafnar og lauk prófi í guðfræði við háskólann. Hann lagði einnig stund á stærðfræði og var í nokkur ár starfsmaður í stjörnuturninum (Sívalaturni) í Kaupm.höfn, unz hann var skipaður ritari Landsnefndar. Eyjólfur var heilsutæpur og andaðist fertugur að aldri (21. júlí 1775) að Arnarhóli í Reykjavík.“

Tilskipun konungs, Kristjáns sjöunda, 29. apríl 1776 (einungis til á dönsku) - í 10. greinum (birtist hér í samantekt og lauslegri þýðingu höfundar) fjallar um vegina á Íslandi:¹⁴⁰

„1. gr. fjallar um að sýslumenn skuli fylgja búnaðarbálki 44. kafla hvort sem um væri að ræða

¹⁴⁰Tilskipun Kristjáns VII, 29. apríl 1776

vegi í byggð eða fjallvegi og sjá svo til að þeir væru það breiðir að tveir hestar með birgðar gætu mæst, að viði 6 álna breiðir.

2. gr. fjallar um að öllum bæri skylda til að kasta lausum steinum, hvort sem þeir væru litlir eða stórir, er kynnu að vera hindrun ríðandi fólki eða klyfjuðum hestum, sem ekki nýttust til fyllingu vegarins, eða velta þeim svo langt úr veginum að þeir gætu ekki oltið inn á hann aftur. Og hvort sem þeir væru fastir eða upp grafnir og þvingaðir upp með járnstöngum, eða sprengdir með sprengiefni á nokkurs skaða.

3. gr. fjallar um að eigandi jarðar skuli heimila umferð hesta um götur og traðir jarðar sinnar.

4. gr. fjallar um að yfir mýrar og foröð skuli leggja vegina á þann hátt að skurðir beini vatni frá þeim og að þælan úr skurðinum verði kastað upp á veginn ásamt grófu grúsi og mynda þannig jarðbrýr er viðhalda skuli.

5. gr. fjallar um brúargerð á milli bakka á er teljast vera varhugaverðar hestum á vetrum og haustin.

6. gr. fjallar um ferjur, en fylgja þarf í þeim tilvikum búnaðarbálki 45. kafla sem og um ferjulaun og eftirlitsskyldu sýslumanna.

7. gr. fjallar um stærri Fjallvegi og, þegar snjór er og þoka, í það minnsta hlaða vörður eða merki stórra steina svo vel að sjáist á millum svo í þann næsta í slæmu skyggni. Við þá, eftir atbeina sýslumanns og leiðbeiningu bestu manna, skuli í nágrenni fjallvega byggja svokallað sæluhús eða kofa þar sem vegfarendur að vetrum gætu leita skjóls...

8. gr. fjallar um að sýslumenn og amtmenn, hver á sínu svæði, skuli á manntalsþingum uppfræða almúgann um skyldur hans gagnvart vegagerð og mikilvægi þess í þágu einstaklinga og byggðalaga. Auk þess eftirliti tveggja eða þriggja manna til stuðnings sýslumanni svo framgangur tilskipunarinnar geti gengið sem best eftir. Jafnframt að sýslumaður skuli skikka menn vissa daga í maí og miðjan júní, ár hvert, til vegagerðarvinnu, allt eftir því hvernig á stendur.

9. gr. fjallar um viðbrögð og viðurlög sýslumanna gagnvart þeim bændum eða leiguliðum er ekki mæta til vegagerðarinnar án lögformlegra afsakana sem og bændum er ekki heimila almenna umferð um þeirra land eða brúargerð.

10. gr. fjallar um skyldur sýslumanna um eftirlitsskyldu með vegagerðinni sem og að koma með

tillögur að frekari vegaf framkvæmdum.

Gert í Kristjánborgarhöll á hinum konunglega dvalarstað þann 29. apríl 1776.“



Varða á Selvogsgötu ofan Grindaskarða

Tilskipun konungs um vegina á Íslandi kom fram árið 1861.¹⁴¹

Tilskipun um vegina á Íslandi

„Vér Friðrik hinn sjöundi...Gjörum kunnugt; Eptir að Vér höfum meðtekið þegnlegt álitaskjal Vars trúa alþingis um frumvarp, er fyrir það hefir verið lagt, til tilskipunar um vegina á Íslandi, bjóðum Vér og skipum fyrir á þessa leið:

1. gr. Vegum skal skipt í þjóðvegi og aukavegi.

2. gr. Þá vegi skal álita þjóðvegi, sem innbúar eins eða fleiri héraða fara jafnaðarlega, er þeir ætla í kaupstað, fiskiver eða á annan stað, þar sem menn almennt koma saman. Sem þjóðvegi ber einnig að álita þá vegi, er menn almennt fara milli tveggja sýslna, þótt eigi sé miklar samgöngur milli þeirra, og eins hina almennu póstvegi.

3. gr. Hreppstjórar stínga upp á, hverja vegi skuli álita sem þjóðvegi og hverja sem aukavegi í hreppnum; skulu sýslumenn því næst bera upp við hlutaeigandi amtmann uppástúngu um það, hverja vegi skuli álita sem þjóðvegi í sýslum þeim, sem þeim er trúað fyrir, og hverja sem aukavegi, og hafa þeir reglur þær, sem settar eru í 2. gr., fyrir sér í þessu; leggur amtmaður síðan úrskurð á málið og birtir auglýsingu um það til eptirbreytni fyrir alla þá, er hlut eiga að máli.

4. gr. Að fengnum uppástúngum hreppstjórana skal sýslumaður á ári hverju innan loka janúarmánaðar senda amtmanni nákvæma uppástúngu um þau verk, er vinna skal hið næsta sumar við þjóðvegi þá, er liggja um sýsluna; skal þeirri uppástúngu fylgja skýrsla um, hvernig verkinu skuli hagað, og hvernig það verði framkvæmt samkvæmt 5. gr, og enn fremur áætlun yfir kostnað þann, er hann hyggur að til þess þurfi; skal amtmaður eptir þessu ákveða, að hve miklu leyti og með hverjum hætti verkið skuli unnið, og á hann að gefa sýslumanni það til

¹⁴¹ Alþingistíðindi 15. mars 1861, bls. 158-166

vitundar í seinasta lagi innan loka aprilmánaðar.

5. gr. Öll verk við þjóðvegi skal að svo miklu leyti, sem unnt er, framkvæma þannig, að það sé sett til uppboðs, hver vil[ji] takast verkið á hendur fyrir minnst kaup. Einúngis þegar yfirvaldinu þykir það óráðlegt að láta bjóða verkið upp, eða þegar aðgengilegt boð fæst ekki, á sýslumaður að gjöra samning um verkið á þann hátt, ef því verður við komið, að viss borgun sé ákveðin fyrir nákvæmlega tiltekin vegarpart, en fáist það ekki með aðgengilegum skilmálum, þá skal láta vinna verkið fyrir ákveðin daglaun, og skal sýslumaður, þegar svo stendur á, til kveðja áreiðanlega umsjónarmenn til að hafa gætur á, að verkið veri óaðfinnanlega af hendi leyst.

6. gr. Þjóðvegir skulu að öllum jafnaði halda hinni sömu stefnu, sem þeir hafa haft hingað til; en þegar sýslumanni þykir nauðsyn til bera, að á þessu sé gjörð nokkur breyting, eða nýr þjóðvegur sé gjörður, þá skal hann um þetta senda uppástungu til amtmanns, og ræður hann málinu til úrskurðar, samkvæmt reglum þeim, sem settar eru í þessari tilskipun.

7. gr. Sérhver jarðeigandi er skyldur til, nema því að eins að svo standi á, sem sagt er í 8. gr., að láta af hendi uppbotarlaust land það, er þarf til að leggja þjóðveg um eða gjöra við hann, samkvæmt reglum þeim, sem settar eru í þessari tilskipun. Svo er hann einnig skyldur til að leyfa, að á hans landareign sé tekin þau aðföng, sem kann að þurfa til vegagjörðarinnar, og skal honum það ekki heldur að neinu bætt, nema tilföng hafi verið tekin honum í mein.

8. gr. Nýja vegi má aldrei leggja gegnum tún eða umgirt graslendi, og að öllum jafnaði ekki heldur yfir engjar, nema yfirvaldinu virðist svo, að ekki verði hjá því komizt, án skaða fyrir almennar samgöngur, og skal, þegar svo stendur á, greiða eigandanum, ef hann krefst þess, af vegabótagjaldinu sanngjarna þokkabót, sem óvilhallir menn, þeir er tilkvaddir sé af réttinum á vanalegan hátt, ákveða fyrir það eptir skoðunargjörð, sem haldin sé undir tilsjón sýslumanns.

9. gr. Þjóðvegir skulu ætíð vera 5 danskar álnir á breidd að minnsta kosti; samt getur sýslumaður leyft undantekningu frá þeirri reglu, þegar landslag er svo varið, til að mynda þar sem vegur liggur yfir fjöll eða hraun, að óumflýjanleg nauðsyn dregur til þess.

10. gr. Þjóðvegi skal bæta með ruðningum, ef á þann hátt má fá fasta braut. Ef svo stórir steinar koma fyrir á vegi þeim, er ryðja skal, að þeim verður ekki komið úr brautinni, þá skal beggja megin þeirra gjöra mjórri brautir, er aptur ná saman í aðalgötunni. Lausagrjóti því, er liggur á veginum, skal snara svo langt úr vegi, að það geti ekki fallið í brautina aptur, nema svo sé, að steina þá megin hafa til að bera ofan í veginn.

11. gr. Þar sem ekki verður fengin föst braut með ruðningum, skal leggja veginn hærra, ef

jarðvegur er mjög laus; þyki yfirvaldi það nauðsynlegt, eptir því sem á þeim stað hagar til, skal grafa skurði jafnvel beggja megin vegarins, og skal einnig, ef þörf er á, gjöra ræsi þvert yfir veginn. Moldu þeirri, sem mokað er upp úr skurðunum og ræsunum, skal snara upp á veginn, og skal hafa hana sem undirlag, til að fylla upp veginn, en annars skal fylla upp veginn á þann hátt, að hann verði í miðju að minnska kosti 1/2 danskri alin hærrí en til hliðanna, og skal einnig bera ofan í vegin 5 eða 6 þumlúnga þykkt lag af möl, þar sem hún er fáanleg í nánd. Yfir ræsa þá, eg ganga þvert yfir veginn, skal gjöra brýr, annaðhvort úr steini eða tré ellegar hvorutveggja saman, eptir því sem sýslumaður eða umsjónarmaður sá, er hann hefir til kvatt samkvæmt 5. gr., ákveður nákvæmra á hverjum einstökum stað.

12. gr. Yfir mýrlendi skal jafnaðarlega gjöra steinbrýr, en þegar yfirvaldinu virðist, að því verði ekki með nokkru móti við komið vegna landlagsins, þá má þar gjöra brýr úr torfhnausum; skulu torfbrýr þessar vera 1 1/2 danskri alin hærrí til hliðanna en grundvöllurinn, er þar að liggur, og í miðju svo háar, að vel falli út af til beggja hliða. Að öðru leyti eiga steinbrýrnar og torfbrýrnar ætíð að vera að minnsta kosti 2 1/2 danskar álnir á breidd, og skal gjöra við þær skurði og ræsi, sem fyr er sagt.

13. gr. Yfir litlar ár og læki skal, ef nauðsyn krefur og því verður við komið, gjöra steinbrýr eða trébrýr, og skulu brýr þessar vera að minnsta kosti 2 1/2 danskar álnir á breidd, og skal ætíð halda þeim svo við, að farið verði yfir þær með klyfjaða hesta.

14. gr. Á öllum þeim fjallvegum, sem ferðamenn eru vanir að fara á vetrardag, skal hlaða vörður, og skal einnig gjöra sæluhús, þar sem yfirvaldi þykir þörf á. Eiga vörðurnar að vera, þegar því verður við komið, svo nálægt hver annarri, að tvær að minnsta kosti sjáist í einu, þegar þoka er yfir; skal þar að auki á hverri vörðu vera gjörður stallur eða annað merki á þeirri hlið, sem snýr til norðurs, ferðamönnum til leiðbeiningar.

15. gr. Þegar einhver hefir teizt á hendur að láta gjöra vegabætur þær, sem að ofan eru nefndar, skal fyrst greiða borgun fyrir það, þegar það er sannað með lögmætri skoðunargjörð, er sýslumaður sendir amtmanni, að alt verkið sé óaðfínanlega af hendi leyst; þó má amtmaður, ef sá, er verkið lætur vinna, krest þess, og verkið er umfangsmikið, eptir að hann um það hefir meðtekið upplýsingar og uppástúngu frá hlutaðeigandi sýslumanni, láta greiða manni þeim, sem verkið annast, nokkurn part af kaupinu smátt og smátt, eptir því sem verkinu skilar áleiðis.

16. gr. Útgjöld til allra þjóðvega skal þannig greiða, að af hverjum hrepp í öllu landinu gjaldist svo mikið í peningum, sem nemur hálfu dagsverki eptir verðlagskrá, fyrir hvern verkfæran karlmann í hreppnum, í hverri stöðu sem hann er, frá 20 ára að 60. Hreppstjórar skulu á ári

hverju fyrir sumarmál (18. - 25. apríl), senda sýslumanni nafnaskrá yfir alla verkfæra menn í hreppnum á þeim aldri, er nú var sagt, og skal sýslumaður eptir því ákveða, hve mikið tillag hver hreppur eigi að greiða. Gjald þetta skal tekið af sveitarsjóðnum og greitt sýslumanni á manntalsþingi, og leggur hreppstjóri, með 2-4 mönnum, er bændur kjósa sjálfir, gjaldið á hreppsþúa eptir sömu reglum og aukaútsvarið (til fátækra).

17. gr. Sýslumenn skulu á ári hverju innan ársloka senda amtmanni reikning yfir vegabótagjald það, er þeir hafa heimt, og yfir bætur fyrir skemmdir á þjóðvegum, er samkvæmt 30. gr í tilskipun þessari á að greiða sýslumanni.

18. gr. Það skal framvegis vera skylda innbúanna í hverju hrepp að gjöra vegabætur og halda við aukavegum þeim, er liggja um hreppinn, og sem nauðsynlegir eru til almennings þarfa, svo að vegir þessir ávallt sé í sæmilegu standi. Það, sem vinna þarf í þessum tilgangi, er skylduvinna, og skulu allir verkfærir karlmenn í hreppnum frá 20. til 60. árs, hvort sem þeir eru af bændastétt eða ekki, vera skyldir að leggja verk eptir því, sem á þá skiptist af hreppstjóra, að yfirveguðum efnunum og ástandi. En ef hreppsændur, eða meiri hluti þeirra, kynni heldur að æskja, annaðhvort að einhver takist á hendur vegabæturnar fyrir kaup, eða þá að menn sé leigðir til þess, en um það skal taka ákvörðun á hreppaskilapíngi á haustin, þá er þeim það heimilt, og skal þá hreppstjórinn jafna niður kostnaðinum á hina sömu menn, sem skyldir eru að vinna að vegabótum, eptir því sem áður er sagt, og að öðru leyti þannig, að húsbóndinn greiði borgun fyrir þá verkfæra menn, sem eru í hans þjónustu.

19. gr. Að því leyti sem sérlegur kostnaður kynni að standa af aukavegum, til að mynda til brúa, eða til að útvega þær tilfætur, sem ekki verða heimtaðar af þeim, sem skyldir eru að leggja til verk til vegagjörðar, sbr. 24. gr., eða píður til að sprengja steina o.fl., þá skal greiða þann kostnað, er til þess þarf, úr sveitarsjóðnum og jafna honum niður samkvæmt reglu þeirri, sem sett er í niðurlagi 18. greinar, að svo miklu leyti, sem vegasjóður sá, sem nefndur er í 21. grein, hrekkur ekki til þess kostnaðar.

20. gr. Aukavegir eiga almennt að vera 3 álnir á breidd að minnsta kosti; þó má hreppstjóri leyfa, að brugðið sé út af þessu, þegar nauðsyn dregur til þess. Að öðru leyti skal öllu því, er aukavegi snertir, hvort heldur þeir eru gjörðir að nýju eða endurbættir, og eins hvað skyldu eigandans viðvíkur til að láta af hendi land það og tilföng, sem þarf, farið eptir reglum þeim, er ákveðnar eru hér að framan um þjóðvegi, að svo miklu leyti, sem þær geta átt hér við.

21. gr. Það skal vera hverjum þeim, er skylduverk á að vinna, heimilt að senda annan verkfæran mann í sinn stað. Vilji hann greiða borgun í peningum fyrir skylduverk það, sem hann á að

vinna, þá skal það leyft, ef áður er um það gjört samkomulag við hlutaðeigandi hreppstjóra, sem þá skal leigja mann, er gengið geti í hins stað, fyrir fé það, er hann hefir greitt. Bregðist nokkur undan að koma til verka, þegar hann er til þess kvaddur, og hefir enga þá ráðstöfun gjört, sem áður er sagt, og hann getur ekki sannað lögmætt forfall, þá á hann fyrir það að gjalda í sekt 32 sk. r. m., og þar að auki greiða slíka borgun, sem hlutaðeigandi hreppstjóri álitur nægja, til að leigja fyrir annan verkmann. Það er vitaskuld, að það, sem hér segir, á við, hve nær sem verkskyldur maður bregzt undan, eins fyrir það, þó fleiri verkamenn eigi að koma frá einum bæ, og á húsbóndinn að greiða ofanefnda borgun og gjalda ákveðnar sektir fyrir hvern verkskyldan mann af börnum hans eða vinnufólki, er undan bregzt, en aptur á móti á hann rétt á að halda fénu inni í kaupum verkamanns, ef honum verður gefin sök á burtverunni. Ofanefndar sektir skal greiða í vegasjóð, sem stofnsetja skal fyrir hreppinn, og skal hreppstjóri geyma hann, og tekjunum verja til vegabóta í hreppnum eptir því, sem sýslumaður nákvæmar ákveður.

Hefist deila um það, hvort sá, er í stað anars gengur, sé verkfær, þá skal hreppstjóri þegar ís tað leggja úrskurð á þrætuna með tveim tilkvöddum mönnum. Ef einhver sendir óverkfæran mann í sinn stað, skal álita sem hann hafi ekki komið.

22. gr. Hreppstjóri tiltekur, á hvaða dögum verkið skuli vinna, en það má þó ekki vera seinna en í júnímánuði, nema svo sérstaklega sé ástatt á einhverjum stað eða eitthvað annað beri til, að óumflýjanlegt sé að bregða út frá þessu.

23. gr. Verkamenn skal hreppstjóri til kveðja með skriflegum seðli, og skulu bændur láta bera hann tafarlaust bæja á milli um hreppinn eptir réttri boðleið; skal hreppstjóri senda hann út svo tímanlega, að hann komist alla boðleiðina að minnsta kosti tveimur dögum fyrir hinn ákveðna verkdag.

24. gr. Sérhver verkmaður skal með sér hafa verktól þau, sem til er tekið, þegar honum er sagt til, en þó ekki önnur en þau sem almennt eru höfð við moldarverk þar í sveit; skal hann vera kominn á hinn tiltekna stað á dagmálum og vera við vinnu til náttmála, þó skal veita tveggja stunda hvíld á þeim tíma, sem hreppstjóri ákveður. Ef nokkur, sem tilkvaddur er, á löglegra forfalla kemur seinna til verka en nú var sagt, eða fer fyr á burt, eða yfir höfuð ekki er allan hinn tiltekna tíma við vinnu sína, þá skal hann gjalda svo mikið í verkfall, sem hreppstjóri með tveim tilkvöddum mönnum metur, og að auki í sekt 32 skilðinga r. m.

25. gr. Hreppstjóra er heimilt að skipta niður vegastörfum þeim, sem falla á hreppinn, á 2 eða fleiri daga, en samt þannig, að engis á, sem skylduverk á að vinna, hafi meira en eins dags verk.

26. gr. Meðan á verkum stendur, skal hreppstjóri skipta verkamönnum í flokka, og skal hverjum þeirra fenginn sinn kafli af veginum. Hreppstjórinn skal ætíð vera viðstaddur sem umsjónarmaður, meðan unnið er að vegastörfunum; líka getur hann kosið umsjónarmenn sér til hjálpar meðal hreppsþænda, þegar honum þykir nauðsyn bera til. Skal svo álíta, að bæði hreppstjórinn og áður nefndir umsjónarmenn hafi með umsjón þeirri, er þeir þannig hafa haft með vinnunni, fullnægt skylduverki því, er á þeim sjálfum liggur.

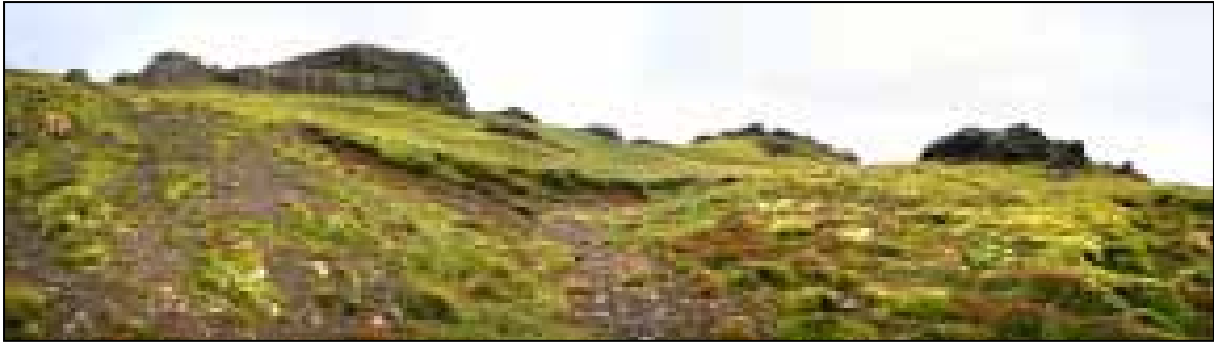
27. gr. Þegar verkið eptir 18. gr., 3. atr., þessarar tilskipunnar er unnið af einhverjum, sem hefir tekizt það á hendur, eða af leigðum mönnum, eiga hreppstjórarnir að hafa umsjón með, að það verði óaðfinnanlega af hendi leyst, samkvæmt þeim ákvörðunum, sem gjörðar eru af hreppsþændum því viðvíkjandi.

