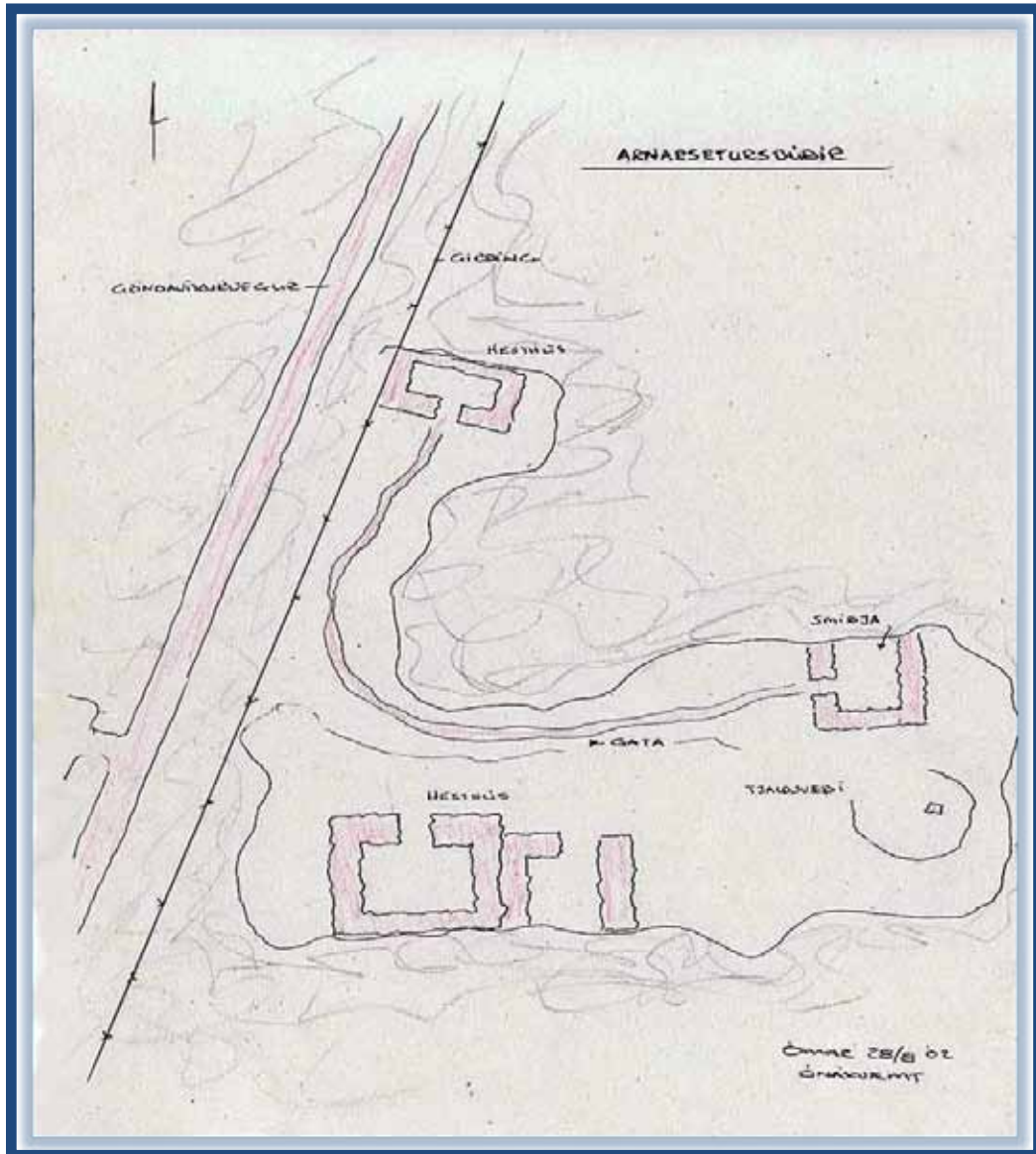


„GRINDAVÍKURVEGIR“

saga og minjar



Samantekt um Grindavíkurvegina og vegagerð frá landnámi til nútíma með megináherslu á fyrsta akveginn er lagður var til Grindavíkur á árunum 1914-1918

Ómar Smári Ármannsson fyrir Vegagerðina árið 2012

„GRINDAVÍKURVEGIR“

saga og minjar

Forsíðumynd:

Uppdráttur af vegavinnubúðunum á Gíghæð; Ómar Smári Ármannsson árið 2002, áður óbirtur.

©Höfundarréttur:

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

Efnisyfirlit

Inngangur - fyrsti akvegurinn 100 ára.....	7
Grindavík – brot af langri sögu.....	13
Samgöngur á Íslandi – forsagan.....	22
Vörður.....	31
Gömlu Grindavíkurvegir	47
Árnastígur.....	54
Lágafellsleið.....	58
Prestastígur.....	61
Skipsstígur.....	64
Skógfellavegur.....	72
Sandakravegur	75
Eyrarvegur.....	77
Hrauntúnsgata.....	78
Ögmundarstígur.....	80
Kirkjugatan yfir Ósinn.....	82
Vegaframkvæmdir á vegum Grindavíkurhrepps fram til 1920.....	84
Hafnarfjarðarvegurinn.....	85
Járnbrautir - umræða.....	87
Vegaumbætur – sagan.....	97
Vegagerð – tilskipanir, lög og reglur.....	126
Umræður um samgöngubætur eftir miðja 19. öld.....	140
Umskipti í samgöngum – stutt sögulegt samhengi.....	155
Vegagerð – annáll.....	160
Fyrsti bíllinn.....	167
Suðurnesjavegurinn (Reykjanesvegur/Keflavíkurvegur) 1907-1913.....	175

Saga Reykjanesbrautarinnar (Suðurnesjavegar – Keflavíkurvegar).....	201
Alfaraleiðin.....	201
Suðurnesjavegurinn.....	203
Keflavíkurvegurinn – steypiti vegurinn.....	204
Kaupmaðurinn Einar Einarsson í Grindavík.....	220
„Gamli“ Grindavíkurvegurinn – fyrsti akvegurinn.....	223
Skjöl og önnur gögn um aðdraganda og framkvæmd Grindavíkurvegarins 1914 – 1918.....	230
Skýrslur Sigurgeirs Gíslasonar, verkstjóra, um vegalagninguna 1914 – 1918.....	237
Grindavíkurvegurinn - vegavinnubúðir og aðrar mannvistaleifar	248
Vegavinnuverkstjórinn – Sigurgeir Gíslason.....	253
Vegur að Reykjanesvita – þróun.....	256
Nýi Grindavíkurvegurinn.....	271
Lokaorð.....	279
Heimildir.....	281
Ljósmyndaskrá.....	291
Afrit af nokkrum reikniseyðublöðum „Lifrabókar“ Einarsbúðar.....	299
„Gamli“ Grindavíkurvegur – Fornleifakönnun (hnit í VGA84).....	305

**Verkið er unnið fyrir Vegagerðina árið 2012
- með styrk frá rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar.
Það er prentað í fimm eintökum, auk þess sem pdf-útgáfa fylgir
útgáfunni.**



Mynd 1: Grindavík á sunnanverðum Reykjaneskaga.

Inngangur - fyrsti akvegurinn 100 ára

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.¹ Hjólið kom síðar til Íslands en nokkurs annars Evrópulands. Það var bæði af því, hve hestarnir voru góðir og landið slæmt.² Vagnar héldu ekki innreið sína í



Mynd 3: Skógfellavegur norðan Stóra-Skógfells. Höfundur.

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 bílaeign á þriðja áratugnum hurfu svo hestvagnar nær alveg af sjónarsviðinu.³

Grindavík, bær á sunnanverðum Reykjanesskaga, er dæmi um aðra sambærilega staði hér á landi. Suður af bænum er Atlantshafið, en ofan og allt um kring eru hraun. Allt frá því að fyrsti norræni landnámsmaðurinn steig á land í Grindavík um 930⁴ 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. Krýsuvíkur í austri, Voga og Hafnarfjarðar í norðri, Njarðvíkur í norðvestri og Hafna í vestri.

Í þessari samantekt verður leitað heimilda og skrifa um fornar götur almennt hér á landi, fjallað um vörður, forsögu vegambóta og þróun samgöngumála með áherslu á elstu Grindavíkurleiðarnar. Minjunum, þ.e. götunum sjálfum, verður sérstaklega lýst sem og vörðum, skjólum o.fl., sem þeim tengjast. Göturnar voru hnitsettar og þær skilgreindar.

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.

Af elstu „Grindavíkurleiðunum“ má t.d. nefna Skógfellaveg, Sandakraveg (tvískiptan), Skipsstíg, Árnastíg, Ögmundarstíg og Prestastíg, auk vega sem annað hvort lítt eða ekkert hefur verið getið, en tekist hefur að rekja, s.s. veg um Lágafell, veg í Ósabotna og gamalla gatna milli Staðarhverfis, Járngerðarstaðahverfis og Þórkötlustaðahverfis í Grindavík. Fjallað verður ítarlega um gerð fyrsta akvegarins frá Hafnarfirði (Reykjavík) til Suðurnesja; Suðurnesjaveginn, og loks um aðdraganda að fyrsta akveginum til hins sögulega fiskiþorps á suðurströnd Reykjanesskagans; Grindavíkur, ekki síst í tilefni af því að ein öld er frá því að byrjað var að vinna að undirbúningi vegarins. Sjálf framkvæmdin á vettvangi fór fram á árunum 1914 til 1918. Umfjöllunin um þessa tilteknu vegagerð er bæði tilefni og megintilgangur verksins. Enn í dag má sjá leifar búða vegavinnumannanna á a.m.k. 10-12 stöðum við veginn þrátt fyrir að umhverfi vegstæðisins hafi verulega verið raskað, einkum við gerð núverandi bílvegar, sem að meginhluta leiðarinnar var lagður ofan á gamla vagnveginn.

Loks verður fjallað um aðrar afleiddar vegabætur út frá Grindavík, s.s. að Reykjanessvita og til



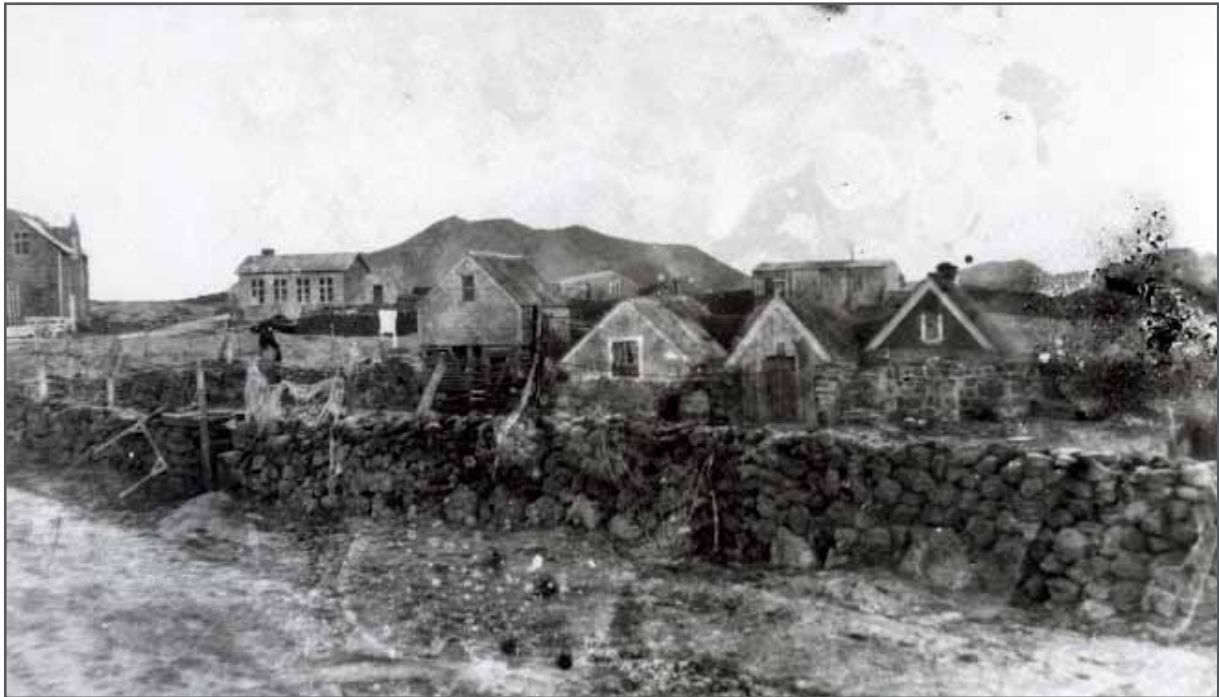
Mynd 4: Fyrsti billinn kom til landsins 1904. Hann komst þó aldrei til Grindavíkur. Ljósmyndari; Sigfús Eymundsson.