28. gr. Sýslumenn skulu á ári hverju líta eptir þjóðvegum í sýslum þeim, er þeim er trúað fyrir, og líka hafa eptirlit með hinum nauðsynlegu aukavegum þar, og eiga þeir á ári hverju að senda amtmanni skýrslu um ástand veganna í sýslunni; skal í henni vera greint frá, ekki að eins hve mikið, heldur einnig hvernig hafi verið starfað að vegagjörðum á ári hverju.

29. gr. Það er skylda amtmana að hafa yfirumsjón með vegunum í ömtum þeim, sem þeir eru settir yfir, og eiga þeir á embættisferðum sínum nákvæmlega að gefa gætur á ástandi veganna og að öðru leyti á ári hverju að senda hlutaeigandi stjórnarráði skýrslu um ásigkomulag veganna í amtinu, og láta þar með fylgja hinar ofan nefndu skýrslur, sem komnar eru frá sýslumönnum.

30. gr. Verði nokkur uppvís að því að hafa með ásettu ráði skemmt þau verk, sem vegastjórnin hefir látið gjöra, þá skal hann bæta skaðann og þar að auki sektast frá 1 rd. til 10 rd., eptir því, hvað skemmdin er mikil, og öðrum málavöxtum; skal einnig taka til greina, hvort yfirsjónin er framin í fyrsta sinn eða hún er ítrekuð. Sé vörður og sæluhús á vetrarvegum skemmd eða eydd, þá skal það vara 10 rdl. til 50 rdl. sekt, eða líkamlegri refsingu frá 10 til 27 vandarhagga. Sé mannvirki þau burt tekin, sem vegastjórinn hefir látið gjöra, svo sem brýr, vörður eða sæluhús, þá varðar það þjófstraffi, og skal, þegar ákveða á stær hegningarinnar, einkum tekin til greina hætta sú, sem af því hefði getað hlotizt fyrir ferðamenn. Sektir þær, sem ákveðnar eru í þessari grein, skulu falla til þjóðveggjaldins, ef þjóvegur hefur verið skemmdur, en annars í vegasjóð hreppsins.

31. gr. Öll mál viðvíkjandi afbrigðum gegn þessari tilskipan skal meðfara og dæma sem almenn lögreglumál að því leyti, sem þau ekki eptir eðli sínu eru misgjörðarmál, og skal að öðru leyti, hvað þær yfirsjónir snertir, sem hér ræðir um, fara eptir ákvörðunum í tilsk. 24. jan. 1838, 9. og 10. gr.



Landslag austan Reykjavíkur

32. gr. Hvað hinar almennu ferjur yfir stærri ár og vatnsföll áhrærir, þá skal framvegis farið eptir reglum þeim, sem settar eru í Jónsbókar landsleigubálks 45. kap. og konungsbréfi 29. apríl 1776, 6. gr.

Að öðru leyti skulu þær ákvarðanir, sem ofan nefnt konungsbréf og Jónsbókar landsleigub. 44. kap. innihalda um vegina á Íslandi, hér eptir vera úr lögum.

Eptir þessu eiga allir hlutaeigendur sér þér þegnlega að hegna.

Gefið í höll Vorri Kristjánsborg, 15. dag marsmánaðar 1861.

Undir Vorri konúnglegu hendi og innsigli

Friðrik R.“

Áður en þetta frumvarp var samþykkt árið 1861 hafði farið fram um það mikil og löng umræða á Alþingi. Drög að frumvarpinu hafði verið lagt fram á þinginu árið 1857 og voru þá þegar skiptar skoðanir um innihald þess þó svo að það hafi loksins verið samþykkt óbreytt í megindráttum.¹⁴² Tilskipun konungs 15. mars 1861 byggðist á þessu frumvarpi og er nánast orðrétt með jafn mörgum lagagreinum.

Í millitíðinni, eða árið 1859 var lagt fram frumvarp fyrir Alþingi í vegabótamálinu. Innihald þess var ekki heldur ólíkt frumvarpinu frá 1857. Þó hljóðaði 1. greinin svona: Vegum skal skipt í þjóðveg og aukavegi, og þjóðvegum aptur í þjóðvegi á fjöllum og þjóðvegi niðri í byggðinni. Frumvarpið í heild var svohljóðandi:

„Frumvarp meirihluta nefndarinnar í vegabótamálinu - 1857.

¹⁴² Alþingistíðindi 1857, bls. 3-11

1. gr. Vegum skal skipt í þjóðveg og auka vegi, og þjóðvegum aptur í þjóðvegi á fjöllum uppi og þjóðvegi niðri í byggðinni.

2. gr. Þá vegi skal álíta þjóðveg á fjöllum uppi, er liggja yfir fjöll, heiðar, eða stóra hálsa byggða á millum, og menn almennt fara, enda þótt samgaungur milli þeirra byggðarlaga eigi sé mjög tíðar; En þá vegi skal álíta þjóðvegi niðri í byggðum, er liggja eptir endilaungum sveitum, og eins þvervegi þá, er liggja milli þeirra vega, eða ganga úr þeim upp á fjallþjóðvegina.

3. gr. Sýslumenn skulu með ráðum hreppstjóra bera upp við amtmann uppástúngu um það, hverja vegi, er liggja í sýslum þeirra eða upp úr þeim, skuli álíta fjallþjóðvegi, og ber þeim að hafa ofan nefndar reglur fyrir sér í þessu. Skal amtmaður síðan leggja úrskurð á málið, og ákveða um leið, eptir málavöxtum, hvað hver fjallþjóðvegur skuli ganga langt ofan í byggðina, hvort heldur ofan í þjóðveginn niðri í byggðinni, eður að eins ofan í venjulega búfjárhaga. Þessum úrskurði skal síðan lýst á manntalsþingum, í þeim sveitum, er fjallvegurinn liggur millum. Þar á móti skal sýslumaður ákveða með ráðum hreppstjóra, hverja vegi niðri í sveitinni skuli álíta þjóðvegi, og hverja aukavegi, er sé til almenningsþarfa.

4. gr. Allir þjóðvegir og aukavegir skulu að öllum jafnaði halda hinni sömu stefnu, sem þeir hafa haldið hingað til; en beri nauðsyn til, að á þessu sé gjörð nokkur breyting, eður að nýr vegur sé lagður, þá skal sýslumaður, ef vegurinn er fjallþjóðvegur, senda um þetta uppástúngu til amtmanns, er þá ræður málinu til lykta; en sé vegurinn þjóðvegur niðri í byggð eða aukavegur, þá skal sýslumaður með ráði hreppstjóra útkljá málið.

5. gr. Sérhver jarðeigandi er skyldur til, nema því að eins að svo standi á, sem sagt er í 6. gr., að láta af hendi uppbótalaust land það, er þarf til að leggja þjóðveg og auka veg um, eður gjöra við þá, samkvæmt reglum þeim, sem settar eru í þessari tilskipun. Svo er hann einnig skyldur til að leyfa, að á hans landareign se tekin þau tilfaung, sem kann að þurfa til vegagjörðarinnar, og skal honum það ei heldur að neinu bætt, nema tilfaungin hafi verið tekið honum í mein.

6. gr. Nýja vegi má aldrei leggja gegnum tún eða umgirt graslendi, og að öllum jafnaði ekki heldur yfir engjar, nema yfirvaldinu virðist svo, að ekki verði hjá því komizt án skaða fyrir almennar samgaungur, og skal, þegar svo stendur á, greiða eigandanum, ef hann krefst þess, úr jafnaðarsjóð amtsins sanngjarna þokkabót, sem óvilhallir menn, þeir er tilkvaddir sé af réttinum á vanalegari hátt, ákveða fyrir það eptir skoðunargjörð, sem haldin sé undir tilsjón sýslumanns.

7. g. Þjóðvegir skulu ætíð veru 6 danskar álnir á breidd að minnsta kosti, en aukavegir 5 álnir;

samt getur amtmaður eptir uppástúngu sýslumanns leyft undantekning frá þeirri reglu, þegar landslag í er svo varið, t. a. m. þar sem vegur liggur yfir fjöll eða hraun, að óumflýjanleg nauðsyn dregur til þess.

8. gr. Þjóðvegi og aukavegi skal bæta með ruðningum, ef á þann hátt má fá fasta braut. Ef svo stórir steinar koma fyrir á vegi þeim, er ryðja skal, að þeim verður ekki komið úr götunni, þá skal beggja megin þeirra gjöra mjórri brautir, er aptur ná saman í aðalgötunni. Lausagrjóti því, er liggur á veginum, skal snara svo langt úr vegi, að það geti ekki fallið í brautina aftur, nema svo sé, að steina þá megi hafa til að bera ofan í veginn.

9. gr. Þar sem ekki verður feingin föst braut með ruðningum, skal leggja veginn hærra, ef jarðvegur er mjög laus; þyki yfirvaldi það nauðsynlegt, eptir því sem á þeim stað hagar til, skal grafa skurði jafnvel beggja megin vegarins, og skal einnig, ef þörf er á, gjöra ræsi þvert yfir veginn. Mold þeirri, sem mokað er upp úr skurðunum og ræsunum, skal snara upp á veginn, og skal hafa halla sem undirlag til að fylla upp veginn, en annars skal fylla upp veginn á þann hátt, að hann verði í miðju að minnsta kosti 1/2 danskri alin hærri, en til hliðanna, og skal einnig bera ofan í veginn 5 eður 6 þumlunga þykkt lag af mól, þar sem hún er fáanleg í nánd. Yfir ræsa þá, er ganga þvert yfir veginn, skal gjöra brýr, annaðhvort úr steini eða tré, ellegar hvorutveggja saman, eptir því sem sýslumaður ákveður nákvæmar á hverjum einstökum stað. Ofan á brýrnar skal þar að auki leggja moldarlag.

10. gr. Yfir mýrlendi skal jafnaðarlegast gjöra steinbrýr; en þegar yfirvaldi virðist, að því verði ekki með nokkru móti við komið vegna landslagsins, þá má gjöra brýr úr torfhnausum; skulu torfbrýr þessar, þar sem undirstaðan er mjög laus, vera 1 1/2 danskri alin hærri til hliðanna, en grundvöllurinn, er þar að liggur, og í miðju svo háar, að vel halli út af til beggja hliða. Að öðru leyti eiga torfbrýrnar og steinbrýrnar ætíð að vera að minnsta kosti 2 1/2 danskar álnir á breidd, og skal gjöra við þær skurði og ræsa sem fyr er sagt.

11. gr. Yfir litlar ár og læki skal, ef nauðsyn krefur, og því verður við komið, gjöra steinbrýr eða trébrýr; og skulu brýr þessar vera að minnsta kosti 2 1/2, danskar álnir á breidd, og skal ætíð halda þeim svo við, að farið verði yfir þær með klyfjaða hesta.

12. gr. Á öllum þeim fjallvegum, sem ferðamenn eru vanir að fara á vetrardag, skal hlaða vörður, og skal einnig gjöra sæluhús, þar sem yfirvaldi þykir þörf á. Eiga vörðurnar að vera, þegar því verður við komið, svo nálægt hver annarri, að tvær að minnsta kosti sjáist í einu, þegar þoka er yfir; skal þar að auki á hverri vörðu vera gjörður stallur, eður annað merki, á þeirri hlið, sem snýr til norðurs, ferðamönnum til leiðbeiningar.

13. gr. Sýslumaður skal á ári hverju innan loka janúarmánaðar senda amtmanni nákvæma skýrslu um þau verk, er vinna þarf hið næsta sumar við fjallþjóðvegi þá, er liggja í sýslunni og upp úr henni; skal þeirri skýrslu fylgja uppástunga um, hvernig verkið verði sem haganlegast unnið og með sem minnstum kostnaði, og enn fremur áætlun um kostnað þann, er hann hyggur að til þess þurfi; skal hann í þessu hafa ráðfært sig áður við þá hreppstjóra, er næstir búa fjallvegum - Amtmaður skal síðan eptir þessu ákveða, með hverjum hætti verkið skuli vinna, og hversu miklu fé megi verja til áminnztra vegabóta næstkomandi sumar; og á hann að gefa sýslumanni það til vitundar innan loka aprilmánaðar.

14. gr. Öll verk við fjallþjóðvegi skal, að svo miklu leyti sem unnt er, framkvæma þannig, að það sé sett til uppboðs á manntalsþingi í næstu sveit við fjallþjóðveginn, hver vilji takast á hendur að láta vinna verkið fyrir minnst kaup; einungis þegar yfirvaldinu þykir það óráðlegt, að láta bjóða verkið upp, eða þegar aðgeingilegt boð fæst ekki, á sýslumaður að gjöra samning um verkið á þann hátt, ef því verður við komið, að viss borgun sé ákveðin fyrir nákvæmlega til tekinn vegarpart; en fáist það ekki með aðgeingilegum skilmálum, þá skal láta vinna verkið fyrir ákveðin daglaun, og skal sýslumaður, þegar svo stendur á, til kveðja áreiðanlega umsjónarmenn, til að hafa gætur á, gegn sanngjarnri borgun, að verkið verði óaðfínanlega af hendi leyst.

15. gr. Útgjöld til vegabóta á öllum fjallþjóðvegum, og eins til þeirra verka, sem nefnd eru í 12. §, skal greiða úr jafnaðarsjóði hvers amts; þegar einhver hefir tekizt á hendur að láta gjöra verkið, skal fyrst greiða borgun fyrir það, þegar það er sannað með lögmætri skoðunargjörð, er sýslumaður sendir amtmanni, að allt verkið sé óaðfínanlega af hendi leyst; þó má amtmaður, ef sá, sem verkið lætur vinna, krefst þess, og verkið er umfangsmikið, eptir að hann um það hefir meðtekið upplýsingar og uppástungur frá hlutaðeiganda sýslumanni, láta greiða manni þeim, sem verkið annast, nokkurn part af kaupinu smátt og smátt, eptir því sem verkinu skilar aleiðis. Að öðru leyti ber amtmönnum þess að gæta, þegar þeir ákveða, hverjar vega bætur skuli taka fyrir á því ári í amtinu, að allur kostnaðurinn verði eigi meiri en svo, að hann verði greiddur; með því að jafna niður í mesta lagi 2 sk. á hvert lausaffjórðundað.

16. gr. Búendur í hverjum hreppi, og eins húsmenn og lausamenn þeir, sem þar eru heimilisfastir, skulu skyldir að bæta og við halda þjóðvegum þeim, er þar liggja um hreppinn, og eins aukavegum þeim, sem þar eru nauðsynlegir til almennings þarfa, svo að vegir þessir ávallt seu í góðu standi. Það, sem vinna þarf að vegum þessum, er skylduvinna, og skal hún jafnt hvíla á öllum verkfærum karlmönnum í hreppnum, sem eru milli tvítugs og fimmtugs, hvort sem þeir eru af bændastétt eður ekki. Ef hreppsþændur, eður meiri hluti þeirra kynni heldur að æskja, annaðhvort að einhver takist á hendur vegabæturnar fyrir kaup, eða þá að menn sé leigðir til

þess, en um það skal taka ákvörðun á hreppskilabíngi á haustin, þá er þeim það heimilt, og skal þá fyrir hvert heilt dagsverk greiða borgun, eins og það er metið í verðlagsskránni það ár; húsbóndinn greiðir gjaldið fyrir sig og þá verkfæru menn, sem hjá honum eru, og skal því gjaldi lokið til hreppstjóra innan næstu sumarmála; gjald þetta má taka lögtaki, ef það ekki er greitt í tæka tíð.

17. gr. Hreppstjórar eiga á ári hverju innan loka janúarmánaðar að senda sýslumanni uppástungu um þær vegabætur, er gjöra þarf á næsta sumri við þjóvegina í hreppnum, og við þá aukavegi, sem þar eru nauðsynlegir til almennings þarfa; skal téðri uppástungu fylgja nafnaskrá yfir þá menn í hreppnum, sem skyldir eru að leggja vinnu til samkvæmt næstu grein á undan, og skýrsla um þá ráðstöfun, er hreppsþændur hafa tekið, samkvæmt sömu grein, um það, hvernig vinna skuli að vegabótunum; á sýslumaður síðan fyrir sumarmál að ákveða með úrskurði sínum, hver verk skuli vinna, og gefa hreppstjórunum það til vitundar, en þeir eiga því næst að sjá um, að verkið verði framkvæmt eptir reglum þeim, sem nákvæmar eru til teknar í þessari tilskipun; þess skal gætt, þegar hreppsþúar vinna sjálfir að verkinu, að það komi jafnt niður á þá, sem skyldir eru að leggja verk til.

18. gr. Í þeim hreppi er hver maður skyldugur að vinna að vegabótum, sem hann var heimilisfastur í haustinu áður, er hreppskil voru þar haldin.

19. gr. Að því leyti, sem sérlegur kostnaður kynni að standa af þjóðvegum niðri í sveit, og þeim aukavegum þar, sem nauðsynlegir eru til almennings þarfa, t. a. m. til brúa, eður til að útvega þær tilfæru, sem ekki verða heimtaðar af þeim, sem skyldir eru að leggja til verk til vegagjörðar, sbr. 23. 5, eður púður, til að sprengja steina o. fl., þá skal þeim kostnaði, sem til þess þarf, jafna niður samkvæmt reglu þeirri, sem sett er í niðurlagi 16. gr, að svo miklu leyti, sem vegasjóður sá, sem nefndur er í 20. §, hrekkur ekki til þessa kostnaðar.

20. gr. Það skal vera hverjum þeim, er skylduverk á að vinna, heimilt að senda annan verkfæran mann í sinn stað. Vilji hann greiða borgun í peningum fyrir skylduverk það, sem hann á að vinna, þá skal það leyft, ef hann greiðir hreppstjóranum, áður en vegaruðningsseðillinn fer að ganga um hreppinn, borgun þar fyrir, eptir verðlagsskrá þeirri, er þar þá gildir. Sömu borgun skal og sá greiða, sem, sökum nauðsynja sinna, eigi getur komið til verka, er hann er til þess löglega kvaddur, þó hann eigi hafi greitt hreppstjóranum borgunina fyrir fram. En hafi eingar nauðsynjar hamlað honum frá að koma, skal hann að auk greiða í sekt 32 sk.; húsbóndinn á að greiða ofanefnda borgun fyrir hvern verkfæran mann sinn, sem undan bregzt, en aptur á móti á hann rétt á að halda fénu inn í kaupum verkmanns, ef honum verður gefin sök á burtuverunni. Sektirnar borgi hinn seki sjálfur. Öll ofanefnd gjöld og sektir skal greiða í vegasjóð, sem

stofnsetja skal fyrir hreppinn, og skal hreppstjóri geyma hann, og tekjunum verja til vegabóta í hreppnum, eptir því, sem sýslumaður nákvæmar ákveður.

Greinilegan reikning yfir tekjur og útgjöld sjóðs þessa skal hreppstjóri árlega senda sýslumanni, um leið og hann sendir honum skýrslur þær, er getið er um í 17. §. Það skal álíta, að sá hafi eingan sent í sinn stað, er sendir þann mann, er hreppstjóri með tveimur tilkvöddum mönnum álitur óverkfæran.

21. gr. Hreppstjóri tiltekur, á hvaða dögum verkið skuli vinna, en það má þó ekki vera seinna, en í júnímánuði, nema svo sérstaklega sé ástatt á einhverjum stað, eða eitthvað annað beri til, að óumflýjanlegt sé, að bregða út af þessu.

22. gr. Verkamenn skal hreppstjóri til kveðja með skriflegum seðli, og skulu bændur láta bera hann bæja í milli tafarlaust um hreppinn, eptir rétttri boðleið. Skal hreppstjóri senda hann út svo tímanlega, að hann komist alla boðleið, í hið minnsta tveim dögum fyrir hinn ákveðna verkdag.

23. gr. Sérhver verkmaður skal með sér hafa verktól þau: sem til er tekið, þegar honum er sagt til, en þó ekki önnur en þau, sem almennt eru höfð við moldarverk þar í sveit; skal hann vera kominn á hinn til tekna stað á dagmálum, og vera við vinnu til máttmála; þó skal veita tveggja stunda hvíld á þeim tíma, sem hreppstjóri ákveður. Ef nokkur, sem til kvaddur er, kemur seinna til verka, en nú var sagt, eður fer fyr í burt, eður yfir höfuð ekki er allan hinn tiltekna tíma við vinnu sína, þá skal hann gjalda svo mikið í verkfall, sem hreppstjóri með tveimur tilkvöddum mönnum metur; og hafi hann eingar lögætær nauðsynjar haft, að auk í sek, 32 sk.

24. gr. Hreppstjóra er heimilt að skipta niður vegastörfum þeim, sem falla á hreppinn, á 2 eða fleiri daga, en samt þannig, að einginn sá, sem skylduverk á að vinna, hafi meira en eins dags verk.

25. gr. Meðan á verkum stendur, skal hreppstjóri skipta verkmönnum í flokka, og skal hverjum þeirra fenginn sinn kafli af veginum. Hreppstjórinn skal ætíð vera viðstaddur sem umsjónarmaður, meðan unnið er að vegastörfunum; líka getur hann kosið umsjónarmenn sér til hjálpar meðal hreppsþenda, þegar honum þykir nauðsyn til bera. Skal svo álíta, að bæði hreppstjórinn, og áður nefndur umsjónarmaður, hafi með umsjón þeirri, er þeir þannig hafa haft með vinnunni, fullnægt skylduverki því, er á þeim sjálfum liggur.

26. gr. Þegar verkið eptir 16. §, 2. atriði þessarar tilskipunar er unnið af einhverjum, sem hefir tekizt það á hendur, eða af leigðum mönnum, eiga hreppstjórarnir að hafa umsjón með, að það verði óaðfinnanlega af hendi leyst.

27. gr. Nú eru vegirnir í einhverjum hrepp búnir að fá þá umbót, að þeir eru komnir í lögboðið ástand, eður þeir eru að landslaginu til svo góðir, að ekki þarf að halda á öllum þeim skylduverkum, er þar til falla, þá skal sá hreppur greiða nokkurt gjald til vegabóta í þeim hreppum sýslunnar, sem mest þarf að starfa að vegabótum í. Gjald þetta ákveður sýslumaður með tveimur óvilhöllum mönnum, og má það aldrei meira vera, en svo, að það sé borgun fyrir helmíng af þeirri dagsverkatölu, er ekki þurfti að hafa til viðhalds veganna í hreppnum. Þegar svona ber undir, skal þess gætt, að gjaldi þessu sé varið til vegabóta í þeim hrepp, sem gjaldendurnir helzt eiga leið um.

28. gr. Sýslumenn skulu á ári hverju líta eptir þjóðvegum í sýslum sínum, og líka hafa eptirlit með hinum nauðsynlegu aukavegum þar, og eiga þeir á ári hverju að senda amtmanni skýrslu um ástand veganna. Skal í henni vera greint frá, ekki að eins, hve mikið, heldur einnig hvernig hafi verið starfað að vegagjörðum á ári hverju.

29. gr. Þegar amtmenn eru á embættisferðum sínum, skulu þeir skyldir, að gefa nákvæmlega gætur að vegunum í umdæmum sínum, og að sýslumenn og hreppstjórar gæti skyldna þeirra, er hvíla á þeim eptir þessari tilskipun.

30. gr. Verði nokkur uppvís að því, að hafa með ásettu ráði skemmt þau verk, sem vegastjórnin hefir látið gjöra, þá skal hann bæta skaðann, og þar að auki sektast frá 1 rd. til 10 rd., eptir því, hvað skemmdin er mikil, og öðrum málavöxtum; skal einnig taka til greina, hvort brotið er framið í fyrsta sinni, eða það er ítrekað. Sé sæluhús eða vörður á vetrarvegum skemmd eður eydd, þá skal það sæta 10 rd. til 50 rd. sekt, eða líkamlegri refsingu frá 10 til 27 vandarhagga.

Sá mannvirki þau braut tekin, sem vegastjórnin hefir látið gjöra, svo sem brýr og sæluhús, þá varðar það þjófstraffi, og skal, þegar ákveða á stærð hegningarinnar, einkum tekin til greina hætta sú, sem af því hefði getað hlotizt fyrir ferðamenn, Sektir þær, sem ákveðnar eru í þessari grein, skulu falla í jafnaðarsjóð amtsins, ef þjóðvegur á fjöllum uppi hefir verið skemmdur, en annars f vegasjóð hreppsins.

31. gr. Öll mál út af afbrigðum gegn þessari tilskipun skal með fara og dæma sem almenn lögreglumál, að því leyti, sem þau ekki eptir eðli sínu eru misgjörðamál.

32. gr. Hvað hinar almennu ferjur yfir stórar ár og vatnsföll áhrærir, þá skal framvegis farið eptir reglum þeim, sem settar eru í Jónsbókar landsleigubálki 45. kap. og í konungsbréfi af 29. april 1776 § 6.

Að öðru leyti skulu þær ákvarðanir, sem ofan nefnt konungsbréf og Jónsbókar landsleigubálkur

44. kap. innihalda um vegina á Íslandi, hér eptir vera teknar úr lögum.“

Í umræðu um frumvarpið á þeim tíma má m.a. lesa eftirfarandi í Alþingistíðindum, en t.d. voru mjög skiptar skoðanir meðal þingmanna á þegnskylduákvæðinu, sem komið hafði verið inn með fyrri tilskipunum konungs:



Ketilsstígur markaður í móbergsklökkina ofan Seltúns

„Varauppastúnga Peturs Peturssonar og Páls Sigurðssonar, „að frumvarp þetta verði að eins löggilt sem bráðabirgðalög: samþykkt með 15 atkv. gegn 4.

Um var að ræða frumvarp stjórnarinnar 1857, eins og að nokkru leyti ekki stórvægilega breytt frá því frumvarpi, sem Bjarni amtmaður Thorarensen bjó til og sendi stjórninni 1838.

Jón Sigurðsson skrifaði frá Kaupmannahöfn um skylduvinnuákvæðið: „*Það er reyndar satt, að atkvæðaskráin er stórkostleg, en það er líka mest stærðin, því þegar menn fara að rekja hana, þá verður hún miklu einfaldari, og eg vil vekja athygli þingmanna á því, að það mundi vera mjög óhappalegt, að ráða frá löggildingunni, því að ef ný nefnd yrði sett, þá tæki það langan tíma, og yrði þá að byrja á nýju, án þess menn væri vissir um, að það yrði í nokkru betra, og líkindi til, að þingið mundi aldrei fara eptir því að öllu leyti. Eins er um hitt, að þó nú sem ýmsar meiningar um gjaldmátann, þá mundi menn leingi mega biða eptir lögum, ef menn ætluðu að geyma það, þangað til einginn fyndi að gjaldmáta á opinberum álögum. Mer finnst mikið varið í það, sem alþingi 1855 stakk upp á, að snúa skylduvinnunni í gjald, því mer finnst það vera undirstaðan undir öllu þessu máli, og öldungis ófært að fella hana. Eg neita því ekki, að það væri æskilegt, ef vegafróðir menn feingist til að standa fyrir vegabótunum, en það álit eg að stjórnin gæti lagað, þó það væri ekki tekið fram hér. Það hefir verið haft mest á móti stjórnarfrumvarpinu, að þar er tekin til skylduvinnan, og eg get ekki séð, að það verði gjört við vegina með því móti. Þó að nú þinginu ekki heppnist, að greiða svo úr þessu frumvarpi, sem stjórnin vildi*



Gata mörkuð í klökkina við Kaldársel

óska, þá getur það ekki hindrað, at frumvarp verði að minnsta kosti lagt fyrir næsta þing...

Jón Sigurðsson lagði síðar fram nýtt og verulega stýtt framvarp að vegalögum. Á 32. fundi efri þingdeildar, 9. dag ágútsmán. [1874], var frumvarp til laga um vegina á Íslandi samkvæmt dagskránni tekið fyrir til þriðju umræðu. Varð engin umræða um málið, og var frumvarpið samþykkt í einu hljóði. Lýsti forseti því yfir, að það yrði afgreitt til landshöfðingja, og var það nú þannig orðað:¹⁴³

„1. gr. Öllum vegum skal skipt í fjallvegi og byggðavegi.

2. gr. Þeir vegir eru fjallvegir, sem liggja milli landsfjórðunga eða sýslna. Landshöfðingi ákveður eptir tillögum hlutaðeigandi amtráðs eða amtsráða, hverjir vegir skuli vera fjallvegir.

3. gr. Fje það, sem þarf til vegabóta á fjallvegum, greiðist úr landssjóði. Í fjárlögunum skal í hvert skipti ákveða upphæð þessa fjár fyrir hver næstu 2 ár; en landshöfðinginn gjörir þær ráðstafanir, er með þarf, til þess fjenu verið varið á sem haganlegastan hátt.

4. gr. Byggðavegum skal skipt í sýsluvegi og hreppavegi; það eru sýsluvegir, sem liggja sýslna á milli. Sýsluvegi skal og leggja yfir hverja sýslu, þar sem mestar eru þjóðbrautir.

Hver sýslunefnd fyrir sig stingur upp á, hverjir vegir skuli vera sýsluvegir þar í sýslu, og leggur síðan hlutaðeigandi amtsráð úrskurð á málið. Gjald það, sem eptir tilskipun 15. marz 1861 greiðist til þjóðvega, skal hjer á eptir ganga einungis til vegabóta sýsluvegum.

5. gr. Hreppsnefndirnar stingur upp á, hverjir vegir skuli álitast hreppavegir í hverjum hreppi, og leggur síðan hlutaðeigandi sýslunefnd úrskurð á málið. Öll gjöld til hreppavega greiðast þannig, að fyrir hvern verkfæran mann, 20-60 ára, greiðist hálf dagsverk eptir verðlagsskrá; þó skal hverjum einstökum gjaldenda heimilt að vinn af sjer gjaldið, ef hann kys það heldur, og greiðir hver húsbóndi gjaldið eða verkið af hendi fyrir heimilismenn sína. Hreppsnefndirnar ráða, hver í sínum hreppi, hvernig vegabótagjaldinu er varið. Þó skulu þær gjöra hlutaðeigandi sýslunefnd grein fyrir því, hvað unnið hefur verið að vegabótum hvert ár, og hvernig vegabótagjaldinu hefur verið varið.

6. gr. Nú er sýsluvegur lagður yfir einhvern hrepp eptir 4. grein, svo þar er minna að gjöra við hreppsveg en annars; skal þá hlutaðeigandi sýslunefnd hafa heimild til að taka annaðhvort ár allt að helmingi af vegabótagjaldi samkvæmt 5. grein, og leggja til vegabóta í öðrum hreppum,

¹⁴³ Alþingistíðindi 1874, Frumvarp til laga um vegina á Íslandi (Jón Sigurðsson, 2. þingmaður Þingeyinga), umræður og samþykkt lög um vegina á Íslandi, bls. 29-41

enda sje þar eigi sýsluvegur.

7. gr. Lög þessi öðlast gildi 1. ágúst 1876, og eru þá afnumdar ákvarðanir í 1., 2., 3., 18. og 21 grein í tilskipun 15 marz 1861, sem og hverjar aðrar ákvarðanir, er koma í bága við lög þessi. Ein lítil breyting var gerð á framangreindum lögum árið 1883, sbr.:¹⁴⁴ Frumvarp til laga um breyting á tilskipun 15. marz 1861 um vegina á Íslandi. (Eins og samþykkt var við 2. umræðu í efri deild).

Sýslunefndinni í Ísafjarðarsýslu skal heimilt, að verja allt að helmingi af vegabótagjaldi sýslunnar, til að greiða samgöngur á sjó með gufubátsferðum innan hjeraðs. “

Þann 15. mars 1861 setti Friðrik sjöundi Íslendingum tilskipun sem bar heitið „Tilskipun um vegina á Íslandi.1) Í 7. grein tilskipunarinnar var að finna ákvæði sem skyldaði landeigendur til að láta af hendi land sitt:¹⁴⁵

„Sérhver jarðeigandi er skyldur til, nema því að eins að svo standi á, sem sagt er í 8. gr., að láta af hendi uppbótalaust land það, er þarf til að leggja þjóðveg um eða gjöra við hann, samkvæmt reglum þeim, sem settar eru í þessari tilskipun. Svo er hann einnig skyldur til að leyfa, að á hans landareign sé tekin aðföng, sem kann að þurfa til vegagjörðarinnar, og skal honum það ekki heldur að neinu bætt, nema tilföng hafi tekið honum í mein“.

Tilskipunin frá 1861 var felld úr gildi með lögum um vegi nr. 25/1887, sem staðfest voru af Kristjáni níunda þann 10. nóv. 1887.¹⁴⁶

Lög nr. 25/1887 voru felld úr gildi með lögum nr. 8/1894. Ný lög um vegi, nr. 57/1907 voru svo staðfest af Friðriki áttunda 22. nóvember 1907.

Umræður um samgöngubætur eftir miðja 19. öld

Hér á efir verða rifjuð upp skrif í tímaritum og landsmálablöðum um vegagerð og vegabætur eftir miðja 19. öld, bæði um viðhorf manna og þróun þessara mála á miklum umbrotatímum í samgöngumálum hér á landi, en hvorutveggja setti mark sitt á þau til lengri tíma. Í Íslendingi, 4. árg. 1864-1865, má lesa eftirfarandi „Um veguna á Íslandi:“¹⁴⁷

¹⁴⁴ Alþingistíðindi 1883, bls. 293

¹⁴⁵ Tíðindi um stjórn málefni Íslands, I. bindi. 1854-63, bls. 424

¹⁴⁶ Stjórnartíðindi. 1886-1890, A-hluti, bls. 114

¹⁴⁷ Íslendingur, 4. árg. 1864-1865, 2. tbl., bls. 9-12

„Eitt af því, er hverju landi riður hvað mest á, er að hafa góða vegu. Ekkert eflir betur samgöngur manna á millum, og ekkert örvar því og lífgar meir samlíf manna og allan fjelagskap, en góðir vegir; ferðalögin verða þægileg, kostnaðarlítill, og taka fljótt af. Hver þjóð, er nokkuð hugsar um almenningshagi sína og heillir, reynir því af fremsta megni að gjöra veguna sem bezta hjá sjer; þar liggja akbrautir aptur á bak og áfram um löndin, og menn þjóta þar áfram á járnbrautum með sama hraða, sem fuglinn fljúgandi fer um loptið. Að hirða þar á móti alls ekki um veguna eður þá mjög svo lítið, er eitt af einkennum villuþjóðanna, þar sem enginn hugsar um almenningsheillir, og hver er að bamra sjer. Því er nú ver og miður, að vegirnir hjer á landi eru víðast hvar í hinu aumasta ástandi, er hugsazt getur, nema þar sem náttúran sjálf hefir gjört þá góða; annarsstaðar eru aðeins mjóir stígir eður og með öllu vegleysur. Það er því eigi að eins hinn mesti skaði fyrir oss Íslendinga, hversu slæmir vegirnir eru hjer, heldur er það einhver hin mesta hneisa fyrir oss í augum útlendra manna. Að vísu erum vér enn þá eigi komnir svo langt á veg, að ætlanda sé, að vér getum lagt járnbrautir um landið; en það er líka mikill munur á því, að koma vegunum í slíkt horf, og hinu, að gjöra lítið sem ekkert við þá, og þó efni vor og kraptar sjeu litlir, þá maetti þó mikið bæta veguna frá því, sem þeir eru nú, ef oss eigi brysti vilja og áhuga á því. Að vísu sjáum vjer án efa flestir, stundum, hversu gott og gagnlegt og sómasamlegt það er að hafa góða vegu, en það er samt engan veginn nóg, að menn almennt sjái og finni þetta; vegirnir eru alþýðlegt málefni, og því verður að gjöra hinn skynsama vilja þjóðarinnar um þá að lögum, eða með öðrum orðum: gefa skynsamleg og hentug lög um það, hvernig koma skuli málefni þessu yfir höfuð í gott horf um allt landið, og að því, að slík lög komist á, eigum vér allir að stuðla eptir mætti. Það er víst um það, að vegalögum vorum, bæði hinum eldri og yngri, hefir verið og er enn þá mjög ábótavant, og þess er engin von, að vegirnir með ekki hentugri lögum sjeu í betra ástandi hjá oss, en þeir eru. Í hinum elztu lögum vorum eru því nær sem engar ákvarðanir um veguna, þó má sjá af þeim, að þau gjöra ráð fyrir, að þjóðbrautir sjeu niðri í byggðum, og af Jónsbókinni er líka auðsætt, að svo hefir verið, er hún út kom, enda má og ganga að því vísu, að forfeður vorir, er voru svo hugsunarsamir um almenningsmálefni, og þar að auki hinir vitrustu menn og framkvæmdarsömustu, eitthvað hafa skipt sér af þessu mikilvæga málefni, þó þeir engan veginn hafi gjört það nægilega, eður lagt annan eins áhuga á það, sem menn nú gjöra víðast hvar erlendis. Því fremur mega menn



Forn gata vestan Stakkavíkur í Selvogi

lög um það, hvernig koma skuli málefni þessu yfir höfuð í gott horf um allt landið, og að því, að slík lög komist á, eigum vér allir að stuðla eptir mætti. Það er víst um það, að vegalögum vorum, bæði hinum eldri og yngri, hefir verið og er enn þá mjög ábótavant, og þess er engin von, að vegirnir með ekki hentugri lögum sjeu í betra ástandi hjá oss, en þeir eru. Í hinum elztu lögum vorum eru því nær sem engar ákvarðanir um veguna, þó má sjá af þeim, að þau gjöra ráð fyrir, að þjóðbrautir sjeu niðri í byggðum, og af Jónsbókinni er líka auðsætt, að svo hefir verið, er hún út kom, enda má og ganga að því vísu, að forfeður vorir, er voru svo hugsunarsamir um almenningsmálefni, og þar að auki hinir vitrustu menn og framkvæmdarsömustu, eitthvað hafa skipt sér af þessu mikilvæga málefni, þó þeir engan veginn hafi gjört það nægilega, eður lagt annan eins áhuga á það, sem menn nú gjöra víðast hvar erlendis. Því fremur mega menn



Unnið að vegagerð. Geir Zoëga

halda þetta, sem auðsjeð er af lögum þeirra og öðru fleira, að þeir hafa viljað stuðla að því og látið sér annt um, að brýr væru lagðar yfir ár, og ferjur hafðar á þeim. En að þeir eigi hafa tekið upp í lög sín ákvarðanir um veguna, kemur að öllum líkindum til af því, að þeir hafa álitid, að allt það, er snerti veguna niðri í byggðum, væri hreppamál, er eigi þyrfti að skipa nákvæmar með lögum, þar hreppsþúar þá hvarvetna hafa haft áhuga á þessum málum, og ráðið þeim vel, en um vegina uppi á fjöllum fyrir ofan byggðina hafa menn þá eigi hirt neitt. Í Jónsbókinni var engin breyting gjörð á þessu fyrirkomulagi um vegina, nema aðeins ákveðið, að þeir skyldu vera 5 álnir á breidd; en eigi hefir liðið á löngu, frá því landið kom undir konung, þangað til áhugi manna á vegunum, eins og öðrum almennum málefnum, hefir farið að kólna og dofna, og bændur viljað koma sjer undan að starfa að þeim, svo ákveða varð með lögum 1294: að bændum skyldi vera skylt að gjöra vegu færa um þver hjeruð og endilöng, þar sem mestur væri almannavegur, eptir ráði lögmanns og sýslumanns (þessi kafli úr rjettarbót Eiríks konungs er settur inn í Jónsbókina, Llb. kap. XLIV).

Með þessari réttarbót var bændum þannig gjört að lagaskyldu, að gjöra almenningsveguna færa í sveitum sínum, og lögmönnum og sýslumönnum falið á hendur, að sjá um, að þeir gerðu það, og halda þeim til þess. Menn kynnu nú af orðum rjettarbótarinnar halda, að hún hefði gjört veguna að hjeraðamálum, þannig, að bændum í hverju hjeraði, hvort sem í því væru fleiri eður færri hreppar, skyldi liggja sú sameiginleg skylda að hafa þjóðveguna, sem þar væri innanhjeraðs, færa; en af fleira má sjá, að menn hafa samt eigi skilið rjettarbótina svo, heldur haldið áfram að skoða vegina niðri í byggðum sem hreppamál, og því álitid, að bændur í hverjum hrepp að eins væru skyldir að annast þjóðveguna í sínum hreppi, án þess að þurfa að gjöra vegabætur í öðrum hreppum. Þó rjettarbót þessi kunni nú að hafa gjört nokkurt gagn í bráðina, fyrst er hún út kom, hefir það samt orðið skammvinnt. Áhugi bænda á vegunum hefir á einn bóginn með tímanum gjörsamlega útdáið, og þeir farið að skoða þá að eins sem byrði, er lægi á sjer, og á hinn bóginn hafa lögmenn og sýslumenn kynokað sjer við að ganga í berhögg við bændur í þessu efni með að þrýsta þeim, sem skyldi, til vegabóta; með því og líka lengi má kalla vegu færa, þó þeir eigi sjeu góðir. Rjettarbótin, sem í sjálfu sjer er í þessu efni næsta ónákvæm, og sízt lögð til að vekja áhuga alþýðu á vegunum, hlaut því að verða, er fram liðu stundir, með öllu ónóg til að halda vegunum í góðu standi, er með þessu fyrirkomulagi og við afskiptaleysi þeirra, er áttu að vaka yfir og vinna að þeim, hlutu að trassast og niðast einlæggt meir og meir, svo að hin fyllsta þörf hefir verið orðin á nýju lagabóði, er kippti þessu aptur í nokkurt lag,

Þegar konungsbrjefið 29.apríl 1776 um veguna hjer á landi út kom.

Konungsbrjef þetta er í ýmsu tilliti vel samið, og hefði með nokkrum breytingum mátt leggjast til grundvallar fyrir vegalögum vorum, þannig, 1., gefur það margar góðar reglur um það, hvernig bæta skuli veguna, t. a. m. að þeir skuli vera 6 álna breiðir, þar sem því verði við kornið; krókalausir, að því leyti unnt er, o.s.frv. Skiptir það sjer eigi



Unnið að vegagerð. Geir Zoëga

aðeins af vegunum niðri í byggðinni, er hin eldri lög einungis höfðu haldið sjer við, heldur og af smáfallvegum millum byggðanna, ef þeir eigi væru yfir þingmannaleið á lengd, og loksins skipaði það og að láta varða hina lengri fjallvegu, og setja sæluhús á þeim á hentugum stöðum, þó það eigi fyndi sjer fært, að láta gjöra þar vegabætur.