1 „Hestur í lífi þjóðar“, ljósmyndir 1870-1930, Anna fjóla Gísladóttir, Ívar Gissurarson, Marietta Maissen, Pétur Behrens og Max Indemauer, bls. 7

2 „Hestur í lífi þjóðar“, ljósmyndir 1870-1930, bls. 8

3 „Hestur í lífi þjóðar“, ljósmyndir 1870-1930, bls. 62

4 Landnáma, IV. hluti, 86. kafli; „En um vorið eftir fóru þeir Molda-Gnúpur vestur í Grindavík og staðfestist þar; þeir höfðu fátt kvikfjár. Þeir voru þá fulltíða synir Molda-Gnúps, Björn og Gnúpur, Þorsteinn hrungnir og Þórður leggjaldi.“



Mynd 5: Grindavík árið 1920. Ljós. Einar Einarsson – Ljósmyndasafn Reykjavíkur

Krýsuvíkur svo og þróun hins fyrsta akvegjar til nútíma með hliðsjón af breyttum kröfum frá einum tíma til annars.

Ásbirni Harðarsyni, starfsmanni Vegagerðarinnar, er þakkað sérstaklega fyrir samvinnu og aðstoð við að leita uppi og rekja hinar fornu götur undanfarin ár.

Meðfylgjandi er og fornleifakönnun á og við vegstæði fyrsta akvegjarins þar sem tilgreindir eru 20 minjastaðir, kort, upprættir, ljósmyndir, loftmyndir og hnit af minjum á og við götuna sem og heildstætt vörðu- og minjakort yfir nágrenni Grindavíkur.

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 þjóðminjalaga. 5

„9. gr. Til fornleifa teljast hvers kyns leifar fornra mannvirkja og annarra staðbundinna minja sem menn hafa gert eða mannaverk eru á, svo sem:

a. búsetulandslag, byggðaleifar, bæjarstæði og bæjarleifar ásamt tilheyrandi mannvirkjum og öskuhaugum, húsaleifar hvers kyns, svo sem kirkna, bænahúsa, klaustra og búða, leifar af verbúðum, naustum, 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. gömul tún- og akurgerði, áveitumannvirki og leifar eftir veiðar til sjávar og sveita;

d. gamlir vegir, stíflur, brýr, vatnsvöð, varir, hafnir og bátalægi, slippir, ferjustaðir, kláfar, vörður og vitar og önnur vega- og siglingamerki ásamt kennileitum þeirra;

e. virki og skansar og önnur varnarmannvirki;

f. gamlir 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 úr þeim.

Minjar 100 ára og eldri teljast til fornleifa, en heimilt er þó að friðlýsa yngri minjar, sbr. 11. gr.“

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.:⁶

„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 ídulega 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.

Allar skráningar á fornleifum eru mikilvægar, og eru samgöngumannvirki þar ekki undanskilin. Því nákvæmari skráning því betra, sbr. :⁷



Mynd 6: Sandakravegur. Höfundur.

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

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



Mynd 7: Gamli vagnvegurinn um Siglubergsháls. Þessi kaflí fór undir Suðurstrandarveginn 2010. Höfundur.

„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 jafnréttáar öðrum fornminjum. Það sem leiðir geta sagt okkur um fortíðina er margþætt þar sem þær hafa tengt öll athafnasvæði manna og ættu að endurspegla 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?“

Leið, gata eða vegur eru fornleifar líkt og aðrar slíkar, sbr.:⁸

„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 lestum 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 rífuð upp einstök ákvæði er vörðuðu götur og vegi og skrif þeim tengdum. Í ritgerð Kristborgar reynir hún að skilgreina þessa orðanotkun á samgönguheitum, sbr.:⁹

„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. Fyrrnefndu leiðirnar voru kallaðar þjóðleiðir í merkingunni alfaraleið. Einnig voru höfð um alfaraleiðir orðin þjóðbraut, þjóðgata, þjóðvegur

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

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

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 (2004: 186-187) 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. 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*¹⁰. 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 stað¹¹. Nánar verður fjallað um þetta atriði sem og laga og reglugerðarsmíðar frá upphafi.¹²



Mynd 8: Carl Emil Bardenfleth (09.05 1807 - 03.10.1857).
www.wikipedia.com.

„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 settir¹³. 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 þjóðvegir¹⁴. 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 byggðavegum¹⁵. Í stað vinnukvæðar við þjóðvegi greiddu menn nú þjóðvegagjald og vinnu við þjóðvegi átti að bjóða út¹⁶. 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 aukavegum¹⁷.

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 landssjóði 18. 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 19. 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.

10 Lovsamling for Island IV: 266

11 Lovsamling for Island IV: 269

12 Kristborg Þórsdóttir, Fornar leiðir á Íslandi, Tillaga að skilgreiningu, flokkun og skráningu, meistaraþrófsritgerð í fornleifafræði við HÍ 2008, bls. 40

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

14 Lovsamling for Island VIII: 147

15 Alþingistíðindi II 1875: bls. 30

16 Lovsamling for Island VIII: 148, 150-151

17 Alþingistíðindi II 1875: 30, Sölvi Sveinsson 1977: 66-67

18 Alþingistíðindi II 1875: 29

19 Stjórnartíðindi fyrir Ísland 1894 A: 62-70, Sölvi Sveinsson 1977: 135, 161

„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 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 alfara- eða aukaleið eru mjög mikilvægar öllum rannsóknum á þeim sjálfum og rannsóknum 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 færra 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 annanhvorn 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 hálendið. 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:²¹

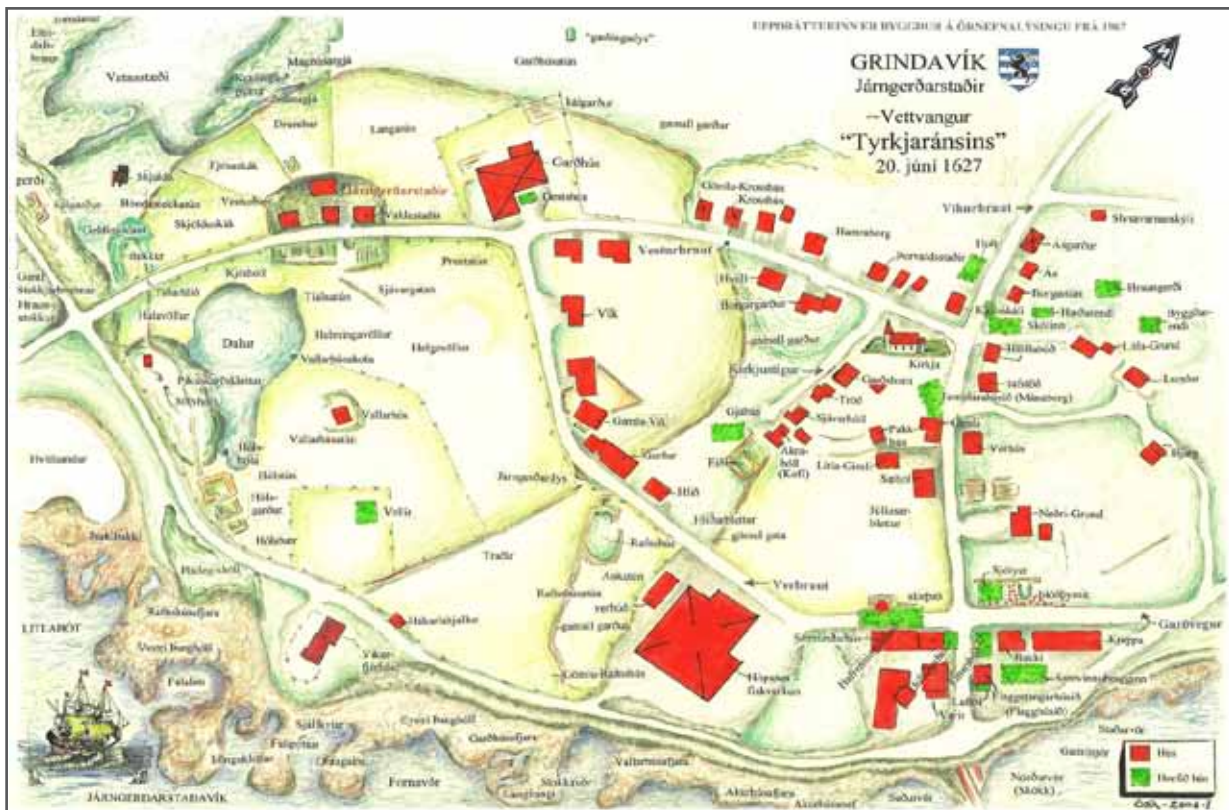


Mynd 9: Gamli Krýsuvíkurvegurinn ofan Ísólfskála-Mælifells. Höfundur.

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 itarlegri og fyllri leiðaskráningu en ella og góðum rannsóknum á sviði samgangna. Áfangastaðirnir eru breytilegir frá einum tíma til annars og umferðin hefur sömuleiðis verið breytileg.“

20 Kristborg Þórsdóttir, Fornar leiðir á Íslandi, Tillaga að skilgreiningu, flokkun og skráningu, meistaraþrófsritgerð í fornleifafræði við HÍ 2008, bls. 42

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



Mynd 10: Járngerðarstaðahverfi – sögu og minjakort. Höfundur árið 2007

Grindavík – brot af langri sögu

Til að fá innsýn í mikilvægi samgangna og aðstæður á svæðinu er rétt að rifja upp sögu útvegsbændasamfélagsins í Grindavík. Ljóst er þeim er til þekkja að sjósókn úr Grindavík hefur verið með svipuðum hætti allar aldir síðan tekið var að róa þaðan.