Sýslumenn áttu að hafa umsjón yfir vegunum, hver í sinni sýslu, sjá um, að almenningur hjeldi þeim við og árlega gerði nauðsynlegar vegabætur, og hvetja bændur til þessa á manntalsþingunum. Amtmennirnir skyldu og hafa yfirumsjón yfir vegunum, hver í sínu umdæmi, og meðal annars, stinga upp á við stjórnina í Danmörku þeim ráðstöfunum, er þeir mættu álíta nauðsynlegar til að koma vegunum í gott horf. Það sem þar á móti konungsbrjefi þessu einkum var ábótavant, og þess vegna þurft hefði að víkja við með tímanum, er auðsjáanlega það, að var ekki ákveðið í því, í hverju hlutfalli bændur skyldu starfa að vegabótunum, heldur var sýslumönnum, sem áður er sagt, falið á hendur; eins og verið hafði frá því fyrsta lög vor föru að skipta sjer af vegunum, að ákveða það, en venjan var víðast sú, að allir bændur voru látnir starfa hjer um bil jafnt að vegabótum, hvernig sem stóð á fyrir þeim; en af þessu gat aptur opt risið hinn mesti ójöfnuður. Skipti konungsbrjefið sjer ekki af því, eins og áður var á vikið, að vegabætur væru gjörðar á hinum lengri fjallvegum, er voru yfir þingmannaleið, er þó engan veginn mátti viðgangast, því eins ríður á því og engu síður, að þessir vegir sjeu gjörðir góðir og greiðir yfirferðar, sem hinir, er styttri eru. Þessir gallar gjörðu vegalög þessi óvinsæl; samt munu amtmenn vorir litið hafa hirt um, að stinga upp á því við stjórnina í Danmörku, að ráðin yrði bót á þeim; þar á móti urðu nokkrir einstakir menn til þess, eins og alkunnugt er, að stofna fjelag nokkurt til að bæta fjallveguna; stóð fjelag það nokkur ár og afkastaði miklu; en á fyrnefnda gallanum var engin bót ráðin, og hann var þó einkum það, er gjörði konungsbrjefið óvinsælt í augum alþýðu, og að alþýða hjelt áfram að skoða vegabæturnar sem byrði fyrir sig; álitu bændur almennt, af

því þeim hugkvæmdist eigi annað betra, að bezta ráðið til að bæta úr þessum galla væri, að burtnefna skylduvinnuna við vegabæturnar. Loksins varð stiptamtmaður Bardenfleth fyrstur til að stinga upp á því, að nokkrar breytingar væru gjörðar á konungsbrjefinu, og komst málið þannig í hreyfingu, er endaði með því, að ný tilskipun um veguna hjer á landi kom út, dagsett 15. marz 1861. Frumvarp til þessarar tilskipunar var tvisvar lagt fyrir alþingið, bæði árið 1857 og 1859, því tillögur þingsins voru svo í fyrra skiptið, að stjórnin þóttist ekki geta haft tillit til þeirra; í seinna skiptið þar á móti fór hún í öllu hinu verulega eptir tillögum þess þá. Þeim, sem vilja kynna sjer hinar ýmsu tillögur alþingismanna í þessu áriðanda máli, er vér ætlum margir muni vera, vísunum vér til alþingistiðindanna frá báðum fjurtjeddum árum, en það er slæmt, að þar eru sumsstaðar svo miklar prentvillur, að meiningarleysa verður úr. Hvað nú tilskipun þessa snertir; þá ætlum vér, að fá lög á seinni árum hafi meir misheppnast. Nú eru að eins 3 ár liðin, síðan hún kom út, og þegar er risin megn almenn óánægja yfir því, í hið minnsta hjer syðra og vestanlands, hvernig þjóðvegirnir víðast hvar eru orðnir því nær ófærir; þar sem ekkert hefir verið við þá gjört þessi 3 árin; og hvernig munu þeir þá verða, er fram líða stundir; ef þeir nú þegar eru víða orðnir svo að kalla ófærir? Sje eigi hirðuleysi amtmannanna um þetta að kenna, er þetta eina atriði nóg til að sýna, að tilskipanin eigi er hafandi svona, eins og hún er, og að annað hvort verður að fá meira fje til þjóðveganna, en sem hún ákveður að til þeirra skuli ganga, eður þá að öðrum kosti, að telja verður færri vegu til þjóðvega, sem bæta a með þessu fje, en tilskipanin gjörir. Það virðist og auðsætt, að 6000 rd. en það var sýnt á alþinginu nægilega 1859, að svo mörg hálf dagsverk, sem verkfærir menn eru á landinu millum 20 og 60 ára, eigi næmi meira sjeu eigi nóg fje til að viðhalda öllum alfaravegum á landinu, sem er yfir 1800 ferhyrndar mílur, bæði niðri í byggðum og á fjöllum uppi, jafnvel þó amtmenn færu með það með hinni mestu hirtnissemi, því síður, að gjöra megi nýjar vegabætur, eður leggja nýja þjóðvegu, þó þess væri þörf, með ekki meira fje.

Eykur það eigi lítið á óánægju bænda, sem von er, með tilskipunina, hversu gjaldið til þjóðveganna kemur misjafnt niður á menn, allt éptir því í hverjum hreppum þeir búa, svo þegar t. a. m. einn bóndi borgar 10 rd. til þjóðveganna, borgar annar bóndi í öðrum hrepp jafnríkur hinum, og ef til vill ríkari, að eins 3 rd. til þeirra. Ef hver hreppur hefði nú að annast þjóðveguna hjá sjer, þá væri þetta ekki fremur tiltökumál, heldur en það, að sveitabyngslin yfir höfuð opt eru misjöfn í hreppunum; en úr því tilskipunin álitur nú, að þjóðvegirnir í hverju amti eigi að vera sameiginleg byrði fyrir amtsbúana þar, þá er það í sannleika óskiljanlegt, hvernig nokkur sanngirni eður jöfnuður geti talað fyrir því, að þessi sameiginlega byrði skuli hvíla langtum þyngra á mönnum í sumum hreppum en sumum. Þessi ósamkvæmni í tilskipaninni kemur öll til af því, að hún skiptir byrðinni millum hreppanna af handahófi, því það gjörir hún, er hún skiptir henni eptir tölu verkfærra manna á vissum aldri í hverjum hrepp, án þess þó að láta þá byrðina hvíla á þeim öllum, eður þá á þeim, er njóta góðs af verkum þeirra; það virðist og auðsætt, að úr

Því tilskipunin leggur tölu verkfærra manna til grundvallar fyrir skiptunum á Þjóðvegabótaskyldunni millum hreppanna, þá hefði hún átt að sleppa þeim mönnum öllum úr tölunni, er eigi gætu borgað hálf dagsverk.



Hellisheiði 1880. Fengin á netinu. Höfundur ókunnur

Hefði það verið hyggilegra og vinsælla, að gjöra enga breytingu

eður þá mjög svo litla í því, er staðið hafði hjer á landi frá aldaöldi, að hver hreppur skyldi annast þjóðveguna hjá sjer; að gjöra þjóðveguna í hverju amti, eins og tilskipunin gjörir, að amtsmáli, er ekkert náttúrlegra, en að þjóðvegirnir í hverjum hrepp sjeu hreppamál; þvert á móti er það eðlilegt, þó bændum þyki það óviðkunnanlegt, að verða að leggja á ári hverju út fje til vegabóta einhversstaðar í amtinu, þar sem þeir, ef til vill, aldrei fara um, og því aldrei sjá arðinn af því fje sínu nje njóta gagnsins af því; sje þessu fje þar á móti varið til vegabóta í hreppum þeirra, þá bæði sjá þeir arð þess og njóta hans sjálfir, og þeir telja þá síður eptir sjer; þó þeir eigi að gefa skildingnum meira til vegabóta; við þetta getur og hæglega kviknað kapp millum hreppanna, og hver farið að keppa við annan með að hafa veguna sem bezta hjá sjer, en það er með öllu fyrirbyggt, að þvílíkt kapp geti kviknað, með hinu fyrirkomulaginu. Það er og eðlilegt, að úr því tilskipanin gjörir allar þjóðvegabætur að amtamálum, verður gjaldið til þeirra að vera tóm peningagjald; en hversu örðugt hlýtur það eigi að verða mörgum fátæklingi að greiða það, sem varla á einn skilding í eigu sinni, en þó hæglega gæti unnið einn eður tvo daga sjer með öllu að skaðlausu að þjóðvegabótum í hrepp sínum, ef hann mætti það? Að vísu játum vjer fyllilega, að í sumum hreppum getur verið svo illt að gjöra við þjóðveguna; að það því nær sje ofvaxið kröptum hrepps bænda þar, en þá mætti, líkt og Norðmenn gjöra, er svo stendur á, leggja næsta hrepp við, ef minna er þar að gjöra við veguna einkum eigi menn þar veg um hinn hreppinn, er þeir fara í kaupstað eður til annarra nauðsynja sinna, og láta svo báða hreppana vera sem einn hrepp, hvað vegabætur snertir. Virðist sú breyting að hafa verið til hins lakara eins, að svipta sýslumenn og hreppstjóra öllum ráðum yfir þjóðvegunum, og fá þau öll í hendur amtmönnum. Amtmönnum getur aldrei orðið unnt að vita, hvar mest þörf sje á ári hverju að gjört sje við þjóðveguna í umdæmi sínu; en það veki áncægju manna, ef vegabæturnar eigi eru gjörðar, þar sem helzt þarf að gjöra þær, heldur annarsstaðar, þar sem þeirra síður er þörf; og því óhappasamari og verri er þessi breyting, sem amtmenn eiga eptir tilskipuninni ár hvert að vera búnir, hið seinasta innan loka aprilmánaðar að ákveða, og kunngjöra sýslumönnum, hvar gjöra skuli þjóðvegabætur í umdæmi sínu á því ári, en einmitt á vorin bæði um þetta bil og eins nokkru eptir það spillast mest þjóðvegir víða

af vötnum, skriðum og árennsli, og verða stundum með öllu ófærir; við þetta verða menn þá að búa í hið minnsta árlangt eptir tilskipuninni, því engin bót fæst á því fyr, þar hvorki sýslumenn nje hreppstjórar hafa vald nje fje til að láta gjöra við þetta, og amtmenn eru búnir að ákveða, að þjóðvegagjaldinu það ár skuli verja annarsstaðar. Auk þess, sem þetta fyrirkomulag þannig er óbærilegt, er það og alkunnugt, að þegar vegir fara að spillast, má opt gjöra við þá með litlum kostnaði, ef undir eins er undið að því; en sje það dregið í lengra tíma, getr aðgjörðin verið orðin því nær ómöguleg, hvað mikið sem til hennar er kostað, og er þar þá kastað út miklu fjé við tilskipunina til einskis. Vér sleppum með öllu að tala um fleiri galla, sem eru á tilskipun þessari; því bæði gjörum vér ráð fyrir, að hún muni aldrei eiga sjer langan aldur, og líka eru þessir gallar, sem vjer höfum nefnt, án efa þeir, sem afa gjört hana óhafandi, og menn því ættu að vara sig helzt við í nýjum vegalögum. Það hefði vissulega verið affarasælla, hefði tilskipunin lagt til grundvallar konungsbrjefið 1776, og að eins reynt til að laga það, en einkum þó bæta úr þeim tveim aðalgöllum, er á því voru og vjer fyrr höfum nefnt, og því leitazt við að finna ráð til þess, hvernig lagðir yrðu góðir þjóðvegir yfir fjallgarða þá, er menn fara byggða á millum, en lengri eru en þeir, sem konungsbrjefið skiptir sjer af. Þetta málefni finnst oss fyllilega vera eptir eðli sínu amtamál, og að kostnaður sá, sem til slíkra fjallvega gengi, ætti því, eins og stungið var upp á í frumvarpi stjórnarinnar til alþingis, að berast á sama hátt, sem annar kostnaður, er greiddar er í sameiginlegar þarfir hvers amts, eður úrjafnaðarsjóði þess. Eins finnst oss það í eðli sínu, eins og stóð í nefndu stjórnarfrumvarpi, að sett væri viss takmörk fyrir því, hvað miklu fje jafna mætti á menn í þessu skyni, og að það eigi mætti vera meira, en 2 skildingar af hverju lausafjórðungi; mun sumur kostnaður, sem amtmenn nú jafna niður á lausafjeð, eigi vera fremur þarfur, eður meira í sannar þarfir umdæmisins, en þessi kostnaður væri; líka mætti auka tekjur jafnaðarsjóðanna á annan hátt, en nú er gjört, ef þörf þætti, með að gefa þeim nýjar tekjur, t. a. m. láta allar sektir falla til þeirra, þær er nú kallað er að falli til fátækra, en sem i rauninni falla til hreppanna, eður þeirra, sem hina fátæku eiga að annast, o. s. frv. , hvernig jafnað yrði bezt niður og eptir föstum reglum vegabótaskyldunni niðri í byggðum á hreppsændur; þetta ímyndum vjer oss að gjöra mætti á marga vegu, en oss geðjast að engu betur af því, sem vjer höfum heyrt umtalað í því tilliti, en að jafna skyldunni niður; áþekkt því sem Norðmenn gjöru, og ef til vill fleiri þjóðir; eptir dýrleika jarðanna, sem í hreppnum eru, t. a. m. eins og ef hver legði til 1 dags verk fyrir hver 20 hndr., sem hann býr á, og eins 1 dagsverk, þó hann búi á minna en 20 hndr., ef hann samt býr á meira en 10 hndr., og loksins hálf dagsverk, ef hann býr á 10 hndr. eður minna. Af því vjer álitum það svo áriðanda fyrir landið, að vegirnir geti orðið sem beztir, og þykjumst, eins og svo margir aðrir, sjá fram á, að þeir aldrei geti orðið hjer góðir með þessum lögum, sem nú eru, vonum vjer, að menn beiðist þess sem fyrst, að vegabótatilskipanin verði tekin fyrir til endurskoðunar og breytt þannig, sem vjer höfum bent á, eður þá á annan líkan hátt, og höldum vjer, að ágætt væri að laga vegalög vor sem mest yrði eptir vegalögum Norðmanna, því þar er

landslagið mjög líkt því, sem það er hjer á landi, og víða, ef til vill, langtum örðugra að gjöra þar góða vega, heldur en hjer, en þó eru vegirnir þar, að margra sögn, orðnir mjög ágætir, síðan Norðmenn fóru að eiga með sig sjálfir, og einkum síðan þeir fengu hin nýjustu vegalög sín. Loksins viljum vjer geta þess, að það er engan veginn tilskipuninni að kenna, svoleiðis sem sumir halda, að almenningur ennþá eigi er farinn að sjá nein skil frá amtmönnum fyrir því, hvað þjóðvegagjaldið hafi verið þessi árin, síðan hún út kom, og hvernig því hafi verið varið, heldur er það víst þeim sjálfum að kenna. Að fá að vita þetta, ættu menn þó að hafa fulla heimting á; auk þess væri það bæði fróðlegt, og nauðsynlegt til að geta sem fyrst sjeð og fengið glöggva þekkingu á því, hvað unnið hefir verið að þjóðvegabótunum þessi árin, og hvers menn geti vænt af tilskipuninni, ef hún skyldi eiga að standa lengur og eiga sjer nokkurn aldur enn þá, er fáir munu óska, sem nokkuð umhugað er um vega vora.“

Í Fréttir frá Íslandi árið 1875, er fjallað um vegamál. Þar segir m.a.:¹⁴⁸

„Vegamálið var sprottið af því, að vegalög þau, sem verið hafa að undanfögnu, eða tilskipun 15. marz 1861, hafa þótt í ýmsu óhagfelld, og afleiðingin orðið sú allvíða, að þeim hefur að litlu verið skeytt, og vegirnir verið í mestu óhirðu. Það sem einkum þótti að vegalöggjöfni, var það, að á fjallvegum og byggðavegum var eigi gjörður aðskilnaður, heldur voru þeir til samans kallaðir þjóðvegir, og til þeirra ætlað vegabóttagjald, er reyndist langtum of litið; og í annan stað var skylduvinna ákveðin að aukavegum, sem þótti óeðlileg kvöð, enda var henni óvíða skeytt. Til þess að fá bætur á þessu, komu nú til þingsins bænarsskrár. Þingið tók þessu máli greiðlega, og bjó til ný vegalög, er koma skyldu í staðinn fyrir nokkrar greinir í hinum eldri vegalögum. Eptir hinum nýju vegalögum þingsins, skal öllum vegum skipt í fjallvegi og byggðavegi. Þeir vegir eru fjallvegir, sem liggja milli landsfjórðunga og sýslna, og ákveður landshöfðingi þá eptir tillögum amtsráða. Fje til fjallvega greiðist úr landssjóði. Byggðavegir skiptast í sýsluvegi og hreppavegi. Sýsluvegir liggja sýslna í milli, og til tekur amtsráð þá, eptir tillögum sýslunefnda. Til þeirra skal ganga þjóðvegagjald það, sem til tekið er í hinum eldri vegalögum. Hreppavegir kallast aðrir vegir um sveitir, og til tekur sýslunefndin þá eptir tillögum hreppanefnda. Gjöld til hreppavega greiðist þannig, að fyrir hvern verkfæran mann 20 til 60 ára greiðist hálf dagsverk eptir verðlagsskrá; en heimilt er mönnum að vinna það af sjer. Þar sem sýsluvegur liggur yfir hrepp, má sýslunefndin taka allt að helmingi af vegabóttagjaldi þess hrepps til vegabóta í öðrum hreppum, þar sem mikið er að gjöra að vegabótum, enda sje þar ekki sýsluvegur. Lög þessi staðfesti konungur 15. okt.“

Í Ísafold árið 1876 er fjallað um fjallvegabætur:¹⁴⁹

¹⁴⁸Fréttir frá Íslandi, 4. árg. 1. tbl., 1875, bls. 31-32

¹⁴⁹Ísafold, 19. desember 1876, bls. 115

„Samkvæmt hinum nýju vegalögum (15. okt. 1875) á landshöfðingi að ákveða samkvæmt tillögum hlutaðeigandi amtsráðs eða amtsráða, hverjir vegir skuli vera fjallvegir. Þetta hefir hann nú gjört með auglýsingu í Stjórnartíð. 9. f. m. Eptir henni heita nú fjallvegir um þessar heiðar og fjallgarða: 1. Grímstungnaheiði og Kaldadal, 2. Stórasand, 3. Kjalhraun og Vatnahjalla, í Sprengisand, 5. Mývatnsöræfi og Dimmafjallgarð, 6. Hallgilsstaðaheiði, 7. Vestdalsheiði, 8. Lónsheiði, 9. Mælifellssand, 10. Grindaskörð, 11. Lágaskarð, 12. Hellisheiði, 13. Mosfellsheiði. 14. Fyrir Ok, 15. Holtavörðuheiði, 16. Bröttubrekkur, 17. Rauðamelsheiði, 18. Haukadalsskarð, 19. Laxárdalsheiði, 20. Snartartunguheiði, 21. Steingrímsfjarðarheiði, 22. Þorskafjarðarheiði, 23. Vatnsskarð, 24. Gönguskarð, 25. Öxnadalsheiði, 26. Heljardalsheiði, 27. Siglufjarðarskarð. Allur kostnaður til vegabóta á fjallvegum greiðist úr landssjóði, og veitti alþingi síðast 15,000 kr. til þeirra um tvö árin 1876 og 1877. Í sumar hefir verið byrjað á vegabótum á Holtavörðuheiði og Hellisheiði lítið eitt. Á sumri komanda á að taka til Grímstungnaheiðar og Kaldadalsvegar, er kvað mjög þarfnast bráðra bóta.“

Í Ísafold árið 1878 er vakin athygli á mikilvægi samgöngubóta: ¹⁵⁰

„Þó að samgöngum landsins hafi á seinni árum farið töluvert fram, þá vantar þó mikið á, að þær enn þá fullnægi þörfum vorum. Hvort sem lítið er til opinberra málefna eður viðskipta manna á milli, þá er enn þá langt í land til þess, að þau verði afgreidd svo fljótt, sem vera ber. Margt hjá oss kemst ekki í kring fyr en um seinan, og er þar seinum og strjálum samgöngum helzt um að kenna.“

Í Ísafold árið 1880 skrifaði ferðamaður á neikvæðan hátt um vegabætur þess tíma: ¹⁵¹

„Vegabætur, að minnsta kosti á þjóðvegum, aukast nú árlega, enda væri það annaðhvort, svo riflega sem landið leggur fje fram til þeirra. Frá þeim vegum, sem vjer höfum farið, svo sem yfir Svínahraun og Hellisheiði, er allvel gengið. Þó eru þeir í mjórri lagi (5 álnir) því þar sem ófært er utan með veginum, og það er víða, geta lestir, t. d. skreiðar og dráttarlestir varla mætt. Allir vita, að á vegunum sjálfum myndast smám saman brautir eða stígir eptir hestafætur, og hvort sem teymt er eður rekið, vill það verða, að hesturinn sækir á þessa götu, en ekki er altjend hægt að þræða yztu randir vegarins. Reynist 5 álna vegur þá of þröngur, og mun eptirleiðis ekki vanþörf á, að hafa þjóðvegu breiðari, veitir ekki af 7 álnum, ef nægja skal. Yfir höfuð mun það verða drýgra upp á kostnaðinn, þegar fram í sækir, eins og það er í sjálfu sjer hentugra fyrir ferðafólk, að vegirnir sjeu góðir að fyrstu gjörð. En þótt una megi við þjóðvegina, þá er öðru máli að gegna um sýsluvegina. Þeir eru hjer syðra víða mjög ófullkomnir, bæði mjóir, og

¹⁵⁰ Ísafold, 15. ágúst 1878, bls. 77

¹⁵¹ Ísafold, 9. nóvember 1880, bls. 110

slæmur ofaniburðurinn í þá. Er sumstaðar því líkara, að þetta sje unnið til málamynda, og er það svipaðra káki en góðri vinnu. Beztir eru þessir vegir, þar sem vjer þekkjum til, í Arnes- og Rangárvallasýslu; lakastir í Gullbringu- og Kjósarsýslu og sumstaðar í Borgarfjarðarsýslu, t. d. Hvalfjarðarstrandarvegurinn. Sumstaðar virðist vegabótin helzt í því fólgin, að raðað er smásteinum utan með veginum, en vegurinn sjálfur ekki upphækkaður; sumstaðar eru mjóar brýr, með ofaniburði af leir og leðju; þessar brýr verða sjálfsagt afbragð í frosti, en í hlákum á vetrardag: Fen og foræði. Yfir höfuð sýna þessar svokölluðu vegabætur“sig bezt á því, þegar betra reynist að fara utan með veginum en veginn sjálfan. Undantekning gjöra Hafnfirðingar á veginum til Reykjavíkur yfir Garðahraun. Fyrir þessum vegi stóðu upphaflega kaupmenn og borgarar í Hafnarfirði, söfnuðu fje til hans með samskotum, en hafa síðan fengið nokkurt tillag af sýslusjóði. Þessi sýsluvegur er langbeztur af Gullbringusýsluvegunum. Vjer leyfum oss því, að skora á yfirvöldin að hlutast til um, að betra eptirlit sje haft með þessari vegavinnu. Það ríður á því í fyrstu, þar sem vegir þurfa að upphækkast, og það þurfa þeir miklu víðar en á sjer stað, að vegurinn sje steinlagður í botninn allur, og ekki einasta yztu randir hans. Því næst þarf víða að hafa meira fyrir íburðinum, heldur en að moka næst veginum upp í hann hverju sem fyrir verður, mosa og leirleðju. En þar sem svona stendur á, að ekki þarf að hækka vegi upp, þar virðist óþarfi, að teffa sig á, að raða utan með götunni smávölum, sem hver hestfótur þeytir burt á seina gangi, ef hann kemur við þær. Vegabóttagjaldinu er því illa varið til sumra af þessum vegleysum. - Ferðamaður.“

Berg Thorberg, amtmaður, skrifaði Nokkur orð um vegina í Tímarit Hins íslenska Bókmenntafélags árið 1880:

„Eitt af því, sem allir hafa verið samdóma um að þyrfti mikilla endurbóta við hér á landi, eru vegirnir, en lítið hefir verið gjört til þess að koma þessum endurbótum fram fyrri en nú 5 síðustu árin eptir að lögin um vegina á Íslandi 15. október 1875 náðu gildi. Að vísu hafa lengi verið til lagaákvæðanir um vegabætur, svo sem Jónsb. Llb. 44. kap. og réttarbót Eiríks konungs, sem þar við er tengd, og frá 18. öldinni konungsbréf 29. apríl 1776. Eptir Jónsbók áttu vegirnir að vera 5 álna breiðir, og eptir konungsbréfinu 6 álna breiðir; en landið fékk hvorki 5 álna né 6 álna breiða vegi þrátt fyrir þessar ákvæðanir; því þar til vantaði



Hellisheiðarfjallvegur (Eiríksvegur - Hveragerði fjær)

hið nauðsynlega skilyrði, afl þeirra hluta, er gjöra skal, þar sem eigi hafði verið lagt neitt fé til vegagjörðanna, heldur ætlazt til, að þær eingöngu skyldu framkvæmast með skylduvinnu, en sú skylduvinna, sem fengizt gat, var ónóg, og fyrirkomulagið ekki vel fallið til þess, að árangurinn yrði mikill. Með tilskipun 15. marz 1861 var nú gjörð alvarleg tilraun til að koma vegamálinu í betra horf, og má ekki segja, að sú tilraun hafi orðið með öllu árangurslaus, en þó voru þau 15 ár, sem tilskipun þessi stóð óbreytt, nægilega langur reynslutími til að sýna, að eigi mundi auðið, með því fyrirkomulagi, sem þar var fyrir skipað, að fá viðunandi vegi í landinu. Eins og kunnugt er, skiptir tilskipun þessi vegunum í þjóðvegi og aukavegi. Til þjóðveganna, sem voru allir helztu byggðavegir og fjallvegir, var lagt peningagjald, sem átti að nema hálfu dagsverki eptir verðlagsskrá fyrir hvern verkfæran karlmann frá 20 ára að 60; en vegagjörðir á aukavegum áttu að framkvæmast með skylduvinnu af íbúum hvers hrepps. Gjald það, sem þannig árlega var lagt til þjóðveganna, er nokkuð breytilegt eptir verðlagsskránum, en má teljast að vera hér um bil það, er nú skal greina: í norður- og austuramtinu 5400 kr. - suðuramtinu 5200 - vesturamtinu 3800 - á öllu landinu 14400 .

Þótt nú gjald þetta kunni að sýnast ekki mjög lítið, þegar það er skoðað út affyrir sig, verður það þó sára lítil upphæð, þegar það er borið saman við lengd veganna á landi voru og þess gætt, að mikið af því hlaut að ganga til að halda við vegunum, svo að þeir yrðu eigi ófærir yfirferðar; og var þá ekki furða, þótt lítið yrði eptir til nýrra vegagjörða, sem nokkuð kvæði að, einkum þegar hvert hérað, eins og vonlegt var, dró til sín sem mest af gjaldi því, sem þar greiddist, til að bæta úr þeim þörfum, er því lágu næst, en við þetta tvístruðust hin litlu efni. Einkum urðu fjallvegirnir næstum alveg útundan með allar vegabætur. Með lögum 15. október 1875 hefir vegamálinu þokað meira áfram en nokkru sinni áður; enda hefir fjárveitingarvaldið síðan sýnt, að það vill, að lög þessi verði eigi dauður bókstafur sökum fjárskorts. Þannig hefir verið lagt til vegabóta í fjárlögum 1876-1877 fyrir bæði árin 15000 kr., fyrir 1878 og 1879 fyrir hvort árið 15000 kr., og fyrir 1880 og 1881 hin sama upphæð. Lög þessi skipta vegunum í fjallvegi og byggðavegi, og hinum síðarnefndu vegum aptur í sýsluvegi og hreppavegi. Gjöldin til



Kort af Kömbunum 1909

fjallveganna eiga að greiðast úr landssjóði. Til sýsluveganna er lagt gjald það, sem í tilsk. 15. marz 1861 var ákveðið til þjóðveganna, og til hreppsveganna er lagt jafnmikið gjald og reiknað á sama hátt, en sem menn mega vinna af sér, ef þeir kjósa það heldur en að greiða gjaldið í peningum. En það er eigi tilgangur minn að skrifa hér ritgjörð um vegina á landi voru yfir höfuð, heldur aðeins að gefa stutta skýrslu um vegagjörð, sem framkvæmd hefir verið á nokkrum fjallvegum í suðuramtinu og vesturamtinu, síðan lögin frá 15. okt. 1875 náðu gildi, af því að eg hefi haldið, að skýrsla þessi kynni þykja í ýmsu tilliti þess verð, að hún yrði almenningi kunnug. Það eru að eins þrír fjallvegir í suðuramtinu og vesturamtinu, sem enn hefir verið lokið við, og eru þeir þessir: 1. Hellisheiðarfjallvegur, 2. Kaldadalsfjallvegur, og 3. Holtavörðuheðarfjallvegur. 1. Hellisheiðarfjallvegur, með Kömbum að austan og Svínahrauni að vestan. Vegur þessi er aðalþjóðvegurinn milli Árnessýslu, Rangárvallasýslu og Skaptafellssýslu á aðra hlið og Gullbringu- og Kjósarsýslu og Reykjavíkur á hina. Kambar eru að lengd 1011 faðmar, Hellisheiði frá Kömbum alla leið niður fyrir neðra Hellisskarð og ofan undir Kolviðarhól 4431 faðmar, Svínahraun 3045 faðmar, og allur vegurinn til samans 8487 faðmar. Á Hellisheiði get eg tilgreint lengd nokkurra einstakra vegarkafla. Frá Kambavegi suður fyrir Eystriþrívörður (sem eru 500 föðmum fyrir sunnan Hurðarásvötn), eru 1704 faðmar. Frá Eystri-þrívörðum nokkuð suður fyrir Biskupsvörðu eru 1660 faðmar. Frá þessum vegarkafli suður í Efra-Hellisskarð 508 faðmar, og þaðan niður Neðra-Hellisskarð og ofan undir Miðkaflann á Hellisheiði (faðmar) er að mestu leyti ruddur vegur, en annars er að mestu leyti, eða nálega að öllu leyti á þessum fjallvegi upphækkaður vegur. Yfir höfuð telst svo til, að nálega 4/5 fjallvegar þessa sé upphækkaður vegur. Vegagjörð þessi kostaði alls 32015 kr. 41 a., eða að meðaltali 3 kr. 77 a. faðmurinn. Í Kambaveginum kostaði hver faðmur 4 kr. 65 a., á Hellisheiði að meðaltali 3 kr. 6 a. (í austasta kaflanum 5 kr., í miðkaflanum 70 a.); í Svínahrauni að meðaltali 4 kr. 52 a. Öll þessi vegagjörð var framkvæmd eptir samningum um ákveðna borgun fyrir hvern faðm í hverjum vegarkafli, en fyrst voru reynd undirboð, en hin umsamda borgun varð talsvert lægri en undirboðin... Með hinni sömu fjárveitingu, og nú á sér stað, er vonandi, að fjallvegirnir í landinu, eða að minsta kosti allir þeir fjallvegir, sem fjölfarnir eru, verði að svo sem 15 árum liðnum komnir í viðunandi ástand, og má það heita góður árangur af hinum nýju vegalögum; en vitaskuld er, að öllu fénu ekki verður varið til nýrra vegagjörða, heldur er nauðsynlegt að verja nokkru til viðhalds þeirra vega, sem búið er að leggja, undir eins og þeir fara að skemmast, en þetta getur sumstaðar komið fljótt fyrir, bæði vegna þess, hvernig landslaginu hagar, og vegna missmiða á vegagjörðinni. Þar á móti ber eg nokkurn kvíðboga fyrir því, að bygðavegirnir muni eiga erfitt uppdráttar, með því fyrirkomulagi sem nú er. Að mínu áliti ætti landsstjórnin að taka að sér á kostnað landssjóðs alla hina helztu bygðavegi, að minsta kosti póstvegina, á sama hátt og fjallvegina, og ef þetta þætti of mikill byrðarauki fyrir landssjóðinn, mætti bæta nokkuð úr því, með því að láta t. a. m. helming af gjaldi því, sem nú er ætlað til sýsluveganna, renna í Landssjóð. Með þessu mundi að minsta kosti það ávinnast, að

meiri heild yrði í vegabótum á sýsluvegum, en nú er.“

Í Ísafold árið 1880 er enn fjallað um Fjallvegi:

„Það var vafalaust rjett af síðasta þingi að skipa fyrir, að vegabætur á póstvegum, sem jafnframt eru fjallvegir, eigi að ganga fyrir öðrum vegabótum. En aptur á móti virðist sú skoðun ekki alls kostar rjett, sem sumir þingmenn ljetu í ljósi, að lítil eða engin þörf væri á að ryðja eður bæta þá fjallvegu, sem ekki eru póstvegir, sízt eptir það, að strandsiglingar umhverfis landið eru á komnar. Því bæði er það, að sízt er fyrir að synja, hverjir fjallvegir með tímanum gætu orðið póstvegir, væru þeir vel ruddir, sæluhús komin á o. s.

frv. þótt ekki verði þeir notaðir á vetrardag enda eru vegir fleirum ætlaðir, en póstum.

Heyrt höfum vjer fundið að því, að gjört hefir verið við Grímstunguheiði; en varla trúum vjer því, að kaupafólk á haustdag eða fjárrekstrarmenn að norðan áliti þetta fyrirtæki vítavert. Þeir tímar geta komið, að afli verði lítill norðanlands, eins og átti sjer stað fram á miðja þessa öld, þegar titt var að fara skreiðarferðir suður, bæði Sprengisand, Vatnahjalla (Eyfirðingaveg)



Grindaskörð (vinstra megin við Konungsfell)

og Stórasand (Skagfirðingaveg), og myndi það þá koma sjer vel, að vegir væri færir og glöggir. Sama er að segja, að á sumardag myndi margur maður, innlendur og útlendur, fara vegu þessa, bæði sjer til gagns og skemmtunar, ef vegir væru. Eða á haustdag um göngur, myndi það ekki koma gangnamönnum vel, ef sem flestir fjallvegir væru greiðir, sæluhús og fjárborgir sem víðast o. s. frv.? þetta var eitt af því, sem Eysteinn Norvegskonungur taldi sjer helt til gildis, að hann hefði frelsað líf og heilsu margs manns með góðum fjallvegum og sæluhúsum. Og á síðari tímum hafa Norðmenn ekki látið staðar nema við járnbrautir, strandsiglingar og póstvegu. Í fáum löndum eru fleiri og betri fjallvegir, en einmitt þar, og óvíða jafnmiklu tilkostað. Hvernig eiga landsbúar að geta kannað og kynnt sjer landið, allt miðbik þess, nema þeir fjölgi fjallvegum, eða að minnsta kosti haldi þeim fornu vegum við. Skulum vjer til dæmis taka Fjallabaks- eður Goðalandsveginn úr Skaptártungum og ofan á Rangárvöllu. Eptir því sem Njala segir frá, fór Flosi þennan veg í hvert sinn austan frá Svínafelli í Öraefum og á Þríhyrningshálsa; þennan veg fara nú Skaptfellingar jafnaðarlega kaupstaðarferðir á Eyrarbakka, Hafnarfjörð og Reykjavík, og þar eru haustleitir Rangvellinga; með því móti sneiða menn hjá vondum og mannskæðum vatnsföllum, svo sem Hólmsá, Kúðafljóti, Múlakvísl, Sandvatninu, Jökulsá á Sólheimasandi og Markarfljóti; vegurinn er 14 tíma reið fyrir lausriðandi mann, tveir áfangar með áburði; en

hann er óruddur, og á einum stað, í Kaldaklofi, illfær fyrir leirbleytu; hvergi er sæluhúskofi, og má þó nærri því geta, að á vegi, sem liggur milli Torfajökuls að norðanverðu og Mýrdals, Goðalands og Eyjafjallajökuls að sunnanverðu, muni allra veðra von jafnvel á sumardegi, enda hefir margur maður orðið þar úti. Þennan veg er sjálf sögð skylda hins opinbera að gera góðan; enda er það hægt, því það má víða skeiðriða hann, t. d. allan Mælifellssand, þótt kaflar sjeu seinfarnir; en þar þarf sæluhúss, t. d. í Hvannagili, einum skársta áfangastaðnum og jafnvel víðar. Sama má segja um ýmsa aðra fjallvegu. Tökum Sprengisandsveginn. Hjer að sunnan liggja afrjettir hreppa og landmanna o. fl. allt norður að Tungnaá og norður fyrir Tungnaá upp á Hestatorfu, Klofshagavelli, upp á þúfuver og jafnvel allt upp undir Köldukvíslabotna, Að norðan úr Þingeyjarsýslu er leitað upp á Austurfjöll, upp undir Herðubreið og upp í Ódáðahraun



Dyravegur

og langt suður og austur fyrir Kiðagil. Er hjer engin þörf á vegum og sæluhúsum? Líkt mun eiga sjer stað með Vatnahjalla (Eyfirðinga) veg og Kjalveg; hagar eru á þeirri leið, bæði í Pollum og Gránunesi, og sízt fyrir að synja, að fje flækist þangað á haustdag. Menn kvarta yfir illum heimtum á ári hverju, en vilja þó ekki hafa fjallvegu! Jafnvel Vatnajökulsveg eða Bárðargötu milli Árnass- og Suðurmúlasýslu vildum vjer óska eitthvað væri gjört við, þó aldrei væri

nema til að kanna hagara í norðanverðum jöklinum og Hvannalindum, þar sem Þingeyingar í sumar eð leið fundu tóptina. Yfir höfuð er það bæði smán og tjón fyrir hverja þjóð, sem sjálf ræður hag sínum, að líða það, að fornir vegir leggist af, án þess nýir komi í þeirra stað, og láta 8/4 af landinu vera vegaleysu. Útilegumannatrúin er hinn bezti vottur um ástandið. Landsbúum þykir hægra að róa á rúmstokknum og smíða sjer hugarburð um ókunnar byggðir í afdölum, heldur en að kanna óbyggðirnar og sannfærast um, hver fótur sje undir trúinni. En til þess að komast í óbyggðirnar, þarf vegin, og til vegagjörðar þarf vinnukraft og fje.“

Í Ísafold í árslok 1880 má lesa eftirfarandi um Vegagjörð úr Grindaskörðum ofan í Hafnarfjörð:

„Verði nokkuð úr því áformi brennisteinsfjeldagsins enska, að gjöra að sumri komanda góða akbraut úr Brennisteinsfjöllunum ofan í Hafnarfjörð, þá væri ekki illa til fallið, að Grindaskarðavegurinn, sem er einn af þeim fjallvegum, er landssjóður samkvæmt lögum, 15. okt. 1875, á að kosta, jafnframt yrði ruddur, þótt upphaflega væri til ætlazt, að aðrir vegir gengi fyrir. Myndi það þá geta orðið að minnstum kostnaði og á haganlegastan hátt. Vesturhluti Árnassýslu og suðurhluti Gullbringusýslu eiga heimtingu á, að þetta komist í kring,

sem fyrst auðið er. Skreiðar- og kaupstaðarferðir eru miklar á þessari leið milli Eyrarbakka, Þorlákshafnar, Selvogs, Krýsuvíkur, Grindavíkur, Hafnarfjarðar og suður með öllum sjó. Enda er Grindaskarðavegurinn einu þeirra fjallvega milli sýslna, sem samkvæmt álitum amtsráðs suðuramtsins eiga að hvíla á landssjóði (stj.tíð. 1876 B, bls. 75).“

Jens Pálsson skrifaði í Ísafold árið 1881 um Mosfellsheiði, og nokkur orð um vegagjörð:¹⁵²

„Mosfellsheiði er einn hinn fjölfarnasti, ef eigi fjölfarnastur fjallvegur á Íslandi. Yfir heiði þessa fara Upp-Árnesingar bæði verzlunar- og skreiðarferðir sínar; þá fara og allmargir Borgfirðingar og jafnvel Hvítsíðingar um fjallveg þennan til Reykjavíkur; um heiði þessa liggur enn fremur alþjóðarleið allra Norðlinga til höfuðstaðarins, og allra ferðamanna frá Reykjavík og úr sjávarsveitunum við Faxaflóa (t. d. kaupafólks), er fara norður í land. En ekki þar með búið, nálega hver og einn útlendur maður, sem til Reykjavíkur kemur, fer yfir heiði þessa, ef hann annars ferðast eina dagleið á landi hjer. Á öllum miðkafla heiðarinnar er vegurinn þannig, þegar þurt er um, að stórgrýtissteinar og sumstaðar ærið þjettir liggja ofan á leirmold, og ná eins og þjett breiða út fyrir alla hina mörgu götutroðninga; sumstaðar er vegurinn ófær urð, og grjótið svo þjett, að varla er nægilegt bil handa hestfætinum á milli steinanna. Þegar aptur á móti rignir, þótt eigi sje lengur en einn dag eða tvo, blotnar leirmoldin og treðst upp, og myndast þá leirleðjupollar innan um stórgrýtið, má þá vegurinn teljast ófær, jafnvel fyrir lausriðandi mann. Þó er enn verri meðferðin á hestunum, þegar þeir eru reknir um slíkan veg með þyngslaklyffum, t. d. með borðviðardrögum á haustdegi opt í stormi og regni, þá er viðbjóðslegt að sjá skepnurnar hrekjast fyrir storminum til og frá um ófæru þessa; en þó erum vjer, sem drögum að oss allar nauðsynjar vorar um þennan veg, neyddir til að beita þessari grimmdarlegu meðferð við hesta vora, og er það hart aðgöngu fyrir margan mann. Jeg hef vakið máls á vegi þessum, og lýst honum afdráttarlaust, til þess að vekja á honum athygli stjórnar þeirrar, sem hefir framkvæmd fjallvegabótanna á hendi, því jeg er viss um, að þegar hin brýna þörf á því, að endurbæta veginn, er orðin fullkunnug, muni úr henni verða bætt svo fljótt sem unnt er. En þegar um er að ræða vegabótina sjálfa, þá er auðvitað, að hún má ekkert kák vera. Að ryðja heiðina er ónýtt verk, það hefir reynslan sýnt. Hún var vel rudd 1874, og þó er hún nú orðin illfær. Það þarf að leggja upphleyptan veg um allt miðbik heiðarinnar, að minnsta kosti austan frá Moldbrekkum og vestur undir Grímmannsfellsöxl. Grjótið til vegagjörðarinnar er nálega alstaðar við höndina, og næga mül má fá í veginn við báða enda hans, og máske víðar, en heiðin er svo sljett og hallalítil, að aka má hlöðnum vagni jafnt vestur sem austur eptir. Vera má og, að veginn megi nokkuð stytta, sje hann færður úr stað. Jeg hygg að upphleyptir vegir verði hinir hagkvæmustu og endingar beztu til að mæta áhrifum vatns, snjóbleytu og storma, enda eru þeir ómissandi á þeim heiðum, sem farnar eru opt ávetrardegi, því að snjófestir lítt á