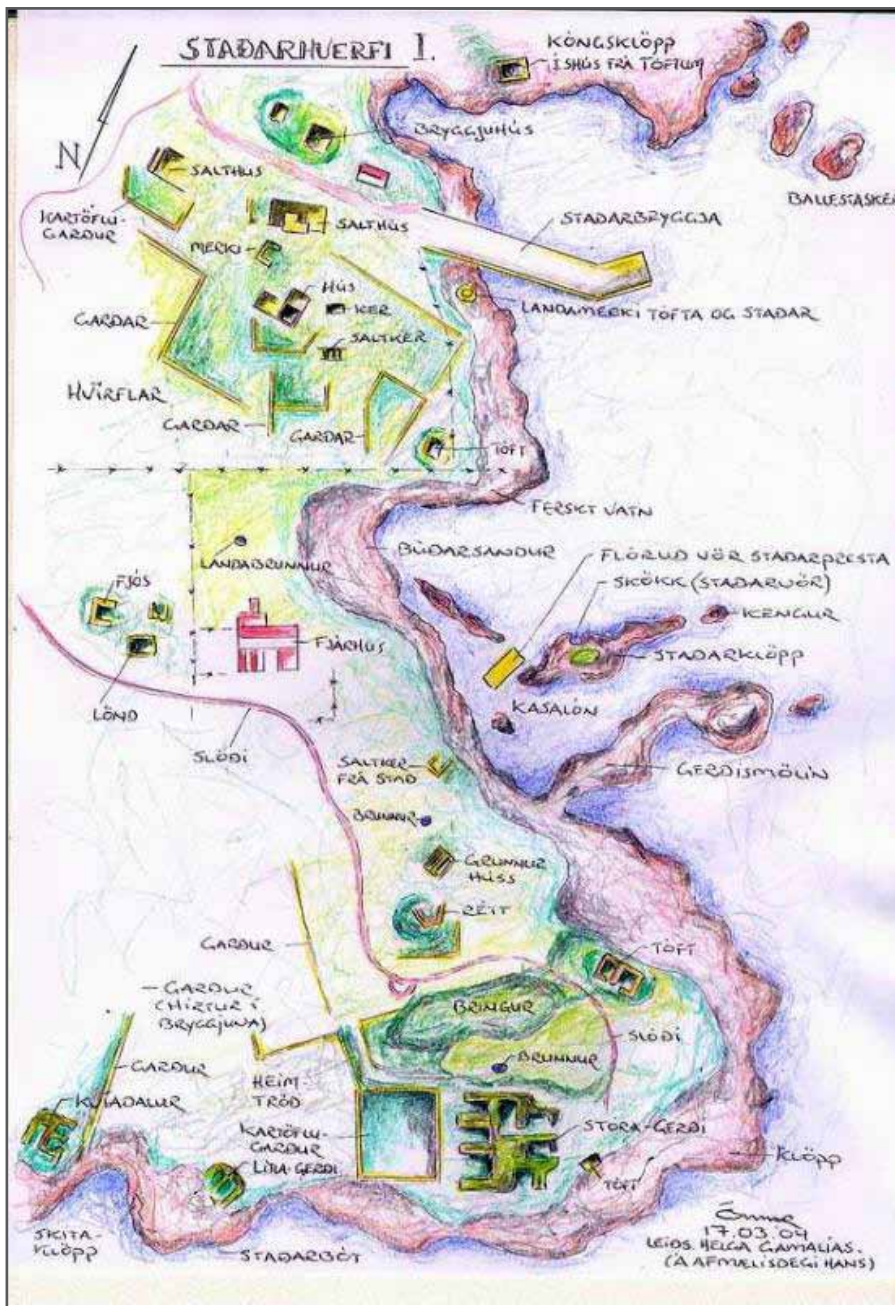
Þegar horft er til sögu byggðalagsins m.t.t. mikilvægis samgangna og leiða til og frá því er handhægast að grípa niður í Sögu Grindavíkur, hingað og þangað (sjá hér á eftir).²² Ljóst er að bátar, veiðar, vinnubrögð og aðferðir við útgerðina breyttust lítið fram að fyrsta fjórðungi 20. aldar, líkt og samgöngurnar. Segja má að þróun alls samfélagsins hafi haldist í hendur við þróun samgöngumála – á sama hátt og þróun samgangna héldust í hendur við og hafði viðtæk áhrif á aðra þróun samfélagsins.

„Í heimildum frá miðöldum (12.-15 öld) er Grindavík ein þeirra verstöðva sem oftast er nefnd austan Reykjaness, ásamt Þorlákshöfn og Vestmannaeyjum. Á 15. og 16. öld höfðu erlendir kaupmenn mikil umsvif þar, fyrst Englendingar og síðar Þjóðverjar. Englendingar ráku sjálfir fiskveiðar úr landi og hafa áreiðanlega ráðið til sín íslenska sjómenn. Eftir að þeir voru hraktir frá stöðvum sínum hér, tóku Hamborgarar og Brimarar að reka héðan útgerð, en létu þó heita að innfæddir ættu bátana, því valdsmenn hér bönnuðu útlendingum að eiga fiskiskip. Innlend jarðeigendastétt og konungsvaldið danska tóku síðan höndum saman og ruddu allri samkeppni erlendra kaupmanna burt úr íslenskum sjávarútvegi, og úr því varð engin breyting á atvinnuháttum hér, fram á 19. öld. Víst er að oft hefur mikið verið um að vera í Grindavík þegar Englendingar og Þjóðverjar ráku útgerð og fiskverkun þar. Margir hafa sótt vinnu þar og kannski tekið sér far með duggum þeirra til Bristol og Hamborgar.

Fátt eitt er vitað um mannlíf í blómlegum verstöðvum frá þessum tíma. Eftir 1700 eru heimildir fjölskrúðugri og má af þeim fá nokkuð skýra mynd af útgerðarháttum fram til okkar daga.

Heimræði var frá öllum bæjum í sveitinni, en lendingar misjafnar. í Jarðabókinni góðu er lendingin við Ísólfskála sögð „bág og brimsöm“ en „voveifleg“ við Hraun. Annars staðar hefur

²² Saga Grindavíkur, frá landnámi til 1800, Jón Þ. Þór, bls. 282., og Saga Grindavíkur, 1800-1974, Jón Þ. Þór og Guðfinna M. Hreiðarsdóttir, bls. 386., Grindavíkurbær 1991



Mynd 11: Sögu- og minjauppráttur af Staðarhverfi. Höfundur árið 2004, óbirt.

hún verið betri. Mest útræði var frá Járngerðar-stöðum, enda var það dýrasta jörðin í leigu. Uppsátur var hvergi á landinu metið sérstaklega til eigna nema í Grindavík, segir Lúðvík Kristjánsson í „Íslenskum sjávarhátum“, 2. bindi. Við mat á leigu jarðanna 1753 var uppsátrið metið á 15 hundruð við Járngerðarstaði, en fjögur og þrjú hundruð við Þórkötlustaði og Hóp. En lendingarnar gátu farið illa sem aðrar eignir. Þannig er sagt að um 1760 hafi sjórinn verið farinn að brjóta svo upp vörina við Járngerðarstaði að bóndinn þar tók sig til ásamt sjómönnum sínum og ruddi fyrir nýrri lendingu. Varð þar uppsátur fyrir fimm skip. Ábúandinn fékk þó ekki landskuld sína lækkaða um einn einasta fisk, segir í gömlum bréfum, og þótti súrt í broti.

Auk útgerðar heimabænda, gerðu jarðeigendur út skip frá jörðum sínum. Árið 1702 átti Skálholtsstóll þrjú til fjögur skip við Járngerðarstaði og áttæringa við Ísólfsskála, Þórkötlustaði og Hóp. Þá hafði einnig róid frá Hrauni áttæringur stólsins, en hann brautárið 1700.

Með öllum þessum skipum

átti biskupsstóllinn verbúðir og vergögn. Á Stað átti kirkjan sjálf fjögur skip, sem landseti varð að gera út. Frá Húsatóttum gekk „eitt kóngrs skip áttært“ og fylgdi því einnig verbúð og vergögn. Fyrir utan þessa útgerð voru svo inntökuskip, skip í eigu annarra en heimamanna eða jarðeigenda, sem greiddu leigu fyrir aðstöðu sína, sem nefnd var undirgift. Áhafnir þeirra fengu stundum gistingu og mat á bæjunum, eða þær leigðu búðir í landi jarðanna. í Jarðabókinni frá 1702 er getið inntökuskipa við Járngerðarstaði og Stað. Fram kemur að útgerð hefur verið meiri í Grindavík fyrir 1700, en gæftaleysi setti þá að um nokkur ár.

Skálholtsútgerð var aukin mjög í tíð Brynjólfs Sveinssonar sem var biskup 1639-1675. Hann lét byggja nýja búð á Járngerðarstöðum fyrir þriðja og fjórða skip stólsins þar, og hann setti skip og byggði búðir á Ísólfsskála, Hrauni og Hópi, þar sem stóllinn hafði ekki gert út skip áður. Skólahald og búrekstur á biskupsstólnum í Skálholti átti mikið undir útgerðinni.

Fjöldi skipa í Grindavík var mjög breytilegur eftir högum íbúa og fiskigengd. Á vertíðinni 1703 voru 26 skip, og hefur það verið fátt vegna undangenginnar ördeyðu. Þá höfðu ein þrjú skip farist á einum marsdegi árið 1700 og með þeim 26 menn. Seinna á öldinni fjölgaði bátum aftur. Þeir eru sagðir 75 árið 1776, og eru þá trúlega allar fleytur taldar með. Árið 1780 segir



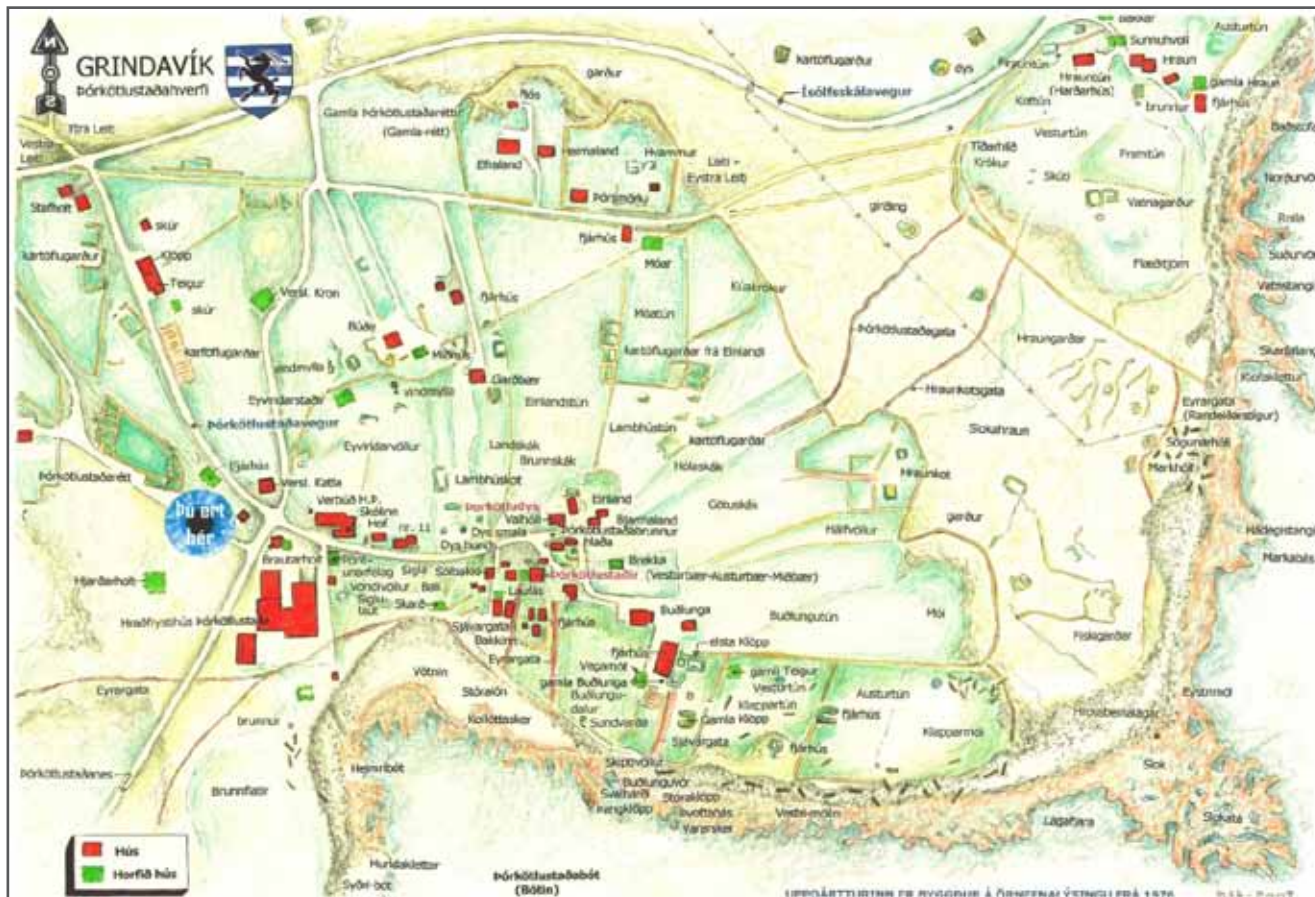
Mynd 12: Uppdráttur af leifum verslunarstaðarins við Húsatóftir og Stað. Höfundur, gert 2012, óbirt.