¹⁵² Ísafold, 26. apríl 1881, Jens Pálsson, bls. 29

upphleyptum vegum. En til þess að þeir endist vel, verður að vanda vel alla byggingu þeirra, og betur en gjört hefir verið sumstaðar hjer sunnanlands til þessa, og þarf strangt eptirlit með veggjörðar-mönnum ætíð. Það er illa gjört og endingarlaust verk, þegar steinum er raðað að eins í hinar yztu hleðslur vegarins, og svo hrúgað grjóti innan í af handahófi, síðan rutt þykku moldarlagi eða moldarhrygg á allt ofan, og þar ofan á stráð dálitlu af möl eða sandi. Þegar svona er unnið verkið, verður vegurinn betur laginn til þess, að líta snoturlega út í bráðina í augum úttektarmanna, en til þess að þola umferð hesta, og áhrif vatns og vinda. Leirmold sú, sem þannig er hrúgað í veginn, verður við troðningana ógagnfærileg vatninu, sem rennur út af veginum, myndar farvegi í moldina, og ber nokkuð af henni burtu með sjer, unz hún þverrar; brýzt þá vatnið niður gegnum urðina, sem undir er moldinni, og þvær allar moldarleifarnar loksins í burtu; verður þá ber urðin eptir, og vegurinn ófær. Þegar upphleyptan veg skal hlaða, ætla jeg, að þessi aðferð verði best og traustust: Úr hinu lengsta og stærsta grjótinu skal hlaða hleðslurnar, þær er út horfa beggja vegna, og skal skorða þær hleðslur vel; þá skal jafnframt raða grjóti innan í og skorða það vel, en flóra efst svo vel sem audið er, og berja steinklípur í allar holur, og er ekki vel flórað undir íburðinn, nema ríða megi veginn hiklaust, þegar skilið er við grjótverkið. Síðan skal aka eintómri möl í veginn, ef hún með nokkru móti getur fengizt, og skal sú mölin, er fyrst er lögð ofan á grjótið, vera stórgjörðust, og svo smærri, eptir því sem ofar kemur, og hin smærsta efst, og væri nokkuð leirblandinn sandur hentugur til að liggja allra efst fyrir sljettleika- og mýkindasakir. Með þessari aðferð hygg jeg að mætti gjöra endingargóða vegi, og þótt þeir yrðu nokkru dýrari í fyrstu, en hinir með urðinni og moldarhaugnum, þá mundu þeir vegna endingarinnar í raun rjettri verða miklu ódýrari. Svona gjörðir vegir mundu gleypa í sig rigningarvatnið, það mundi síga niður í hina holu möl og grjót, og svo útundan veginum, þar sem aptur á móti hvert hófspor fyllist með vatni á moldarveginum, og allt treðst upp og verður að forarleðju, sem berst smám saman burtu með vatninu, eins og áður er vikið á. Sú skoðun hefir verið látin í ljósi, að fjallvegir þeir, sem póstleiðir liggja um, skuli sitja í fyrirrúmi fyrir öðrum vegum um vegabætur. Þessa skoðun get jeg ekki aðhyllzt undantekningarlaust. Það er án efa rjett, að þar sem fjallvegir að öðru leyti standa jafnt að vígi, t.a.m. eru jafn fljótfarnir og jafn nauðsynlegir, þá verði sá vegurinn fyrst bættur, sem einnig er póstvegur. En sje um tvo fjallvegi að ræða, og sje annar mjög fjölfarinn, en hinn sjaldfarinn, og þó póstvegur; þá greiðir það sjálfsagt betur samgöngurnar, frá almennu sjónarmiði skoðað, að bættur sje hinn tíðfarni alþjóðarvegur, en hinn sjaldfarni póstvegur. Að bæta samgöngur á landi voru, er síður fólgið í því, að flýta fyrir brjefum, blöðum og bögglassendingum einungis, heldur en í hinu, að greiða fyrir ferðum manna og flutningum almennt, svo að fje og tími sparist; vjer lifum hvort sem er ekki á einum saman brjefum og bögglassendingum, og virðist mjer ekki rjett, að stofna of mjög lífi manna og gripa í háska um miðjan harðindatímamann hjer á landi og við land, einungis til þess að seðja brjefasýki vora. Menn ættu að gæta að táknum tímanna í þessu efni, og athuga, að sannar framfarir Íslands eru

alls eigi komnar undir neinni ofurkeppni í þessa átt.

Í „brjefkafla frá Árnesingi“ í Þjóðólfs 25. bl. f. á. var sú tillaga borin fram, að fjallvegir ættu, þar sem því yrði við komið, að vera akvegir, og get jeg vel fallizt á þessa skoðun höfundarins, enda þótt brjefkafla þessi flytti að öðru leyti Þjóðólfi of mikið af ýkjum, og skökkum, og að sumu leyti miður góðgjörnum frjettum. Þar sem fjallvegir liggja um brattalítill heiðalönd, annaðhvort upp frá kaupuinum eða milli hjerada, væri ágætt, að landssjóður vildi byrja á því, að kosta nokkra vagnvegarkafla, ekki svo mjög vegna þess, að hugsandi sje til, að leggja vagnvegi um allt þetta sæbratta, fjöllótta og strjálbyggða land fyrst um sinn, sem vegna hins, að landsbúar þurfa að venjast meðferð og notkun vagna, og þurfa að fá beinar eða óbeinar hvatir til að læra að nota vagna við ýmsan flutning og margs konar störf á heimilum sínum. Gætu nokkrir vagnvegar-kaflar í hverjum landsfjórðungi orðið til þessa, mætti því fje, sem til þeirra gengi, heita vel varið. Upphleyptu vegirnir eru hinir beztu akvegir, ef þeir eru vel vandaðir og nokkru breiðari, en lögin ákveða um fjallavegina. Mosfellsheiði væri mjög hentug til að vera lögð vagnvegi, en hvað sem því líður, er lífsnauðsynlegt að bæta sem fyrst veginn á heiði þessari, »og fyr er gilt en valið sje«. Þingvelli við Oxará, 15. febr. 1881.“

Eftirfarandi áskorun um vegabætur birtist í Ísafold árið 1884:¹⁵³

„En um vegabæturnar sjálfar er það að segja, að einsætt er að snúa sem skjótast við blaðinu og hætta að leggja fjárgötur og hrossatroðninga, en hafa það reglulega vagnvegi, það lítið sem gert er af nýjum vegum, og þá auðvitað helzt í byggð, þar sem þjettbýlast er. Láta sjer að öðru leyti nægja að ryðja hina gömlu vegi svo, að þeir sjeu ekki alveg ófærir, eða viðlíka færir og þeir hafa lengst af verið. Þetta mun þykja mikið í munni. En hvaða forsjálni eða framsýni er það, að vita fyrir víst, að hjer hljóta að komast á vagnvegir með tímanum, ef landið leggst ekki í eyði von bráðar, og halda samt áfram að eyða stórfje í vegagjörðir, sem þá eru ónýtar? Eða hafa menn hins vegar gjört sjer glögga grein fyrir, hve ómetanleg hlunnindi er að vagnvegum?“

Eftirfarandi umfjöllun W. Ó. Breiðfjörðs um vagnvegina má sjá í Fjallkonan árið 1891:¹⁵⁴

„Það er bággt að sjá annað, enn að í allri vegagerð vorri ríki hið mesta ráðleysi. Hljóta ekki allir að sjá, hve feykileg umbót það væri á samgöngum vorum, ef vagnvegir væru lagðir um landið og vagnar svo teknir upp til vöru flutninga og fólks? Ég hefi heyrt skynsama merka menn viðurkenna þetta, og hafa þeir sagst ekki sjá að neitt væri á móti því að þeir komist á með tímanum. Enn ef svo er, að vér hugsum oss að koma upp vagnvegum með tímanum“, hvaða

¹⁵³ Ísafold, 19. nóv. 1884, bls. 181

¹⁵⁴ Fjallkonan, W. Ó. Breiðfjörð, 8. árg. 1891, 3. tbl., bls. 10

vit er þá í því að taka ekki strax þá stefnu, halda ekki þegar í það horf? Er nokkur skynsemi í því að kosta þúsundum og aftur þúsundum króna í vegi, sem svo eru lagðir, að þeir verða ekki notaðir til þess? og þó hefðu þeir kannske litlu eða engu dýrari þurft að verða til þess að aka hefði mátt eftir þeim, ef vegarstæðið hefði verið valið af hagsýni, skynsemi og útsjón. Allir vorir vegir, fjallvegir, póstvegir og sýsluvegir og hreppavegir ættu að sjálfsögðu að vera gerðir svo og lagðir, að nota mætti þá fyrir vagnvegi, og ætti ekki að byggja þá öðruvísi enn undir umsjón lærðra vegfræðinga. Vér eigum þá að vísu fáa eða enga enn þá, enn ekki er hætta á að þeir komi ekki til sögunnar, þegar menn sjá að starfinn er til og fyrir launum að gangast.

Og árið (1892) síðar skrifar sami maður um sama efni í sama rit:

„Enn þar sem Str.m. eins og skopast að því, að ég ímynda mér að það yrði fyrsta og besta skilyrðið til að auka verslunarmagn í Rvík ef vagnvegir kæmst á þaðan til næstu héraða, þá leyfi ég mér að fræða hann á því, að það er ekki einungis ímyndun, heldur sannfæring allra, sem nokkuð hugsa um alþjóðleg málefni og er viðurkennt um allan heiminn (utan máske á Vatnsleysuströndinni), að greiðar samgöngur séu nauðsynlegt skilyrði fyrir andlegum og líkamlegum framförum, efla velmegun og auki mentun, þó að smásálarhorks nægjusemi Str.m., sem er oft einkenni á afturhaldsmönnum, hvorki rísi hærra eða rísi dýpra enn svo, að vera ánægðir með að geta komist slysalaus og ómeiddir lausríðandi yfir innanhreppsvega ófærur sínar. - (W. Ó. Breiðfjörð).“



Kort af Hafnarfjarðarveginum fyrirhugaða milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur

Í Þjóðviljanum árið 1886 má lesa eftirfarandi skrif Jakobs Guðmundssonar um vegagjörðina:

„En þrátt fyrir þa galla og vansmiði, sem verið hafa á vegabótunum að undanfögnu, þá eru það talsverðir vegakaflar, bæði í byggðum og óbyggðum, sem mikið eru greiðari yfirferðar en áður, eptir vorri gamla ferðalagi, því ekki eru hinir nýju vegir notandi vagnvegir, enda þarf svo mikið til að gjöra notandi vagnvegi um land vort, að til þess er máske varla hugsandi fyrst um sinn; nema ef vera skyldi upp frá Mosfellssveit, þar sem mishæðir eru miklar, enda mundu þeir óviðast verða notaðir á vetrum, vegna frosta og fanna; ættu menn því að láta sér umhugað um

að undirbúa akvegi til vetrarbrúkunar... Að þó þeir séu gjörðir sæmilegir yfirferðar á sumrin, þá aflagast þeir svo fljótt aptur af skriðum, vatnsrennsli og frostum; og ríður því mjög mikið á að leggja vegina, að því leyti unnt er, þar sem sízt er skriðuhætt, veita frá þeim öllu vatni, sem bezt verður, og sjá um, að vatnsrennslið hafi ekki mjög bratta farvegi meðfram vegunum, og grafa undirstöður svo djúpt, að frost raski þeim sem minnst. Jakob Guðmundsson.“

Ekki var farið með vagna upp Hellisskarð og því var lagður vegur frá Kolviðarhóli og upp með Stóra-Reykjafelli um Hveradali. Í Skírni árið 1895 mátti lesa eftirfarandi:¹⁵⁵

„Á kostnað landssjóðs var unnið á Hellisheiði að vegagjörð og því lokið, er á var byrjað í fyrra, frá Kolviðarhóli austur að Varmá; er nú kominn vagnvegur úr Reykjavík allt austur að Ölfusárbrú.“

Og í Þjóðviljanum árið 1897:¹⁵⁶

„Vegir batna hér með ári hverju, þó mikið vanti til þess, að þeir geti heitið góðir vagnvegir. Bændur eru farnir að nota hér töluvert vagna til allrahandna flutninga, og minnka með því bakburð í pokum, og skrínum, og svo böruburð. Verzlunin heldur samt gamla laginu; að láta bera salt, kol og seglfestu í pokum á bakinu, og aðrar vörur á börum, enda hefir hún ekki verið fyrirmynd til framfara.“

Og um svipað leyti var byrjað að gera Hafnarfjarðarveginn að akfærum vagnvegi sbr. eftirfarandi frásögn, sem tekin hafði verið upp úr Ísafold, 12. maí 1897:¹⁵⁷

„Sýslunefnd Kjósar- og Gullbringusýslu sýndi þann myndarskap á síðasta fundi, að hún samþykkti lántöku, 3000 kr., til að byrja með, til framhalds hinum nýja vegi milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar, er bæjarstjórn Reykjavíkur hefur látið gera að mestu í vetur yfir sína landareign, frá Eskihlíðarlægðinni suður að Fossvogslæk. Er áætlað, af Erlendi vegfræðing Zakaríassyni, er fenginn var til að velja og mæla vegarstæðið og gera uppdrátt af, að vegurinn allur, frá Fossvogslæk til Hafnarfjarðar, muni kosta 10,000 kr. Það á að vera sæmilega vandaður vagnvegur, með ekki meiri halla en 1:15 (nema eftil vill á litlum spotta upp úr Hafnarf. 1:12). Til að standa fyrir þessu fyrirtæki kaus sýslunefndin þá skólastjóra, alþm. Jón Þórarinsson og 2 úr nefndinni, þá Þorlák alþm. Guðmundsson og Guðmund oddvita Magnússon í Elliðakoti, en þeir hafa ráðið verkstjóra Sigurgeir Gíslason, vanan vegagerðarmann og vel að sér. Mun því góð kunnátta með rétttri aðferð og myndarlegur frágangur leysa af hólmi gamalt vankunnáttukák,

¹⁵⁵ Skírni, 70. árg. 1895, (01.01.1895), bls. 15

¹⁵⁶ Þjóðviljinn, 7. árg. 1897-1898, 23. tbl., bls. 90

¹⁵⁷ Ísafold 12. maí 1897, bls. 22 og Heimilisblaðið, 35. árg 1946, 10-11. tbl., bls. 197

er vegagerð á þessari leið hefur háð verið hingað til. Þó ber þess að geta, að vegurinn, sem lagður var fyrir 20-30 árum yfir sjálft Hafnarfjarðarhraun, er enn þeim til verulegs sóma, er hann gerðu, og mun konsúll C. Zimsen hafa átt þar bezta hlut í, ef oss minnir rétt. - Ísafold, 12. maí 1897.“

Fyrsti bíllinn

Eftirfarandi yfirlit um upphaf bílaaldar hérlendis er m.a. fengið af vefsíðu Fornbílaklúbbs Ísland,¹⁵⁸ en á henni er að finna ýmsan fróðleik um sögu bílsins hér á landi. „Fyrsti bíllinn kom hingað til lands í júní árið 1904. Þar var um að ræða notaða þýska bifreið af gerðinni Cudell, sem Ditlev Thomsen kaupmaður keypti með 2.000 króna tilstyrk frá Alþingi, og var bíllinn samkvæmt því nefndur Thomsensbíllinn. Ætlunin með þessum kaupum var að sannreyna hvort að mótorvagnar kæmu að notum á Íslandi, sem mörgum fannst reyndar miklum vafa undirorpið. Bíllinn var orðinn þriggja ára gamall þegar hann var fluttur til landsins og þá orðinn úreltur og líktist fremur hestvagni en bifreið. Vélin var neðantil að aftan og tannhjól notuð til að færa aflið frá vélinni út í hjólin.“

Í Ingólfi mátti lesa eftirfarandi frásögn 26. júní árið 1904:

„Mikil nýjung þótti það á þriðjudaginn var, þegar Thomsen kaupmaður tók að aka um götur bæjarins á bifreið sinni. Þyrptist að múgur og margmenni til þess að sjá þetta furðuverk og þreyttu götusveinar kappskeið við reiðina. Fór hún með braki og brestum og þótti mörgum sem Ásaþór mundi þar fara í kerru sinni og ætla í austurveg að berja tröll. En varla mundi jötnum hafa mikil ógn staðið af þessari kerru því henni gekk allskrykkjótt og varð seinast ekki sjálfbjarga, svo að draga varð hana heim með handaflí.“



Thomsens bíllinn

Thomsen réði Þorkel Þ. Clementz sem bílstjóra, en hann fór á bílasýningu í Kaupmannahöfn áður en bíllinn kom til landsins, og lærði þar að aka bíl á 8 daga námskeiði. Þorkell ók bílnum fyrstur manna og var ekki sáttur við farartækið og taldi að Thomsen hefði keypt „lélegt og gamalt áhald“. Enda fór það svo að bíllinn reyndist illa, auk þess sem varahlutaskortur og

¹⁵⁸ www.fornbill.is/index.html

bilanir settu strík í reikninginn. Vegir voru lélegir og tækniþekking takmörkuð, þannig að sækja þurfi alla varahluti og viðgerðir til Danmerkur, sem gekk bæði seint og illa.

Eftir að bíllinn hafði verið í akstri héraðs í ár var honum lagt og að endingu sendur aftur til Danmerkur árið 1908, eftir að hafa staðið ónotaður þrjú ár.

Það var ekki fyrr en árið 1913 sem fluttur var inn bíll sem segja má að ryddi brautina fyrir vaxandi straumi bíla til landsins. Fordbíll Sveins Oddssonar prentara var opinn blæjubíll, einn hinn margfrægu T-Forda sem Henry Ford komst upp á lag með að framleiða ódýrt og hratt fyrir tilstilli færibandsins. Í september 1913 kom annar Ford og skömmu síðar fyrsti Overlandbíllinn, en þeir bílar áttu eftir að veita Fordunum harða samkeppni næstu árin. En Fordinn hafði forskot lengi framan af og árið 1914 var fyrsti Ford vörubíllinn fluttur inn. Fram til 1920 fjölgaði bílum umtalsvert og það ár höfðu 170 bílar verið fluttir til landsins.

Fyrsta langferðin á bíl á Íslandi

„Frásögn af fyrstu langferðinni á fyrsta bílnum á Íslandi, Thomsens-bílnum, fannst nýlega í Danmörku. Ferðin var farin til Stokkseyrar og Eyrarbakka í júlí 1904 og er óhætt að segja að ferðasagan sé athyglisverð í ljósi nútímasamgangna.

Það var Steen Thomsen, barnabarn hjónanna Ditlevs Thomsens kaupmanns í Thomsens Magasin (1867-1935) og konu hans Augustu Sveinsson (1877-1951) sem fann frásögnina í skjölum fjölskyldu sinnar. Hún var þar á meðal um eitt þúsund bréfa til afa hans og ömmu. Ditlev sendi konu sinni ferðasöguna en hún dvaldi þetta sumar í Danmörku. Augusta var dóttir Hallgríms Sveinssonar biskups (1841-1909) og Elina M.B. Feveile (1847-1934).

„Nýlega sendi Steen Morgunblaðinu frásögnina til birtingar og einnig ljósmynd sem Agnes Lund tók af bílnum á Eyrarbakka. Frásögnin er þýdd af blaðamanni. Samantekt Steens byrjar á bréfi sem Ditlev Thomsen ritaði tengdforeldrum sínum



Bíll við Gullfoss - 1934

hinn 26. apríl 1904 frá Kaupmannahöfn og greindi frá því að hann hefði keypt „góða og stóra bifreið með 7½ hestafl fyrir sex manns.“ Thomsen flutti bílinn til Íslands í júní. Skipið hafði viðdvöl í Leith í Skotlandi og þar keypti hann bensínbirgðir, sem gekk ekki alveg þrautalaust. Hinn 28. sama mánaðar skrifaði hann konu sinni kominn heim til Reykjavíkur: “Ég hef útvegað

mér afbragðsbílstjóra sem lærði í Kaupmannahöfn í fjögur ár, hann heitir Þorkell Klementz, er duglegur og mjög rólegur og gætinn. Fyrstu dagana ók ég sjálfur, nú tek ég það öllu rólegar sem farþegi.“

Á bíl og hestum

Ferðasagan til Eyrarbakka og Stokkseyrar er sögð í bréfi sem Thomsen skrifaði 19. júlí 1904. Ferðin hófst hinn 15. júlí. Thomsen segir að hann og bílstjórinn hafi setið frammi í. Í aftursætinu voru tveir þýskir ullarkaupmenn að nafni Grübnau auk ýmissa vista, svo sem öls og bensíns. Á hestum voru tveir fylgdarmenn, Hannes Th. og Gísli bú, auk þess var þriðji hesturinn fyrir Thomsen og allmargir lausir hestar fyrir Grübnau-ullarkaupmennina sem ætluðu í reiðtúr inn í landið.

„Það gekk frábærlega upp í Lækjarbotna, við vorum bara um einn tíma á leiðinni en þá fór vegurinn að vera grýttur og holóttur og allt í einu hvellsprakk á öðru framhjólínu.

Við settum annað gúmmídekk undir í hvelli og héldum ferðinni áfram, en í Svínahrauni fór aftur illa, það bilaði annað dekk og við vorum ekki með fleiri varadekk. Nú voru góð ráð dýr. Við tókum langt reipi, sem við höfðum meðferðis, og vöfðum það langs og þvers um járnhjólíð [felguna] til að skemma það ekki. Vagninn hallaðist aðeins á aðra hliðina og nú fór mótörinn líka að mótmæla. Við fórum því á bak hestunum og létum Klementz aka áfram og það gekk mjög vel á hálfu afli upp að fjallinu.

Nú kom erfið uppleið. Hannes, Gísli og ég fórum af baki og ýttum, það var heilbrigð hreyfing og alvöru vinna að koma honum um 1.000 fet upp, en það var ekki laust við að vera svolítið erfitt. Þetta þurfti að gera; ég vildi ekki fyrir nokkra muni snúa við, eða láta vagninn standa eftir á veginum. Ferðin yfir fjallið gekk hægt, en vel. Vagninn var á undan okkur þegar við komum að Kömbunum og þrátt fyrir fyrirmæli mín um að bíða þar til við kæmum ók Klementz einn síns liðs niður krákustíginn og það gekk frábærlega. Við hinir vorum allir á hestum. Niðri í Ölfusi riðum við frá höltu skepnunni [bílnum] nema Klementz, Hannes og Gísli, sem höfðu fengið fyrirmæli um að koma vagninum sem allra fyrst til Selfoss, jafnvel þótt þeir neyddust til að fá fólk til að bera hann þangað.

Nú var vélbúnaðurinn orðinn óhreinn og hafði ofhitnað við þennan langa og erfiða akstur, engu að síður gekk allt mjög vel og án aðstoðar til Selfoss þar sem við gistum eins og ákveðið hafði verið.

Bensínlausir á Selfossi

Morguninn eftir settum við sprungna hjólið á, sem búið var að gera við, en þá uppgötvaðum við að við höfðum notað næstum allt bensínið sem við tókum með okkur. Það var ekki um annað að ræða en að senda Gísla bú með hraði til Reykjavíkur eftir meira bensíni. Hann fékk fyrirmæli um að skilja hestana eftir í Ölfusi og leigja þar tvo óþreytta hesta og ríða dag og nótt aftur til Selfoss. Við töldum að við hefðum nóg bensín til að fara Selfoss - Eyrarbakki - Stokkseyri - Selfoss og ókum svo af stað á skepnunni.

Það gekk nokkurn veginn áfallalaust fyrsta áfangann, en svo kom langur sandkafli sem hjólin sukku djúpt í. Við Klementz þurftum að fara út og ýta og með hjálp vélarinnar og okkar komumst við yfir þetta. Því næst ókum við inn á Eyrarbakka og það sýndi sig að bifreiðin vakti virkilega hrifningu. Ég ók Nielsen og dömumum hans um göturnar og þau voru mjög hrifin af bílnum.

Við áttum engin viðskipti á Eyrarbakka og ókum svo áfram til Stokkseyrar. Á veginum þangað eru enn stærri sandpyttir en á Eyrarbakkaveginum. Undir lokin var allt orðið laus svartur hraunsandur með oddhvössum hraunmolum, en áfram þurftum við og áfram komumst við, en við vorum líka orðnir þreyttir þegar við náðum til Stokkseyrar á endanum. Grübnau-herrarnir voru komnir í millitíðinni á hestunum og við keyptum ullina af Ólafi Árnasyni og ég þénaði á því 1.000 kr. fyrir utan nokkur hundruð krónur fyrir minni skammta sem ég keypti af bændunum og smærri kaupmönnum.

Bensínið var nú búið og við urðum þess vegna að láta vagninn bíða yfir nóttina á Stokkseyri ásamt bílstjóranum, Þorkeli Klementz.

Við hinir ríðum til baka í náttstaðinn okkar á Selfossi og ég hafði mann tilbúinn við brúna með tvo hesta til að ríða með bensínið til Stokkseyrar og láta Gísla hvíla sig. Klukkan þrjú um nóttina kom Gísli með bensínið, afhenti það næturverðinum, sem fór með það til Stokkseyrar, og þegar við sátum við morgunverðarborðið kom vagninn þúffandi og allt upp á það besta.

Rétt áður en við komum að brúnni sprakk enn eitt hjólið og þú hefðir bara átt að sjá hvað við gerðum flott við það. Fyrst þrjár umferðir af reipi sem var lamið niður í grópina á hjólinu, svo þrjár umferðir þar ofan á sem voru festar með löngum nöglum niður í neðsta reipislagið, og að lokum tvær umferðir þar yfir aftur. Allt yfirnegt og utan um kom gamla gúmmídekkið sem var reyrt fast við gjörðina með seglgarni sem við stungum allan hringinn með seglasaumsnál. Þetta leit mjög vel út og hélt frábærlega.

Stórkostleg heimferð

Heimferðin gekk stórkostlega, sjö tímar frá Selfossi, þar með talin öll stopp á leiðinni. Ég stýrði vagninum upp Kambana. Aðeins einu sinni þurftum við að ýta aðeins við honum, en venjulega stóðu þeir á, einn hvorum megin á hliðarþrepunum, og þegar þeir voru of seinir að fara upp á urðu þeir að stytta sér leið frá einum hjallanum til annars. Ég stýrði svo alla leiðina til Reykjavíkur og þangað komumst við áfallalaust klukkan átta um kvöldið (fórum klukkan eitt frá Selfossi).

Það er ekki hægt að segja annað en að bifreiðin hafi staðist prófraunina vel. Öll leiðin er meira en 20 danskar mílur (150 km). Vegurinn er lélegur og þar að auki er bratt fjall á leiðinni. Ef dekkinn hefðu dugað er ég viss um að ferðin hefði gengið frábærlega. Það var gott að ég keypti ekki einn af venjulegu bílunum með 4-5 hesta afli, þessi hefur 7½ hestafl og það er það minnsta sem maður kemst af með vegna brekknanna og fjallanna. Þú mátt trúa því að það er skemmtilegt að þjóta af stað á fullri ferð, þú verður að koma með í bílferð þegar þú kemur heim, “skrifaði Ditlev Thomsen eftir þessa sögulegu bílferð sem lauk hinn 17. júlí 1904 eftir áætlun.”¹⁵⁹

Lokaorð

Í Náttúrufræðingnum árið 1997-1998 segir m.a. að „gömlu vegaslóðarnir, sem mörkuðu fyrr á öldum hreppagötur og alfaraleiðir milli landshluta, eru óðum að hverfa vegna notkunarleysis.¹⁶⁰ Fyrir göngufólk er kjörið að leita þessar götur uppi og fylgja þeim. Hægt er að velja lengri eða skemmri gönguleiðir eftir atvikum.“

Hinar fornu götur þessa lands, lífæðar þjóðarinnar í þúsund ár, hafa nú margar lokið sínu verki, það er hætt að fara þær. Þessar niðurlögðu götur eru því orðnar að fornminjum. — Þær eru reyndar öllu meira, þær eru þjóðminjar. — Þjóðin hefur nú að mestu, því miður, lagt frá sér þessar fornminjar, þær hafa þokað úr seti fyrir öðrum nýrri og fullkomnari. — Þessum þjóðminjum er ekki hægt að safna til neinna þeirra staða, þar sem þjóðin samansafnar öðrum fornminjum, sem með öllu eru úr notkun gengnir — en sem þjóðin vill þó varðveita frá glötun. Nei, gömlu göturnar verða að vera kyrrar á sínum stað. Þaðan fær þeim enginn kvikað. Þó eiga allar þessar götur sína sögu, en þeirra saga verður engin í framtíðinni, nema, ef einhver minnst þeirra að einhverju á spjöldum sögunnar.¹⁶¹ Eins og að framan má sjá hafði maðurinn frá upphafi byggðar hér á landi farið ferða sinna fótgangandi um vegleysur. Götur og vegir leiddu hann þó

¹⁵⁹ Morgunblaðið 19. febrúar 2014, bls. 4

¹⁶⁰ Náttúrufræðingurinn, 67. árg., 3.-4. tbl., 1997-1998, bls. 166 og 168

¹⁶¹ Ólafur Þorvaldsson, 1965. Lögberg-Heimskringla 30. sept., 37. tbl., bls. 4

jafnan á milli áfangastaða. Fætur, hófar, klaufir og klær skrifuðu ferðirnar smám saman í harða hraunhelluna, löngu áður en fyrstu orð þjóðveldisins voru af mönnum skráð. Hjólið kom löngu síðar til landsins, en vagnar héldu ekki innreið sína í íslenskar sveitir fyrr en um aldamótin 1900. Urðu þeir þá fljótt ómissandi á hverjum bæ. Menn sáu eðlilega fljótt möguleikana í notkun vagna til flutninga hér á landi, enda tóku tillögur um vegaframkvæmdir strax mið af því að auðvelda ferðir vagnsins millum byggðalaga landsins endilangt. En vagnatímabilið í sögu landsins varð hins vegar skammvinnnt því bíllinn fylgdi svo að segja í kjölfar vagnsins á þriðja áratug 20. aldar. Hurfu þá hestvagnar svo að segja nær jafnfljótt af sjónarsviðinu sem flutningatæki og þeir höfðu komið. Og með hinum snöggu umskiptum, að teknu tilliti til þróunar samgangna úti í hinni stóru Evrópu, var jafnvel farið að huga að undirbúningi lagningar járnbrautar um hin sléttlendari landssvæði, s.s. á Reykjavíkursvæðinu og austur um sveitir.

Reykjavík er dæmi um útvegsbændasamfélag og þorpsmyndun, sem um aldir var háð hinum fornu var stígum og götum. Margar þeirra má sjá enn í dag þrátt fyrir að nýlegir bílvegir liggja að og frá borginni svo að segja í höfuðáttirnar þrjár; suður, vestur og austur. Norður er jú hafið; aflakista, sem borgin byggði viðurværi sitt af og hefur gert um aldir. Vegirnir liggja sem fyrrum að og frá aðliggjandi byggðalögum, s.s. Hafnarfirði í vestri, Ölfusi og Selvogi í suðri og Akureyri í norðri. Hlutverk svæðanna hefur reyndar tekið breytingum í gegnum tíðina, líkt og vegirnir.

Í þessari samantekt hefur verið leitað heimilda og skrifa um fornar götur almennt hér á landi, fjallað um vörður, forsögu vegaumbóta og þróun samgöngumála með áherslu á meginleiðir. Minjunum, þ.e. götunum sjálfum, hefur sérstaklega verið lýst sem og vörðum, skjólum o.fl., sem þeim tengjast. Göturnar voru hnitsettar og þær tilgreindar, en hnitanna er ekki getið hér. Umfjöllun er um mismunandi aldur þeirra að teknu tilliti til heillegleika, staðsetningar og lögunar sem og vísan til ákvæða gildandi tilskipana, reglna og laga er höfðu áhrif á gerð þeirra á hverjum tíma. Hægt er að sjá, út frá vegunum sjálfum, hversu gamlir þeir kunna að vera. Þá hefur verið getið sagna, sem tengjast umferð um vegina og stöðum í nálægð þeirra.

Að lokum hafa verið tekin nokkur dæmi um hvaða áhrif úrbætur að teknu tilliti til aðstæðna geta og hafa haft á fólkið og samfélagið.

Fornleifafræðingar og áhugafólk um gamlar minjar geta t.d., með því að lesa einstakar tilskipanir konungs eða ákvæði vegalaga, t.d. m.v. breidd vega, út frá hvaða tímabili þeir geti mögulega verið. Ljóst er af lestrinum að tímabil vagn- og bílvegagerðar hér á landi verður að teljast tiltölulega stutt á tímataalsins kvarða.

Afrakstur verkefnisins er markviss leit að heimildum í áratugi; viðræður við staðkunnuga,

endurteknar vettvangsleitir, rakningar fornra og nýrra þjóðleiða, vega og gatna, ljósmyndun, gerð uppdráttá, samanburður á kortum og skráðum heimildum og skráning gagna frá einum tíma til annars. Smám saman hefur verkið fengið á sig þessa heildstæðu mynd er hér birtist. Eflaust er hægt að gera þetta á ýmsa vegu og án efa verða skiptar skoðanir um hvernig til hefur tekist, en höfundurinn er í megindráttum sáttur við afraksturinn.

Öllum þeim er komu að gerð verkefnisins eða studdu það með einum og öðrum hætti er sérstaklega þakkað fyrir þeirra framlag.

Heimildir

Prentaði heimildir

Anna Fjóra Gísladóttir, Ívar Gissurarason, Marietta Maissen og Pétur Behrens. 1986. Hestur í lífi þjóðar 1870-1930. Max Indemauer.

Árni Óla, 1944. Úr Landið mitt er fagurt og frítt. Bókfellsútgáfan. Reykjavík

Ásgeir Guðmundsson, 1984. Saga Hafnarfjarðar III, 1908-1983, Skuggsjá. Hafnafjörður

Bjarni Guðmarsson, 1994. Með þreyttan fót og lúna hönd. níutíu ár liðin frá því framkvæmdir við vegalagningu á milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur hófust. Árbók Suðurnesja VII árg.

Bjarni Guðmarsson. 1997. Saga Keflavíkur 1890-1920. Keflavík

Björn Bjarnarson, 1914. Um örnefni. Árbók Hins íslenska fornleifafélags, 29. árg., Reykjavík. bls. 9-16

Guðlaugur Jónsson. 1983. Bifreiðir á Íslandi 1904 -1930 I., bls. 65. Bilgreinasambandið, Reykjavík

Guðmundur A. Finnbogason, 1978. Sagnir af Suðurnesjum, bls. 68

Gunnar Kristjánsson, 1985. Kjósinn. Árbók ferðafélag Íslands.

Haraldur Sigurðsson, 1978, Kortasaga Íslands frá lokum 16. aldar til 1848, bls. 244 og 245

Hjörtur Björnsson, 1939. Örnefni á Mosfellsheiði. Árbók Hins íslenska fornleifafélags 46. árg. 1937-1939, Reykjavík. bls. 164-167

Jón Guðnason, 1975. Verkmennig Íslendinga V. - Vegamál .Bóksala Stúdenta. Reykjavík.

Jón Jónson, 1983. Náttúrufræðingurinn, 52. árg., 1.-4. tbl., Reykjavík, bls. 131-132

Lovsamling for Island IV: 266

Lovsamling for Island VIII: 148, 150-151

Ólafur Þorvaldsson, 1948. Grindaskarðavegur (Selvogsleið). Árbók Hins íslenska fornleifafélags, 1943-1948, 49. Árg., Reykjavík. Bls. 96-104

Páll Líndal, 1985. Þættir í nágrenni Reykjavíkur. Árbók Ferðafélag Íslands. Reykjavík

Náttúrufræðingurinn, 67. árg., 3.-4. tbl., 1997-1998, bls. 166 og 168

Orri Vésteinsson, 1999. Fornleifakönnun - Álftanesvegur milli Engidals og Selskarðs, Fornleifastofnun Íslands, Reykjavík

Skírnir, 70. árg. 1895, (01.01.1895), bls. 15

Steindór Sigurðsson, 1936. Lágaskarðsleið. Árbók Ferðafélagsins. Reykjavík

Sigurður Skúlason: Saga Hafnarfjarðar II, Hafnarfirði 1933, bls. 442

Alþingistíðindi

Alþingistíðindi 1857, bls. 3-11

Alþingistíðindi 15. mars 1861, bls. 158-166

Alþingistíðindi 1874, Frumvarp til laga um vegina á Íslandi (Jón Sigurðsson, 2. þingmaður Þingeyinga), umræður og samþykkt lög um vegina á Íslandi, bls. 29-41

Alþingistíðindi II 1875, bls. 29

Alþingistíðindi II 1875, bls. 30

Alþingistíðindi 1883, bls. 293

Alþingistíðindi II 1875, bls. 30 og bls. 66-67

Alþingistíðindi 1903. B-deild, bls. 384

Alþingistíðindi 1903. C-deild, bls. 539

Alþingistíðindi 1907, A-deild, bls. 574

Alþingistíðindi 1907. A-deild, bs. 718 og 915

Tímarit eða dagblöð

Alþýðublaðið 31. ágúst 1967, bls. 7 og 11

Andvari, Hálfván Jónsson, 61. árg. 1936, 1. tbl., bls. 57-78

Andvari, Jón Þorláksson, 31. árg., 1906, 1. tbl. bls. 61-62

Andvari, Sigurður Thoroddsen, 25. árg., 1900, 1. tbl., bls. 176-192

Austri, 15. ágúst 1903, 13. árg., 27 tbl., bls. 98

Fjallkonan 12:52, 1995, bls. 211

Fjallkonan, 17. árg. 1900, 45. tbl., bls. 4

Fjallkonan, 24. árg. 1907, 45. tbl., bls. 176

Fjallkonan, Ferðamaður, 24. árg. 1907, 45. tbl., bls. 176

Fjallkonan, W. Ó. Breiðfjörð, 8. árg. 1891, 3. tbl., bls. 10

Fréttablaðið, 31. maí 2007, bls. 64

Fréttir frá Íslandi, 4. árg. 1. tbl., 1875, bls. 31-32

Friðjól, 1996. 11. árg. 48. tbl., bls. 5

Fundargerðir Bárunnar no. 6, 1/12 1908

heimild: www.ferlir.is/?id=18118

Hlín, 38. árg 1956, 1. tbl., bls. 132-133

Ísafold, 6. sept. 1905, 17. árg., 60. tbl., bls. 239

Ísafold, 9. apríl 1892, 19. árg., 29. tbl., forsíða

Ísafold, 9. nóvember 1880, bls. 110

Ísafold 12. maí 1897, bls. 22 og Heimilisblaðið, 35. árg 1946, 10-11. tbl., bls. 197

Ísafold, 13. sept. 1893, 20. árg., 62. tbl., forsíða

Ísafold, 15. ágúst 1878, bls. 77

Ísafold, 17. júní 1893, 20. árg., 38. tbl., forsíða

Ísafold, 19. desember 1876, bls. 115

Ísafold, 19. nóv. 1884, bls. 181

Ísafold 12. janúar 1901, bls. 11

Ísafold 21. janúar 1891, bls. 21

Ísafold 24. júní 1893, bls. 158

Ísafold, 26. apríl 1881, Jens Pálsson, bls. 29

Ísafold, 26. apríl 1899, 26. árg., 26. tbl., bls. 103

Ísafold 28. apríl 1894, bls. 85

Ísafold, Einar Guðmundsson, 15. mars 1913, bls. 82.

Íslendingur, 4. árg. 1864-1865, 2. tbl., bls. 9-12

Jón R. Hjálmarsson. Lesbók Morgunblaðsins, 12. ágúst 1995, bls. 6-7

Jónsbók, 2004, bls. 186-187

Jón Svanþórsson 2012 - handrit

Jón Þ. Þór og Guðfinna M. Hreiðarsdóttir, 1996. Saga Grindavíkur, 1800-1974, Grindavíkurbær, bls. 95

Kristborg Þórsdóttir, Fornar leiðir á Íslandi, Tillaga að skilgreiningu, flokkun og skráningu, meistaraþrófsritgerð í fornleifafræði við HÍ 2008, bls. 4-5

Lesbók Morgunblaðsins, Árni Óla, 29. september 1957, bls. 489

Lesbók Morgunblaðsins, Gísli Sigurðsson, 31. mars 2001, bls. 11-12

Lesbók Morgunblaðsins, Jónas Magnússon, 2. apríl 1967, bls. 1 og frh. Lesbók Morgunblaðsins 9. apríl 1967, bls. 7

Lesbók Morgunblaðsins 7. september 1991, bls. 3

Lesbók Morgunblaðsins, Pálmi Eyjólfsson, 22. ágúst 1998, bls. 4-6

Lög um menningarminjar 2012 nr. 80, 29. júní, gr. 3

Lúðvík Geirsson, 2013. Samfylkingin í Hafnarfirði, jólablað 2013, bls. 4

Máni, 1. árg. 1879-1880, 3. tbl., bls. 21-22

Máni, 1. árg. 1879-1880, 4.-5. tbl, bls. 34-35

Máni, 1. árg.1880., 4.-5. tbl., bls. 33-34

Máni, 1. árg.1880., 8. tbl., bls. 59-60

Morgunblaðið 2. nóv. 1953, bls. 30

Morgunblaðið 10. sept. 1916, bls. 7

Morgunblaðið 16. maí 1990, bls. 18-19

Morgunblaðið 19. febrúar 2014, bls. 4

Morgunblaðið 24. júlí 1965, bls. 13 og 15 Morgunblaðið 25 júlí 1965, bls. 10-11

Morgunblaðið 25 júlí 1965, bls. 10-11

Morgunblaðið, 3. mars 2007, bls. 32

Morgunblaðið, Sigurgeir Gíslason, 15. ágúst 1919, bls. 3-4

Morgunblaðið, Tómas Einarsson, bls. 14, 30. maí 1982

Morgunblaðið, Vigfús Guðmundsson, 1. febrúar 1944, bls. 5

Morgunblaðið 15. júní 2007, bls. 40

Ný félagsrit, 24. árg 1864, bls. 150

Ný vikutíðindi, 10. árg., 39. tbl, 1969, bls. 4 - 7

Ólafur Þorvaldsson, 1965. Lögberg-Heimskringla 30. sept., 37. tbl., bls. 4

Ólafur Þorvaldsson, 1965. Lögberg-Heimskringla 30. sept., 37. tbl., bls. 4

Tímarit Hins íslenska bókmenntafélags, 1. árg. 1880, bls. 254-257

Tímarit Verkfræðingafélags Íslands 5. árg. 1920, 2. tbl., bls. 9-13

Tíminn, 1969. Ólafur Þorvaldsson, sunnudagsblað, Reykjanesfjallgarður, 7. des. 1969, bls. 988-992

Tíminn Sunnudagsblað 30. okt. 1966, bls. 932-933

Sigurður Sigurðsson, 1895. Búnaðarrit, 9. árg. 1895, 1. tbl., bls. 124-137

Skúli Vigfússon, 1956. Hvers á Suðurnesjavegur að gjalda? Faxi, 2. tbl., XVI árg., bls. 18

Sunnanpósturinn 3. árg. 1938, 6. tbl., bls. 95-96

Þjóðólfur 31, árg. 1878-1879, 14. tbl., bls. 56

Þjóðólfur 47. árg. 1895, 10. tbl., bls. 37-38

Þjóðólfur 49. árg. 1897, 14. tbl., bls. 54 tbl.