Skúli Magnússon að Grindvíkingar eigi átta áttæringa, þrettán sexæringa og sex feræringa, en Skálholtsstóll einn teinæring og ellefu áttæringa. Samtals gerir það 39 báta á vertíðinni. Næstum hundrað árum seinna, um 1870, voru níu tí- og tólfæringar og þrjár bátar gerðir út í sveitinni, en um þrjátíu skip, flest áttæringar, veturinn 1896.

Margt aðkomumanna var í Grindavík um vetrarvertíðina, svo sem enn tíðkast. Flestir vermann komu austan úr sveitum Árnes- og Rangárvallasýslna. Voru þeir uppistaðan í áhöfnum stólsskipanna. Árið 1780 reru 2 heimamenn og 131 austanmaður á skipum Skálholts, en 50 heimamenn og 160 austanmenn á heimabátum Grindvíkinga. Samanlagt gerir það 291 vermenn á vertíðinni, en íbúar voru þá 201 í sókninni. Tíu árum áður voru vermenn taldir 419, og hefur það verið með mesta móti. Grindavík var með mestu verstöðvum á landinu á árum áður, rétt eins og nú.

Á 14. öld varð skreið aðalútflutningsvara landsmanna og fiskveiðar munu hafa eflst mjög. Þar var Grindavík engin undantekning. Framan af var skreiðarverslunin í höndum norskra kaupmanna og miðstöð hennar var í Bergen. Þegar kom fram á 15. öld urðu Englendingar sífellt umsvifameiri á fiskimiðunum hér við land og í

helstu verstöðvum. Í kjölfar þeirra fylgdu þýskir Hansakaupmenn sem brátt náðu yfirhöndinni í skreiðarversluninni af Norðmönnum. Hörð samkeppni ríkti milli Englendinga og annarra kaupmanna um íslensku skreiðina, og sló oft í brýnu með þeim.

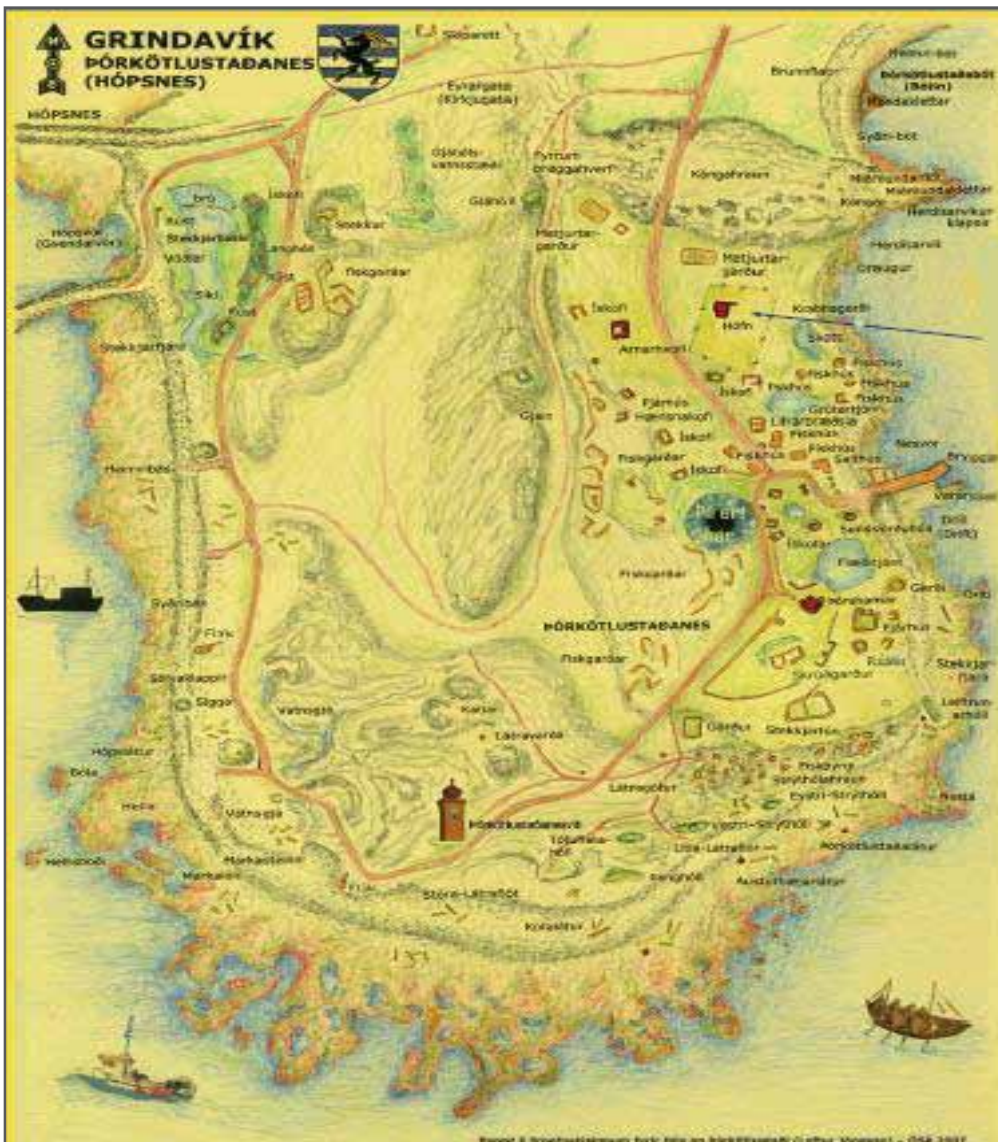


Mynd 13: Sögu- og minjakort af Þorkötlustaðahverfi. Höfundur árið 2009.

Þegar kemur fram á 16. öld bundust valdsmenn innanlands og Hansakaupmenn samtökum um að reka Englendinga burt héðan. Þess má geta að umboðsstjórn konungs var um þetta leyti oftast í höndum þýskra manna.

Englendingar höfðu aðalbækistöðvar sínar í Hafnarfirði, en voru hraktir þaðan 1518. Eftir það varð Grindavík þeirra aðalhöfn, en ekki sátu þeir lengi á friðarstóli þar. Englendingar stunduðu hér miklar fiskveiðar úr landi, og höfðu því fjölda innlendra manna í sinni þjónustu - eða allt þar til þeir voru hraktir af landi brott 1539.

Árið 1640 hættu kaupmenn að sigla á Grindavík og tóku upp kaupskap á Básendum í staðinn. Hefur þetta sjálfsagt verið vegna þess að ekki var óalgengt að skipum hlekkist á í höfninni og eitt sinn, skömmu eftir tilkomu einokunarinnar mun skip hafa farist þar. Grindvíkingar kvörtuðu sáran undan missi verslunarinnar, enda var það þeim til mikil óhagræðis að þurfa að flytja afurðir og verslunarvörur sínar til og frá Básendum. Þá varð þetta til að fæla frá utanhéraðsmenn sem gerðu út á vertíðina. Þar var svo eftir að Brynjólfur Sveinsson biskup beitti sér í málinu að Grindavíkurhöfn var tekin upp aftur 1664. Var höfnin nú flutt í Staðarhverfi. Hélt verslun þar allt til 1745 að hún var aftur felld niður, og þurftu Grindvíkingar síðan að flytja vörur sínar á Básenda enn á ný. Var því nú borið við að höfnin væri að fyllast af sandi svo skipin tækju niðri. Til að bæta mönnum upp óþægindin var Grindvíkingum heitið flutningsgjaldi fyrir vörur sem þeir legðu inn hjá Básendakaupmanni. Þrátt fyrir það voru þeir óánægðir með þetta ástand og stóð oft í stappi út af flutningsgjaldinu. Eftir 1745 var engin föst verslun í Grindavík í eina



Mynd 14. Sögu- og minjakort af Þórkötlustaðanesi (Hópsnesi). Höfundur árið 2007.

og hálföld. Sagt er að kaupmannshúsin færu í sjóinn í miklu flóði 1799. Þá brotnuðu einnig verslunarhúsin á Básendum í þessu sama flóði og féll verslun niður þar.

Grindavík var ætíð með minnstu verslunarhöfnum á einokunartímanum. Hún var þó eftirsótt vegna fisksins sem þaðan kom. Jón Aðils segir í bók sinni um einokunarverslunina að Grindavík og Básendar saman hefðu verið leigð fyrir 743 ríkisdali á ári 1684, en leigan hækkað í 1150 ríkisdali 1689. Hafnirnar voru þá boðnar hæstbjóðendum.

Kaupsvæði verslunarinnar náði aðeins um hreppinn, Grindavík og Krýsuvík, en öðru hvoru var verslun sótt þangað úr Höfnum, Selvogi og Ölfusi, meðan slíkt leyfðist á einokunartímanum. Útflutningur verslunarinnar var þó meiri en búast mátti við affámennu byggðarlagi, vegna mikillar útgerðar og fjölda vermannna á vetrum. Stærri hluti aflans í Grindavík fór til innanlandsneyslu en annars staðar, sökum fjölda vermannna úr austursýslunum sem fluttu hlut sinn heim, og einnig vegna hinnar miklu útgerðar Skálholtsstóls.

Nítjándi öldin var öld kyrrstöðu í Grindavík, og hélst svo allt fram undir 1930. Grindvíkingar héldu áfram að stunda sjóinn og róa til fiskjar á hefðbundinn hátt. Léleg hafnarskilyrði ollu því að þilskipaútgerð var aldrei reynd á staðnum, og vélbátar tíðkuðust þar ekki fyrr en milli 1920 og 1930. Hreppsþúum fjölgaði þó hægt og bitandi og þéttbýli styrktist í Grindavík. Raunar var þéttbýli í Grindavík á þrem stöðum. Það voru hverfin þrjú: Staðarhverfi, Járngerðarstaðahverfi og Þórkötlustaðahverfi. Þar við má bæta Krýsuvík og hjáleigum hennar sem hinu fjórða, en þar eflidist byggð um miðja síðustu öld, en hnignaði fljótt aftur á þeirri tuttugustu.

Byggð var löngum mest kringum Járngerðarstaði, og árið 1890 bjuggu þar 145 manns, en 94 í Þórkötlustaðahverfi og 63 í Staðarhverfi. Þegar fjölgaði í byggðinni, styrktist hún í öllum hverfunum. Landbúnaður eflidist nokkuð á nítjándu öld og fram eftir þeirri tuttugustu með túnræktun. Bústofninn stækkaði allt fram undir 1940, en tók þá aftur að minnka.



Mynd 15: Grindavíkurhöfn árið 2012. Höfundur færði örnefni á loftmyndina.

Um 19. öld gildi hið sama og allar aðrar aldir í Grindavík, eins og sóknarpresturinn sagði í sóknarlýsingu frá 1840: „Bjargræðisvegur sóknarmanna er sjávarafti; hann er og allrösklega stundaður“.

Staðarhverfi fór í eyði 1964 og byggðin við Þórkötlustaði staðnaði. Hún líkist nú einna helst áhugaverðu byggðasafni frá fjórða áratugnum. Íbúunum hefur hins vegar gengið ágætlega, enda nálægðin millum hverfanna lítil. „Þannig hefur búsetan fylgt örlögum atvinnu-háttanna.“²³

„Grindvíkingar sóttu verslun til Keflavíkur alla níttjándu öld. Urðu þeir að bera vörur sínar á bakinu í og úr kaupstað, því fæstir áttu hesta. Þrjár leiðir lágu upp úr Grindavík og í kaupstað, ein úr hverju hverfi. Árið 1918 var lagður akvegur til Grindavíkur frá Vogastapa. Þótti það mikil samgöngubót.“²⁴

Grindavík hlaut kaupstaðaréttindi árið 1974²⁵



Mynd 16: Frá Grindavík. Höfundur.

23 Ægir, 78. árg. 1985, 6. tbl. bls. 301-308

24 Ægir, 78. árg. 1985, 6. tbl. bls. 306

25 www.grindavik.is

Gömlu þjóðleiðirnar
á vestanverðum
Reykjaneskaga





Mynd 17: Fiskveiðar og landbúnaður voru aðalvinnuvegir Grindvíkinga frá landnámi. Málverk eftir óþekktan málara.

Í ritinu Ægi árið 1929 má lesa eftirfarandi lýsingu Tómasar Snorrasonar á aðstæðum atvinnuhátta í Grindavík í byrjun 20. aldar:²⁶

„Það er ekki meiningin að rekja atvinnu- og menningarsögu Grindavíkur, heldur í stórum dráttum benda á helstu breytingarnar, sem orðið hafa á síðari tímum í þeim efnum. En til þess er þó óhjákvæmilegt, að fara nokkuð aftur í tímann til samanburðar.

Grindavík er ysta byggð sunnan á Reykjanesi, en tilheyrir þó hvorki Suðurnesjunum né Útnesjunum eins og byggðin beggja megin við Miðnesið var nefnd fyrrum. Grindavík er í raun þrjár vikur og sitt hverfi hjá hverri vík, auk þess nokkrar einstakar jarðir milli hverfa. Árið 1890 voru 26 grasbýli og 6 eða 7 þurrabúðir í sveitinni. Byggðin öll nær yfir ca 14 km. langa strandlengju; frá ystu byggð eru ca. 10 km. út á Reykjanestá (Valahnúk). Landrými sveitarinnar er allmikið en víðast mjög hrjóstrug hraun og blásin og ber eldfjöll. — Aðdýpi er allmikið, þó eru nokkur sker og boðar á öllum víkunum, þess vegna er brimasamt, þó aldrei landbrim í lendingum, nema flóðhátt sé.

Frá landnámstíð hafa fiskveiðar og landbúnaður verið aðal atvinnuvegir í Grindavík, eins og víðast hvar annars staðar á landinu, þar sem svipað er í sveit komið. Frá því Grindavík byggðist og fram á miðja 19. öld var ein og sama veiðiaðferð notuð, nfl. handfæri. Lengst af var allur fiskur hertur hvort heldur vera skyldi verslunarvara eða til heimilisnota. Afinn var vel hirtur, hausar hertir til malar, sundmagi, kútmagi og svil sömuleiðis, allt var þetta góð og gild verslunarvara innanlands, hryggir voru þurrkaðir til eldneytis og annar úrgangur hirtur til



Mynd 18: Eyrarbakka-Oddur. Mynd fengin af Netinu 2012, höfundur óþekktur.

26 Ægir, 22 árg., 2. tbl. 1929, Tómas Snorrason, bls. 43-45

áburðar. Fiskur og hausar voru hertir á þar til gerðum grjótgörðum, sömu garðar fylgdu sömu jörðum eins og sömu tún eða sömu uppsátur.

Í fyrri bindi af Sögu Grindavíkur er m.a. fjallað um samgöngur og ferðaleiðir:²⁷

Þó um eiginlega fjallvegi í venjulegri merkingu sé ekki hér að ræða sveita á milli, þá voru samgöngur mjög erfiðar degi, enda varð það stundum að slysi og oft hættulegar í slæmri tíð á vetrum. Hvert sem farið var lá leiðin meira eða minna um ógreið hraun, víða holótt og sprungin, sumstaðar lá örmjó gata yfir hyljúpar gjár og var það ekki glæsilegt að vera þar á ferð er ekki sást til vegar fyrir snjó eða myrkri. Víðast voru djúpar götur, allviða voru djúpar holur í götunum og stigu hestar ofan í þær, en á milli þeirra voru sumstaðar alt að hnjú há höft. „Eru í hrauni Ögmundar, ótal margir þröskuldar”, stendur í gamalli vísu um eitt af hraununum á austur leið, þar sem flestar skreiðarlestirnar fóru um héðan. Hve fjölfarið hefur verið til verstöðvanna á Reykjanesskaganum sjest best á hinum djúpu og mörgu götum og troðningum, jafnvel í hinum tiltölulega hörðu helluhraunum.“

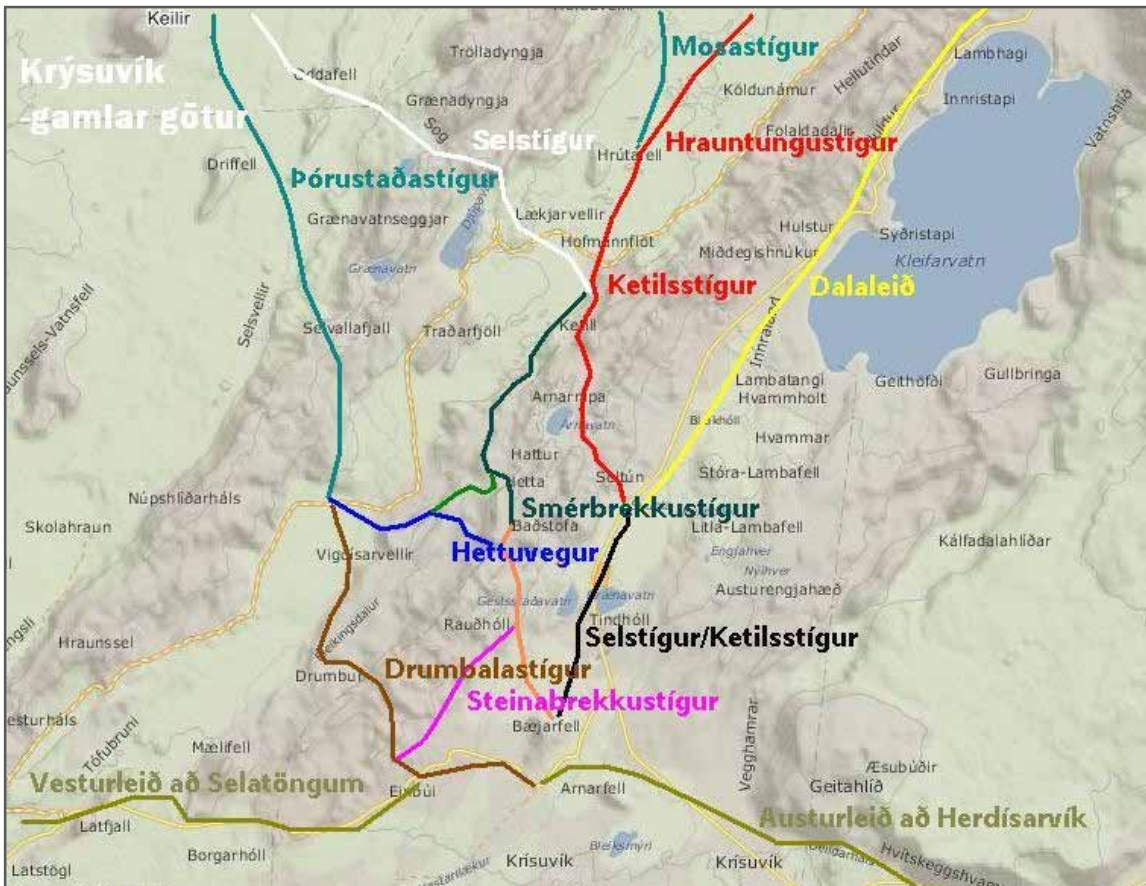


Mynd 19: Útgerð var með óbreyttu sniði í Grindavík fram á 19. og jafnvel 20. öld. Höfundur óþekktur.

²⁷ Saga Grindavíkur, frá landnámi til 1800, Jón Þ. Þór, 282 bls.

Samgöngur á Íslandi – forsagan

Götur mynduðust hér á landi allt frá fyrstu fótatíð manna og búfenaðar. 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, eldgosaaska 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 stýtt sér leiðir eða einfaldlega farið beint af augum ef veður leyfði og aðstæður voru hagstæðar.²⁸



Mynd 20: Fornar götur í Krýsuvík.

„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 eins góður og hann er í dag, hvort sem var til fóta og höfuðs. Vedurspár 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, en stundum slapp fólk lifandi þrátt fyrir miklar raunir sbr. Prestsvörðuna ofan við Leiru.

28 www.ferlir.is/?id=7301 - ÓSA



Mynd 21: Fornar götur í Selvogi og Herdísarvík áleiðis til Krýsuvíkur.

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 þer 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 búfænað, s.s. kindur. Þær leita gjarnan að tvennu; bithaga og skjóli. Kindagötur (fjárgötur) 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, leðurþjötur eða bein. Ekkert af því má fjarlægja heldur láta kyrrt liggja.

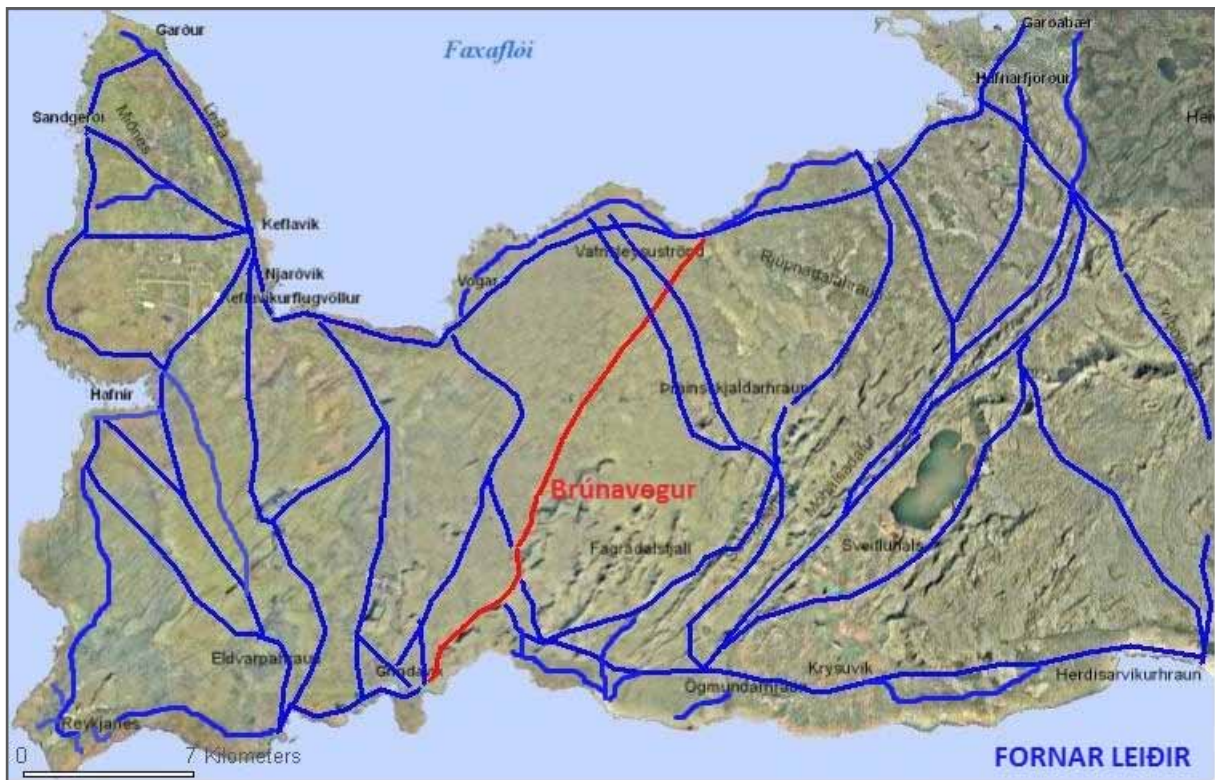
Landnám Ingólfs

Greinileg ummerki eru á fjölmörgum götum eftir umferð fólks hér á landi frá upphafi landnáms, ekki síst í landnámi Ingólfs. Víða eru gömlu þjóðleiðirnar klappaðar í harða hraunhelluna, s.s. sjá má á Sandakra- og Skógfellaveginum eða á Hellunni vestan Hlíðarvatns. Þar hefur yngra hraun runnið yfir eldra hraun, sem gatan er í. Gatan 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.