Þjóðviljinn, 7. árg. 1897-1898, 23. tbl., bls. 90

Þjóðskjalasafn Íslands

Símskeyti, 14. 12, kl. 21.6 1917 - Þjsks

Símskeyti, 14.12, kl. 21.20 1917 - Þjsks

Símskeyti (ódagsett) - Þjsks

Stjórnartíðindi fyrir Ísland 1894 A: 62-70, bls.135 og bls. 161

Stjórnartíðindi. 1886-1890, A-hluti, bls. 114

Sýslumaðurinn í Gullbringu- og Kjósarsýslu og bæjarfógetinn í Hafnarfirði, Hafnarfirði 30. apríl 1917 (Þ.Í. Db.4, Nr. 585, 11/5 1917)

Tíðindi frá nefndarfundum íslenzkra embættismanna í Reykjavík árin 1839 og 1841: 111-113, Sölvi Sveinsson 1977: 61-63

Tíðindi um stjórn málefni Íslands, I. bindi. 1854-63, bls. 424

Tilskipun Kristjáns VII, 29. apríl 1776

Úrdráttur úr gjörðabók sýslunefndar Gullbringusýslu (Þ.Í. Db.4, Nr. 585)

Úrdráttur úr gjörðabók sýslunefndar Kjósarsýslu (Þ.Í. Db.4, Nr. 585)

Útskrift úr gjörðabók bæjarstjórnar Hafnarfjarðar (Þ.Í. Db.4, Nr. 585)

Vegagerðin Innanhúss, 9. tbl., 2010, bls. 1-2. Sjá einnig:

Þ.Í. Hreppsbók 1906-1919

Þ.Í. Skjalasafn Gullbringu- og Kjósarsýslu XXXII. Í Gjörðabók sýslunefndar 1903-1913, 10/3 1908

Þ.Í. Skjalasafn Gullbringu- og Kjósarsýslu XXXII. Í Gjörðabók sýslunefndar 1903-1913, 10/4 1911

Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók 1, nr. 165. Skýrsla Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1904, ?/10 1904

Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók 2, nr. 892. Sr. Árni Þorsteinsson og Guðmundur Guðmundsson til Stjórnarráðs, 7/4 1901

Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók 2, nr. 897. Skýrsla og reikningar Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1909, 1/10 1909

Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók 3, nr. 611. Skýrsla og reikningar Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1911, 31/12 1912

Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók 3, nr. 611. Skýrsla og reikningur Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1911, 31/12 1912

Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók I, nr. 165. Skýrsla Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1904, ?/10 1904

Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók I, nr. 912. Skýrsla Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1906, 26/9 1906

Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók I, nr. 912. Skýrsla Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1907, 25/9 1907

Örnefnasvið Árnastofnun

Örnefnalýsing fyrir Blikastaði. Örnefnastofnun Íslands

Örnefnalýsing fyrir Esjuberg. Örnefnastofnun Íslands

Örnefnalýsing fyrir Esjuberg. Örnefnastofnun Íslands

Örnefnalýsing fyrir Kiðafell. Örnefnastofnun Íslands

Örnefnalýsing fyrir Korpúlfsstaði. Örnefnastofnun Íslands

Örnefnalýsing fyrir Þorbjarnarstaði - Örnefnastofnun Íslands.

Örnefnaskrá Reynivalla. Örnefnastofnun Íslands.

Heimasíður

[www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/8d461983982f539900256935003eac25/f8718adc8ecaf10a002577c20034cb06/\\$FILE/ih448-09-2010.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/8d461983982f539900256935003eac25/f8718adc8ecaf10a002577c20034cb06/$FILE/ih448-09-2010.pdf)

www.ferlir.is/?id=4361

www.ferlir.is/?id=9353

www.fornbill.is/index.html

www.hugi.is. Gamlar götur - Konungskoman 1907, Örn H. Bjarnason

heimastjorn.is/heimastjornartiminn/thingmannaforin-og-konungskoman/index.html

Heimildamenn

Guðbrandur Hannesson, bóndi Hækingsdal, f: 28.09.1936.

Þórarinn Þorssteinsson frá Fellskoti í Biskupstungum, f: 11. nóv. 1909 d: 17. nóv. 1999

Ljósmyndaskrá

<i>Vagnvegur, þriggja álna breiður á Bollastöðum í Kjós</i>	11
<i>Ræsi á gamla Þingvallaveginum</i>	14
<i>Hellisheiðin</i>	15
<i>Brú á gamla Þingvallaveginum</i>	17
<i>Vörðuð leið á Hellisheiði</i>	19
<i>Bringnavegur áleiðis að elsta Þingvallaveginum</i>	20
<i>Dys í Svínaskarði</i>	21
<i>Varða ofan við Kerlingaskarð</i>	22
<i>Landnám Ingólfs</i>	22
<i>Selvogsvegurinn</i>	23
<i>Elsti Þingvallavegurinn (gamli vegur) ofan við Reynisvatn</i>	24
<i>Skreiðlest - Heimild: Sarpur</i>	26
<i>Dys í Ögmundarhrauni við gamla veginn milli Grindavíkur og Krýsuvíkur</i>	27
<i>Vegbrú yfir mýri í Seljadal</i>	29
<i>Gata á Hellisheiði</i>	32
<i>Tvíhjólavagn - Heimild: www.ismennt.is/not/hbrynj/hestar/tharfasti.htm</i>	38
<i>Vagnvegur á Mosfellsheiði (elsti Þingvallavegurinn endurbættur)</i>	40
<i>Vörðukort austan Reykjavíkur - Ábjörn Harðarson</i>	44
<i>Varða neðan Kerlingaskarðs</i>	44
<i>Við gömlu þjóðleiðina milli Krýsuvíkur og Herdísarvíkur eru að finna dysjar Herdísar og Krýsu</i>	45
<i>Gluggavarðan á Mosfellsheiði</i>	45
<i>Selsvarðan við selið frá Mosfelli suðaustan Leirvogsvatns</i>	46
<i>Fallinn varða á elsta Þingvallaveginum</i>	46
<i>Eiríksvarða á Svörtubjörgum (átrúnaðarvarða)</i>	47
<i>Markavarða á Vörðufelli á Selvogsheiði</i>	47
<i>Varða við gamla Þingvallavegin með vörðuvísi</i>	48
<i>Eyktarvarða á Miðmundarhæð sunnan Þorbjarnastaða</i>	49
<i>Beinakerling á Mosfellsheiði, varðan hefur hrunið</i>	50
<i>Varða við elsta Þingvallavegin og sæluhús á Mosfellsheiðinni</i>	52
<i>Varða í alfaraleiðinni sunnan Hrauna</i>	52
<i>Skeggjastaðir</i>	53
<i>Elsti Þingvallavegurinn, Bringnavegur (gamla reiðleiðin)</i>	54
<i>Bringnavegur, Guðjónsgata</i>	54
<i>Gatnamót Guðjónsvegur og gamla Þingvallavegar</i>	55
<i>Auglýsing í Þjóðólfi árið 1879</i>	56
<i>Mosfellsheiði</i>	57
<i>Geldingatjörn og líkleg selstaða fremst</i>	57
<i>Mosfellsheiði - Gamli Þingvallavegur</i>	58
<i>Leiðir til austurs frá Reykjavík</i>	59
<i>Leið og varða við Illaklif</i>	60
<i>Austurleiðin syðri ofan Lögbergs</i>	61
<i>Seljadalsleið</i>	61
<i>Minjar ofan Lögbergs</i>	61
<i>Nessel</i>	62
<i>Varða á gamla Þingvallaveginum</i>	62
<i>Sæluhústóft við elsta Þingvallavegin</i>	63
<i>Gamli Þingvallavegur milli Reynisvatns og Hafravatns</i>	63

<i>Bringnavegur - Guðjónsgata</i>	65
<i>Heiðarblóm - tóftir greiðasölunnar á Mosfellsheiði</i>	65
<i>Varða við gömlu Þingvallaleiðina</i>	66
<i>Langistigur á Þingvöllum</i>	67
<i>Berserkjavarða</i>	68
<i>Glerbrot í Djúpadal</i>	69
<i>Brú á Þingvallavegi</i>	70
<i>Hestalest í Reykjavík - Heimild: Sarpur</i>	71
<i>Parfasti Þjóninn. Heimild: www.atlas.lmi.is/dkmyndir/img/rest/2_050.jpg</i>	72
<i>Trússalest á ferð. Heimild: www.atlas.lmi.is/dkmyndir/img/rest/C11.jpg</i>	73
<i>Þingvallarvegurinn 1930</i>	74
<i>Seljadalsvegurinn</i>	75
<i>Hestar klyfjaðir. Heimild www.atlas.lmi.is/dkmyndir/img/rest/1_171.jpg</i>	75
<i>Sporhella</i>	76
<i>Mosfellsheiði (Móskarðshnúkar fjær vinstra megin og Skálafell hægra megin)</i>	80
<i>Mosfellsheiði - ein Þrívarðanna</i>	81
<i>Mofellsheiði (varða við Austurleiðina vestan Lyklafells)</i>	82
<i>Stardalur</i>	83
<i>Skógargata á Þingvöllum</i>	85
<i>Þingvallavegurinn 1930</i>	89
<i>Þingvallaleiðir við Vilborgarkeldu</i>	91
<i>Gamli Þingvallarvegurinn ofan við Reynisvatn (gamla reiðleiðin til hægri og vagnvegurinn til vinstri)</i>	93
<i>Gamall vegur sunnan við golfvöllinn í Grafarholti</i>	94
<i>Vegur til Þingvalla um Háamel (brýr framundan)</i>	94
<i>Vegur til Þingvalla um Háamel (brú)</i>	95
<i>Tóftir af sæluhúsinu á háheiðinni</i>	96
<i>Almannagjá (Kárastaðastígur)</i>	99
<i>Varða á Laufdælingastíg</i>	102
<i>Laufdælingastígur, séð til suðurs</i>	102
<i>Grafningsleiðin</i>	102
<i>Elliðakotsleið, austurleiðin til hægri á myndinni</i>	103
<i>Varða á Elliðakotsleið (Austurleiðinni norðan Lyklafells)</i>	103
<i>Elliðakot</i>	104
<i>Klakkur á Mosfellsheiði</i>	106
<i>Austurleið norðan Lyklafells (gulir punktar eru vörður; vetrarleið)</i>	106
<i>Austurleið, austan Lyklafells</i>	107
<i>Dyravegur áleiðis að Hengli</i>	108
<i>Lyklafell</i>	109
<i>Austurleið, sunnan Lyklafells</i>	109
<i>Austurleið, sunnan Lyklafells</i>	110
<i>Varða á Austurleið (sunnan Lyklafells)</i>	110
<i>Vegavinnunni lauk árið 1887, en steininn er við Fossaklif og Fossavelli á Klifhæð (Suðurlandsvegur fjær)</i>	111
<i>Símastaur á Bolöldu</i>	112
<i>Reiðgatan áleiðis að Bolöldu</i>	112
<i>Hellir undir einum sturnum á Bolöldu</i>	112
<i>Hellisheiðarvegur milli Hellisskarðs og Lyklafells</i>	113
<i>Hellisheiðarvegur á Hellisheiði</i>	113
<i>Hellisheiðarvegur á Hellisheiði</i>	114
<i>Hellukofinn</i>	115

<i>Gata á Hellisheiði</i>	115
<i>Hellisheiðarvegur</i>	116
<i>Varða ofan við Hellisskarð</i>	116
<i>Hellisskarð árið 2012</i>	117
<i>Eiríksgata</i>	118
<i>Lákastígur</i>	118
<i>Dyravegur um Sporhelli</i>	119
<i>Dynar og Dyradalur</i>	120
<i>Ólafsskarðsvegur</i>	120
<i>Ólafsskarð framundan</i>	121
<i>Vagnvegurinn milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar</i>	122
<i>Vörðukort í Hraununum fyrir utan Hafnarfjörð - Ábjörn Harðarson</i>	124
<i>Fornar þjóðleiðir um Gálgahraun og nágrenni</i>	125
<i>Áftanesvegur 1910</i>	126
<i>Fjárborg í Garðahrauni</i>	126
<i>Fógetastígur</i>	127
<i>Gamli Suðurnesjavegurinn og vagnvegurinn (t.h.) við Smalaskálahæð</i>	128
<i>Gamli Hafnarfjarðarvegurinn í Engidal. Fjarðarkaup framundan</i>	129
<i>Stapagata</i>	130
<i>Vogastapi - Reiðskarð</i>	131
<i>Alfaraleiðin ofan við Hvassahraun</i>	138
<i>Alfaraleiðin milli Þorbjarnastaða og Hvassahrauns</i>	139
<i>Alfaraleiðin milli Innesja og Útnesja</i>	140
<i>Alfaraleið, Hvassahraun framundan</i>	141
<i>Varða við Alfaraleiðina ofan Hvassahrauns</i>	142
<i>Alfaraleiðin um Draugadali vestan Þorbjarnastaða</i>	143
<i>Gamli Krýsuvíkurvegurinn 1944</i>	144
<i>Alfaraleið neðan Leynidals</i>	144
<i>Alfaraleiðin milli Hamarskotslækjar og Þorbjarnarstaða</i>	145
<i>Keflavíkurvegurinn var steypur á árunum 1960-1965</i>	149
<i>Gamli Suðurnesjavegurinn (vagnvegurinn endurbættur) við Smalaskálahæð</i>	150
<i>Selvogsgata við Litla-Kóngsfell</i>	152
<i>Selvogsgata, Kerlingarskarð</i>	152
<i>Leiðir um Selvogsheiði, milli Hafnarfjarðar og Selvogs</i>	153
<i>Selvogsgata á Selvogsheiði</i>	154
<i>Varða á Selvogsheiði</i>	154
<i>Varða á Mosum ofan Helgafells</i>	155
<i>Hlíðarvegur</i>	156
<i>Gengið um Selvogsgötu</i>	157
<i>Grindarskarðaleið - Helgafell fjær</i>	157
<i>Grindarskörð, gatnamót Heiðarvegur</i>	158
<i>Framundan eru Grindaskörð, vinstra megin, og Kerlingarskarð, hægra megin</i>	159
<i>Varða ofan við Strandardal</i>	160
<i>Krýsuvík - gamlar götur</i>	161
<i>Tóft neðst við Kerlingarskarð</i>	162
<i>Stakkavíkurvegur (Selstígurinn) efst á Stakkavíkurfjalli</i>	163
<i>Tóft undir Kerlingarskarði</i>	165
<i>Litla Kóngsfell framundan</i>	165
<i>Ketilstígur</i>	166
<i>Selvogsgata</i>	167

<i>Hvalsskarð á Selvogsgötu</i>	168
<i>Vörðufellsrött</i>	169
<i>Stakkavíkursel</i>	170
<i>Stakkavíkurvegur</i>	170
<i>Varða á Stakkavíkurvegi</i>	171
<i>Krýsuvíkurvegur - lagður 1944</i>	173
<i>Krýsuvíkurvegur í dag</i>	174
<i>Krýsuvíkurvegur - fyrsti akvegurinn</i>	174
<i>Hellan við Kleifarvatn</i>	175
<i>Vegur norður um Kjalarnes ofan Esjubergs</i>	177
<i>Svínaskarðsvegur norðan Sandfells</i>	178
<i>Svínaskarð - veghleðsla í læk</i>	178
<i>Vegur sunnan Svínaskarðs</i>	179
<i>Svínaskarðsleið að norðanverðu</i>	179
<i>Svínaskarð - dys</i>	181
<i>Sandfellsvegur (vinstra megin)</i>	183
<i>Gíslagata</i>	184
<i>Gíslagata, Sandfellsvegur og Svínaskarðsvegur norðan Sandfells</i>	185
<i>Dysin við Gíslagötu</i>	186
<i>Illaklif</i>	187
<i>Varða við Illaklif</i>	188
<i>Gata ofan við Illaklif</i>	189
<i>Kolviðarhóll - túngarður</i>	196
<i>Sæluhús við Draugatjörn</i>	197
<i>Rétt við Draugatjörn</i>	198
<i>Sæluhúsið á Kolviðarhóli, byggt 1844</i>	200
<i>Kolviðarhóll 1907</i>	201
<i>Húsið á Kolviðarhóli 1958</i>	202
<i>Horft yfir Kolviðarhól úr Hvalsskarði</i>	203
<i>Tóft af Sæluhúsinu á Sandskeiði</i>	206
<i>Kambavegur 1877-1878</i>	209
<i>Vörður á Hellisheiði</i>	210
<i>Eimreiðin Pioneer gekk eftir þeirri einu járnbraut sem lögð var á Íslandi frá Öskjuhlíð að Reykjavíkurbörn vegna hafnarframkvæmda 1913. Eimreiðin er nú varðveitt í Árbæjarsafni</i>	217
<i>Hugmynd um legu járnbrautar út frá Reykjavík, annarsveggar til Keflavíkur, en hinsveggar upp í Mosfellssveit og austur yfir Hellisheiði til Þorlákshafnar, Eyrarbakka, Selfoss og austur að Þjórsá</i>	219
<i>Það mótar vel fyrir járnbrautarveginum í hrauninu - Loftmynd</i>	225
<i>Uppdráttur á skilti við minjar um járnbrautarveginn í Hafnarfjarðarhrauni, Garðabæ</i>	227
<i>Miðaftanshóll (Miðdegishóll) í Hafnarfjarðarhrauni - landamerkjavarða</i>	233
<i>Járnbrautavegurinn - Miðaftanshóll fjær</i>	234
<i>Keflavíkurvegurinn - fyrsti akvegurinn 1908-1913</i>	234
<i>Hafnarfjarðarhraun - fyrirhuguð járnbraut (Miðaftanshóll fjær)</i>	235
<i>Járnbrautavegurinn (atvinnubótavegurinn) í Hafnarfjarðarhrauni við Miðaftanshól (Miðdegishól)</i>	236
<i>Skilti við Atvinnubótaveginum (Miðaftanshóll fjær)</i>	236
<i>Herfi - Heimild: Sauðfjársetrið ströndum</i>	241
<i>Hestvagn</i>	242
<i>Sleði</i>	243
<i>Aktygi - Minjasafnið í Glaumbæ</i>	244
<i>Skófla. Vegagerðin-innnaúss 2. tbl. 2010. 441</i>	245
<i>Kvísl. Vegagerðin-innnaúss 2. tbl. 2010. 441</i>	246

<i>Haki. Vegagerðin-innnaðúss 2. tbl. 2010. 441</i>	247
<i>Sleggja. Vegagerðin-innnaðúss 2. tbl. 2010. 441</i>	247
<i>Þeysuhamar. Vegagerðin-innnaðúss 2. tbl. 2010. 441</i>	248
<i>Varða við Austurleiðina norðan Lyklafells</i>	249
<i>Verkfæri til sveita fyrrum</i>	249
<i>Nærmynd af steinhleðslu brúarinnar á gamla Þingvallaveginum 1907</i>	250
<i>Brúin á gamla Þingvallaveginum</i>	250
<i>Sæluhús við elstu Þingvallaleiðina um Seljadal</i>	250
<i>Kílómetrasteinninn við Þingvallavegin frá 1930</i>	251
<i>Áletrun á kílómetrasteininum við Þingvallavegin frá 1930 (nú í porti Vegagerðarinnar í Hafnarfirði)</i>	252
<i>Hellisheiðin - nýleg fjárgirðing yfir hluta hinnar fornu götu um heiðina</i>	252
<i>Elsti Þingvallarvegurinn</i>	253
<i>Varða á Selvogsgötu ofan Grindaskarða</i>	255
<i>Landslag austan Reykjavíkur</i>	261
<i>Ketilsstígur markaður í móbergsklöppina ofan Seltúns</i>	268
<i>Gata mörkuð í klöppina við Kaldársel</i>	268
<i>Forn gata vestan Stakkavíkur í Selvogi</i>	271
<i>Unnið að vegagerð. Geir Zoëga</i>	272
<i>Unnið að vegagerð. Geir Zoëga</i>	273
<i>Hellisheiði 1880. Fengin á netinu. Höfundur ókunnur</i>	275
<i>Hellisheiðarfjallvegur (Eiríksvegur - Hveragerði fjær)</i>	279
<i>Kort af Kömbunum 1909</i>	280
<i>Grindaskörð (vinstra megin við Konungsfell)</i>	282
<i>Dyravegur</i>	283
<i>Kort af Hafnarfjarðarveginum fyrirhugaða milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur</i>	287
<i>Thomsens bíllinn</i>	289
<i>Bíllinn við Gullfoss - 1934</i>	290

„REYKJAVÍKURVEGIR“ – saga og minjar
Samantekt um Reykjavíkurvegina og vegagerð frá landnámi til nútíma.