Á Reykjanesskaganum 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 Alfaraleiðina (Almenningsleiðina [Menningsleiðina]) milli Innnesja (Hafnarfjarðar) og



Mynd 22: Fornar leiðir í Landnámi Ingólfs. Höfundur gerði kortið. Brúnavegurinn er sá eini, sem ekki hefur tekist að rekja með nákvæmni.

Útnesja (Keflavíkur). Hún sést að mestu enn þann dag í dag frá jaðri Brunans (Kapelluhrauns) til Innri-Njarðvíkur. Selvogsvegur (Suðurfararvegur) lá milli Hafnarfjarðar og Selvogs. Hann sést vel frá Lækjarbotnum í Hafnarfirði að Strönd í Selvogi. Þessar leiðir voru mikið farnar allt til þess tíma að vegir voru gerðir fyrir sjálfrennireiðina 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.

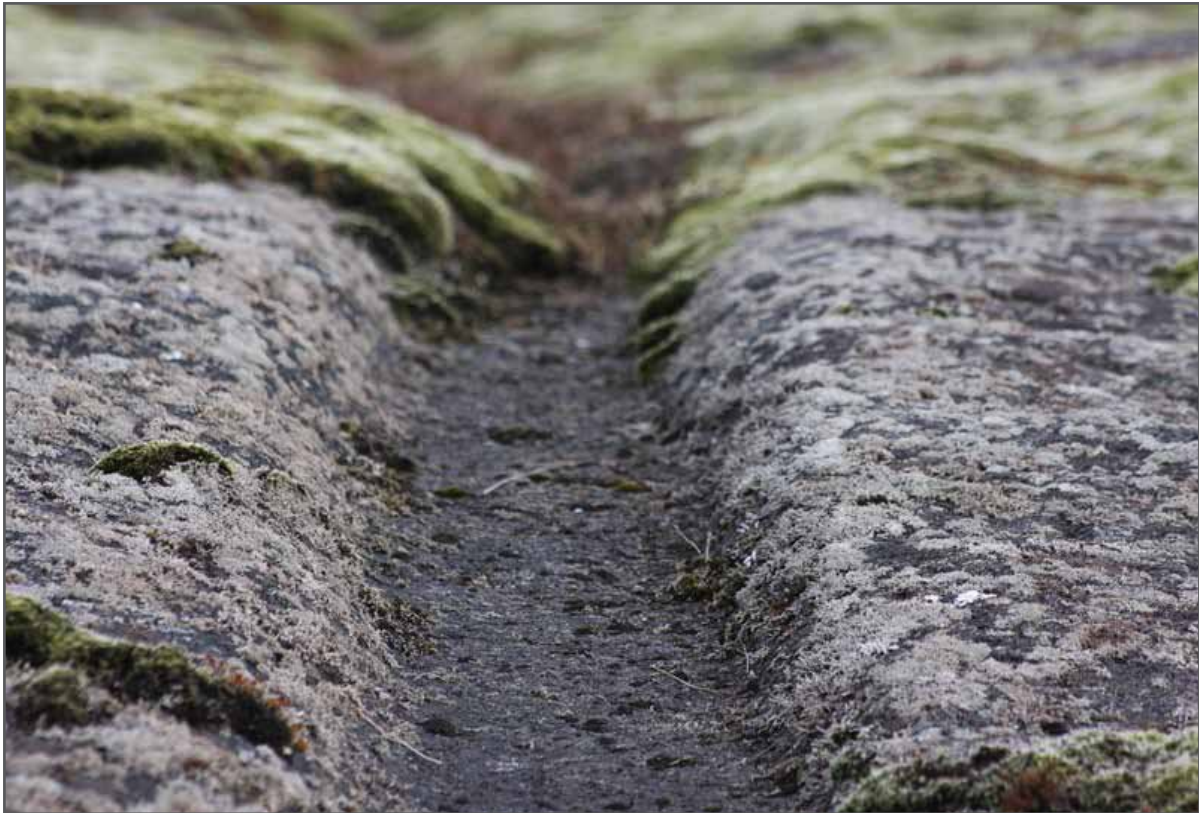
Leiðir á milli bæja eru jafn margar og bæirnir voru margir - og þeir voru miklu mun fleiri en fólk gerir sér í hugarlund. T.d. voru 28 bæir í Staðarhverfi, vestast Grindarvíkurhverfanna, fyrrum, en nú standa þeir þar sem tóftir, minnisvarðar um fólkið sem þar bjó, líf þess og atvinnuhætti. Frá Staðarhverfi lágu samskiptagötur til Hafna, Njarðvíkur og hinna byggðarkjarnanna í Grindavík. Þær sjást enn vel.

Selstígar lágu upp í selstöðurnar, sem voru fjölmargar í landnámi Ingólfs. Inn má t.a.m. sjá leifar af u.þ.b. 250 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. Hvalsnesleiðin milli Ytri-Njarðvíkur og Hvalsness er ágætt dæmi um slíka götu, en hún var jafnframt notuð sem þjóðleið milli byggðakjarna og sem verslunarleið. Líklega er hluti leiðarinnar sá best varðveitti hér á landi því varnargirðing Varnarliðsins hefur umlukið hann síðustu áratuginna. Reyndar er kominn tími til að opna hana á ný fyrir áhugasömu göngufólk því leiðin liggur um landssvæði, sem er utan varnargirðingar flugvallarsvæðisins.

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



Mynd 23: Gata, djúpt mörkuð í hraunhelluna, milli Vogsósa og Herdísarvíkur. Höfundur.

var kastað úr hluta gatnanna og leiðarmerki reist. Um tíma varð það hluti af þegnskylduvinnu eða atvinnubótavinnu. Með tilkomu vagnsins fóru fram vegbætur á mikilvægustu leiðunum. Sjá má slíkar umbætur í Reiðskarði á Stapanum og á Skipsstíg ofan Grindavíkur, undir Lágafelli. Með tilkomu bílsins bæði mótuðust síðan nýjar leiðir (yfir holt og mela) og eldri voru lagfærðar. Þegar t.d. leiðin milli Grindavíkur og Krýsuvíkur var gerð akfær (1933) varð hin forna þjóðleið yfir Ögmundarhraun (Ögmundarstígur) bæði breikkuð og lögð ofaniburði. Áður mátti sjá í henni djúpt far í klöppinni (sem reyndar er þar enn undir jarðveginum). Varanlegri vegagerð kallaði á kanthleðslur, ræsi og brúargerð (t.d. Hellisbrúin undir Ingólfsfjalli), en aðstæður og landslag réðu þó jafnan för. Í dag er hins vegar gjarnan farið bara beint að augum, ekki yfir fjöll og



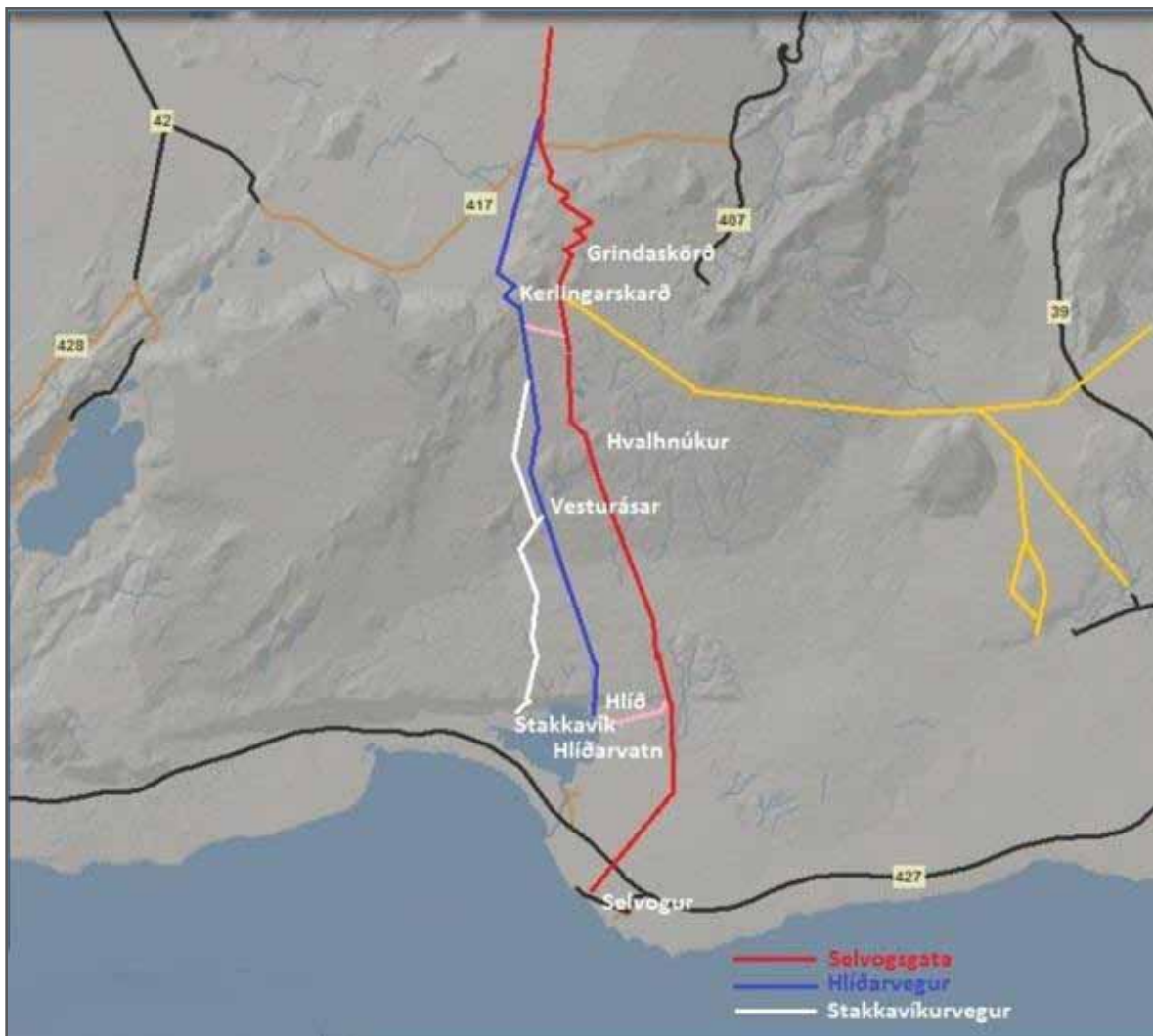
Mynd 24: Selsstígurinn yfir að Selsvallaseljunum, en þar höfðu Grindvíkingar selstöður á tveimur tímaskeiðum. Höfundur.

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 Sandgerði var t.d. ekkert tillit tekið til þess að Sandgerðisvegurinn gamli liggur um svæðið og er enn mjög greinileg. Grindvíkingar ákváðu

hins vegar að hafa göngustíg í gegnum Hópshverfið nýja þegar þeir skipulögðu svæðið og leyfðu Skógfellaleiðinni þannig að halda sér í bæinn. Dæmi eru um, t.d. í Reykjavík, að hús hafi verið byggð á gamlar þjóðleiðir, en fólki ekki orðið svefnsamt í þeim vegna mikillar umferðar fólks að næturlagi.



Mynd 25: Fornar götur frá Selvogsbæjunum til Hafnarfjarðar um Grindarskörð og Kerlingarskarð; Selvogsgata (Suðurfararvegur), Hlíðarvegur og Stakkavíkurvegur. Höfundur setti inn á kort.

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 Suðurstrandavegur um Siglbergsháls (sjá mynd), 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 svolitilli 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.“

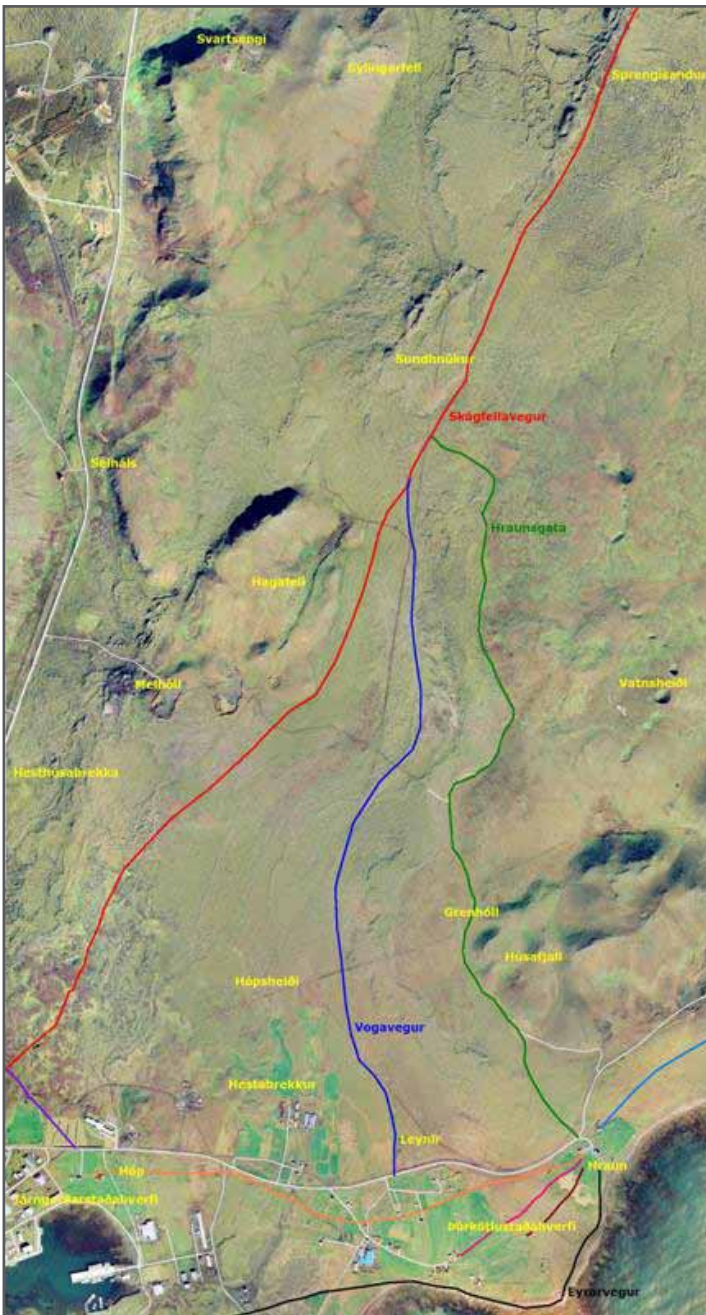


Mynd 26: Reiðskarð. Hér má sjá úrbætur vagnvegarins sem gerðar voru á gömlu reiðleiðinni. Höfundur.

Ólafur Þorvaldsson skrifar um“Fornar slóðir milli Krýsuvíkur og Hafnarfjarðar“ í Árbók Hins íslenska fornleifafélags, 49. árgang árin 1943-48:²⁹

„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 ríffa ég hér upp minningar um nokkrar gamlar götur hér í nágrenni, sem voru

29 Árbók Hins íslenska fornleifafélags, Ólafur Þorvaldsson, 49. árg. 1943-48, bls. 81-85



Mynd 27: Gömlu Grindavíkurleiðirnar; Skógfellavegur (rautt), Vogavegur (blár) og Hraungata (græn). Höfundur færði á loftmynd.

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 lagzt 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 hestafötum, koma þeim ekki að notum. Þessar gömlu götur og vegir, því að nokkuð af þeim kalladist 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 landnáms tíð 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 hestskónöglum, 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



Mynd 28: Rósel við Rós[a]selsvötn ofan Reykjanesbæjar. Trjám hefur verið plantað bæði í selsstæðið og selsstígin. Höfundur.



Mynd 29: Uppdráttur Ó. Þ. af Selvogsgötu. Árb. Híf 1943-48.

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 óit 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 hópnum, 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 lifgaði á margra daga lestarorri.

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 vorvertíð, 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 högl d 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 brennimarki. 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.

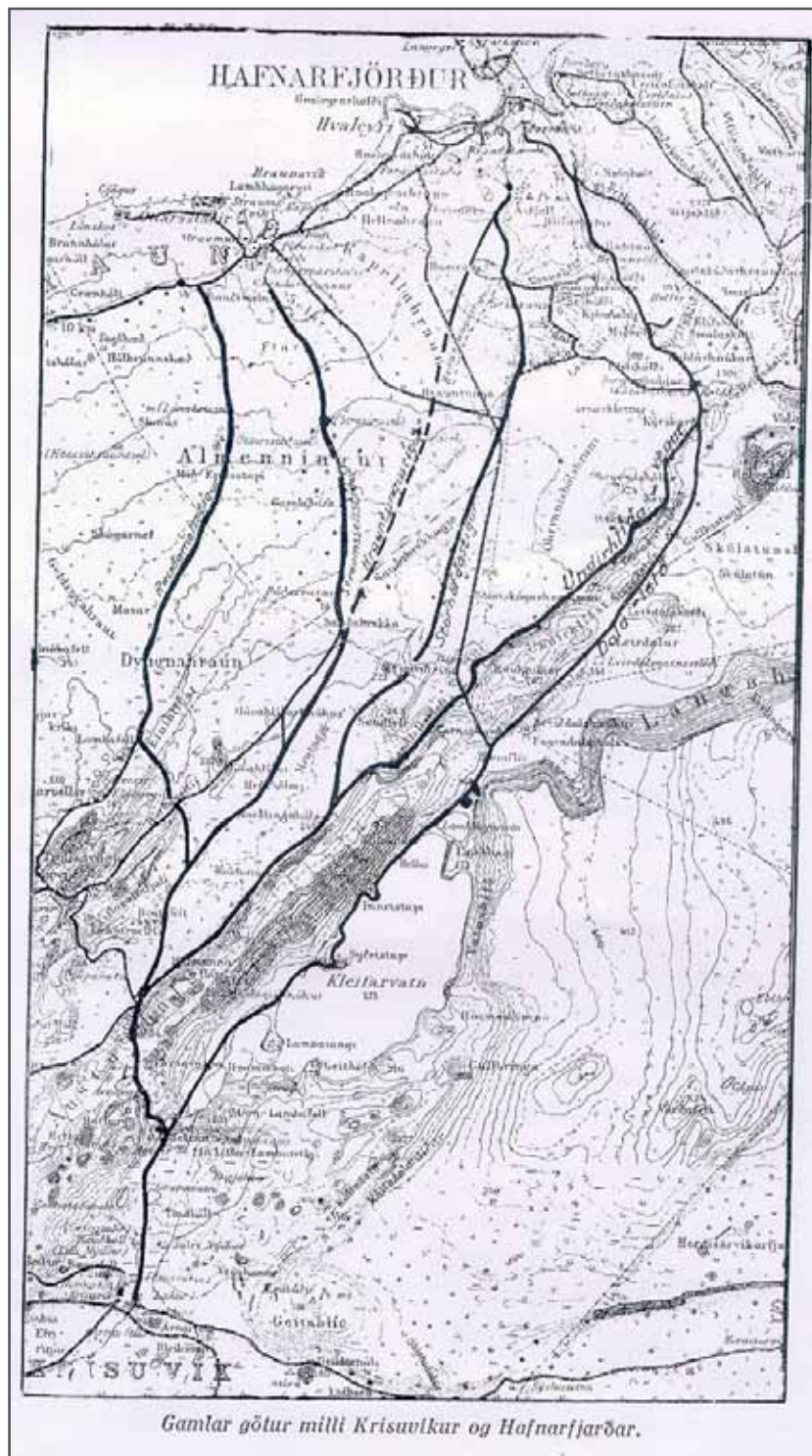
Járnafrekt þótti oft á þjóðleiðum, samanber visu þessa:

**„Eru í hrauni Ögmundar
ótal margir þröskuldar,
fáka meiða fætunarnar
og fyrir oss brjóta skeifurnar“.**

Er því að ég minntist á Ögmundarhraun, sem liggur skammt vestur af Krýsuvík, milli Mælifells og Latfjalls, og gengur í sjó fram vestan Krýsuvíkurbergs, 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 vegarbot er sögð. Bóndinn í Krýsuvík átti þræl þann, er Ögmundur hét, og lagði sá hug á 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 tilbóði 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 tynast, með niðurlagðri umferð um fornar slóðir.“



Mynd 30: Uppdráttur Ó. Þ. af Selvogsgötu. Árb. HÍF 1943-48.



Mynd 31: Hér sést hinn forni Ögmundarstígur. Mynd í eigu Jóns Guðmundssonar, myndin tekin um 1930.



Mynd 32: Ögmundarstígur í dag, leifar gamla vagnvegarins sem og fyrsta bílvegarins. Höfundur.

Í Lögberg-Heimskringlu árið 1965 skrifar fyrrnefndur Ólafur langa grein um hinar fornu þjóðleiðir undir fyrirsögninni „Uppgrónir þjóðvegir“. Þar segir hann m.a.:³⁰

„Hinar fornu götur þessa lands, lifæðar 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 borgarbókavörður 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

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

Vörður

Helsta skráða heimildin um vörðu er í Landnámu; svonefnd Rangaðavarða.

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 hærri 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 sjálfrennireiðavegirir við þeim eldri og þar með urðu vörðurnar smám saman óþarfar í landslaginu.

Vörður hafa verið til marga hluta nytsamlegar 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 (Skógfellastígur næst Grindavík), en einnig hringlaga (ofan við Auðnasel) eða tilviljunarkenndar, með “stelpu- og strákalagi” (Hafnir, Merkines, Prestastígur og Strandarheiði) 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



Mynd 33: Ögmundarstígur, hin forna þjóð milli Grindavíkur og Krýsuvíkur, er í raun stuttur kafli yfir Ögmundarhraun á Krýsuvíkurveginum (Ísólfskálavegi), en hefur varðveist þrátt fyrir ágang vagnvegagerðar í byrjun 4. áratugar 20. aldar. Höfundur.



Mynd 34: Gamla Krýsuvíkurleiðin (Ísólfskálavegurinn) frá Grindavík. Arnarfell framundan. Höfundur.



Mynd 35: Varða á Alfaraleiðinni milli Hafnarfjarðar og Hvassahrauns. Höfundur.

tvenns konar merkingu – a) að halda þeim, er þar var dysjaður, niðri eða b) að öðlast fararheill. Þær voru einnig reistar sem minningarmörk (um fólk, sem hafði dáíð á þeim stað, sem þær voru síðan reistar á, sbr. Þyrluvarðan, Ólafsvarða og Stúlkugarða).

Vörður voru líka oft hlaðnar sem kennileiti, t.d. frá sjó eða sem mið að ákveðnum stað eða sjóleið (yfirleitt mjög stórar eða háttstandandi), á landamerkjum (til að aðgreina mörk jarða eða svæða), við greni (oft litlar (kannski steinn á steini) og yfirleitt þrjár stutt frá hverri annari – grenið í miðjunni), við upphaf vega eða vegamóta (og þá oft tvær eða þrjár hlið við hlið (fór eftir fjölda gatna, sem komu þar saman s.s. Rauðamelsstígur, Óttarstaðaselsstígur og Skógargata), ofan við mannvirki (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 (Hóp við Grindavík,

Þórkötlustaðanes, Nesjar), og þannig mætti lengi telja. Beinakerlingar eða skilaboðavörður voru t.a.m. ekki óþekktar.



Mynd 36: Stæðilegar vörður eiga það til að falla og jafnvel hverfa ofan í svörðinn. Höfundur.

Nafnkenndar vörður á Reykjaneskaganum eru a.m.k. 130 talsins, auk allra þeirra hundruða, sem fylgja röðum gamalla gatna og kennimerkjum (sjá meðfylgjandi vörðukort). 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 höfð út úr vörðunni götumegin (Hvalsnesleiðin, Árnastígur). Svo var einnig oft á gatnamótum.

Í seinni tíð má æ oft sjá fólk hlaða vörður, yfirleitt skammt utan alfaraleiða. Þessar vörður

eiga væntanlega að vera minnisvarðar fólksins um veru þess á þessum stað á tilgreindum tíma. Eftir að fólk er farið gefur varðan sjálf í rauninni ekkert til kynna, nema að vera öðrum til ama og afleiðingar. Hafa ber í huga að fyrrum voru vörður hlaðnar til leiðbeininga fyrir aðra, en ekki einungis þá, sem hlóðu þær.

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, Skógfellaleiðina að hluta og Árnastíg að hluta 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. Glöggskyggir sjá vel þessar jarðlægu “grjóthringi” á jörðinni og geta fylgt þeim eins og til var ætlast. Skiptir þá engu hversu háreist hrúgan er.

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 verið úr sléttum grágrýtishellum auk þess sem vörður eru einfaldlegar misjafnlega gamlar. Þannig standa t.a.m. enn margar vörður, sem hlaðnar voru við Hlíðarveginn á fjórða áratugi 20. aldar, á meðan nær allar vörðurnar á Selvogsgötunni eru fallnar, en á milli leiðanna eru einungis nokkrir tugi metra.



Mynd 37: Varða á Prestshól við Prestastíg. Slíkar vörður hafa í heimildum verið nefndar „strákur“ eða „stúlka“. Höfundur.

Þjóðsögur eru til um vörður, líkt og annað dulumhjúpað. Þannig 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 sem dæmi nefna þjóðsöguna um

Herdísi og Krýsu. Vörður voru hlaðnar í Kerlingadal um landamerkjastrið þeirra - að þeim látnum. Sjá má þær enn við gömlu þjóðleiðina. Í niðurlagi sögunnar segir að “nú segir ekki af ferðum þeirra grannkvinnanna fyrr en Krýs kemur þar á götunni sem hún liggur yfir hina nyrztu Eldborgina, þá kemur Herdís í flasið á henni að sunnan. Þegar þær hittust varð fátt af kveðjum, en því fleira af illyrðum á milli þeirra er hvor um sig þóttist eiga land það er þær stóðu á. Ekki er þess að vísu getið hvernig hvorri um sig hafi farið orð, en svo lauk að hvor hézt við aðra vegna landadeildarinnar. Lagði þá Krýs það á Herdís að allur ætur silungur skyldi hverfa úr veiðitjörn hennar, en verða aftur full af loðsilungi, sumir segja öfugugga. En Herdís lagði það aftur á Krýs að allur silungur í veiðivötnum hennar skyldi verða að hornsílum. Enn lagði Krýs það á Herdísarvík að þaðan skyldi tynast tvær eða þrjár skipshafnir. Herdís mælti aftur það um fyrir Krýsuvík að starengið þar skyldi smásökkva á hverjum 20 árum, en koma upp á jafnlöngum tíma. Eftir þessi ummæli sprungu þær báðar þar sem þær stóðu og eru þær dysjaðar báðar til vinstri handar við götuna þegar riðið er út í Krýsuvík norðan til á Eldborginni nyrztu, og sér dysirnar þar enn; dys Krýsar er það sem nær er Krýsuvík, en Herdísar hitt sem fjær er. Meðan þær voru að mæla hvor um fyrir annarri kom að þeim smalinn úr Krýsuvík, en svo brá honum við heitingar þeirra að hann féll þegar dauður niður og er hann dysjaður hægra megin við götuna þar upp undan sem þeirra dys er niður undan svo ekki skilur nema gatan ein. Dys þeirra grannkonanna eru enn kölluð Krýs og Herdís og þar með eru þau kölluð sýsluskilin Gullbringusýslu og Árnassýslu, svo eru þau og talin landamerki milli Krýsuvíkur og Herdísarvíkur.”³¹

Þá má nefna vörðunar á Vörðufelli. Þar segir m.a. að “svo er sagt að ræningjar hafi komið í land ekki langt frá Krýsuvíkurlandi 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

31 Jón Árnason I 459



Mynd 38: Brúnavörður milli Húshólma og Óbrinnishólma – fiskimið. Höfundur.

bjóst hann strax með sendimanni, en er þeir sáu heim að bænum þá hafði ræningjaflokkurinn staðar numið á hóli 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 fellid síðan Vörðufell”.³²

Í seinni tíð hafa gamlar vörður verið endurhlaðnar. Oft hefur þá verið tilviljun háð hvoru megin gömlu götunnar þar hafa verið hlaðnar. Víða má þó enn sjá leifar af gömlu vörðunni.

Fyrrum var hverjum vinnufærum manni gert skylt að vinna hluta úr ári við garð- eða grjóthleðslu. Hægt var og að skylda búandi menn til að hlaða vörður. Þannig krafðist presturinn í Höfnum, sem einnig var prestur í Grindavík, þess af bændum þar í sveitum að hver þeirra skyldi hlaða a.m.k. eina vörðu og jafnvel tvær á þeirri leið, sem síðan varð nefnd Prestastígur. Vörðurnar voru með jöfnu millibili, nokkurn veginn jafn háar og allar sömu megin við götuna. Þó er ein varða ólíkar hinum. Það er varðan á Presthól. Hún er klofin. Segja má að vörðuröðin lýsi vel samfélaginu og fólkinu, sem það mótar; flestar öðrum líkar, en þó ekki án undantekninga. Einn hleðslumaðurinn hefur ákveðið að gera sína vörðu öðruvísi og kannski meira eftir sínu höfði. Eflaust hefur það kostað mikla umræðu og jafnvel fordæmingu á sínum tíma, en í dag er þetta sú varða, sem vekur hvað mesta athygli og er hvað eftirminnilegust á þessari 16 km löngu leið.

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

³² Jón Árnason III 505.



Mynd 39: Dysjar Herðisar og Krýsu, sem og smalans fremst neðst í Kerlingardal. Höfundur.

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,



Mynd 40: Vörðufellsrétt. Höfundur.



Mynd 41: Varða á Skipstíg sunnan Lats. Höfundur.



Mynd 42: Varða á Skipsstíg. Höfundur.

að þeirra fólk gæti fundið aftur með sem minnstri fyrirhöfn. 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“ 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.³³ Síðan sáu ferðalangar, sem að komu, vörðuna á hálsinum, sem er táknrænn áfangi 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 1995.³⁴



Mynd 43: Dysin á Bláfellshálsi. Höfundur.

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

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



Mynd 44: Varða við Árnastíg Vörðurnar við stíginn hafa sennilega verið reistar um aldarmótin 1900. Höfundur.

Vörður og varðaðar leiðir

“Vörður munu aldrei taldar til stórvirkja í byggingarlist, en engu að síður eiga þær sér afar langan aldur. Giskað hefur verið á að þær séu meðal þess fyrsta sem fjarlægir forfeður okkar á steinöld tóku sér fyrir hendur í mannvirkjagerð. Síðan hafa menn verið að hlaða vörður á öllum tímum sögunnar og notað þær sem viðmiðun í margvíslegum tilgangi.

Á fyrri öldum voru vörður nýttar í nálægum löndum til að merkja leiðir um fjöll og óbyggðir; sýna landamæri og skil á milli bújarða, benda á siglingaleiðir með ströndum fram og til að vísa á fengsæl fiskimið, svo að eitthvað sé nefnt. Þessar venjur við vörðuhleðslu fluttu landnámsmenn með sér hingað, þegar þeir komu siglandi frá Noregi, Bretlandseyjum og víðar að á 9. og 10. öld og settust hér að. Vörður voru af margvíslegum stærðum og gerðum. Í fyrstu hafa þær verið einfaldar og helst gerðar með þeim hætti að setja einn stein upp á annan og síðan koll af kolli. En brátt hefur mönnum lærst að vanda meira til verksins, raða mörgum steinum saman í þyrpingu, helst hellusteinum, og hlaða síðan hverju steinalaginu ofan á annað, þar til komin var myndarleg varða, jafnvel meira en mannhæðar há. Slíkar vandlega hlaðnar vörður gátu staðið um tugi ára, án þess að haggast, og jafnvel öld fram af öld, svo sem dæmin sanna.

Varðaðar leiðir frá landnámi

Landnámsmenn Íslands komu að auðu landi og óbyggðu að mestu. Fyrstu árin í nýju landi hafa farið í að kanna næsta umhverfi á hverjum stað og síðan í framhaldi af því að leita hagkvæmra leiða milli byggða. Fyrst í stað könnuðu menn hinar skemmri leiðir, en fljótlega lögðu þeir land undir fót til að leita leiða milli landshluta. Líður þá ekki á löngu, þar til þeir þekkja deili á helstu hálendisleiðum um landið þvert og endilangt. Að sjálfsögðu urðu þessir landnemar að sýna mikla gætni og varúð, þegar þeir fóru um fjöll og óbyggðir í landi sem þeir þekktu lítið sem ekkert til. Þess vegna merktu þeir gjarna leiðir sínar með því að hlaða vörður, enda grjót tiltækt næstum hvarvetna á fjöllum. Slík leiðarmerki komu sér vel til að rata sömu leið tilbaka og þá ekki síður fyrir hina sem á eftir komu.

Frásagnir af hálendisferðum manna ná aftur til landnámsaldar og fyrsti nafngetni fjallvegurinn var Kjalvegur sem er leiðin frá Norðurlandi til Suðurlands, milli Hofsjökuls og Langjökuls. Og í þessum sögum er þess getið að landkönnuðirnir merktu leiðir sínar með því að hlaða vörður. Má því eiginlega slá því föstu að vörðuhleðsla sé nokkuð jafngömul mannabyggð í landinu. Þannig segir

Landnáma frá fyrstu mannaferðum um Kjalveg og öruggt má telja að brátt hafi vörðum fjölgað svo, að Rangádarvarða hafi aðeins verið ein af mörgum á þessu fjölfarna hálendisvegi. En elsta heimild um mannaferðir á Sprengisandsleið er að finna í Njálu. Þar segir að Kári Sölmundarson hafi fengið Björn hvíta Kaðalsson í Þórsmörk til að bera það út að hann mundi hafa ridið norður Gásasand til fundar við Guðmund ríka á Möðruvöllum. Þóttist hann með þessu vilja forða sér frá brennumönnum, en raunar var hann aðeins að villa um fyrir óvininum. Talið er fullvíst að átt sé við Sprengisand, þegar talað er um Gásasand, og virðist þetta þá hafa verið þekkt leið. Ekki er þó getið um vörður, en gera



Mynd 45: Varða á Kjalvegi. Skúli Þór Magnússon.

má ráð fyrir að snemma hafi slík leiðarmerki komið til þar á hálandinu. Ekki er heldur getið um vörður, þegar Sámur Bjarnason fór af Jökuldal, vestur um Möðrudalsöræfi og til Herðibreiðstungu og í Króksdal og suður á Sand. Loks kom hann svo með mönnum sínum ofan í Sauðafell og hélt þaðan vestur til Þingvalla, þar sem hann sótti Hrafnkel Freysgoða til sektar fyrir drápið á Einari Þorbjarnarsyni, smalamanni hans. Vafalaust hefur Sámur haft eitthvað til að miða við í ferð sinni og trúlega hefur Sprengisandur snemma verið varðaður, þótt ekki fari sögum af. Í lýsingu Eiríks Hafliðasonar frá því um 1740 eru að minnsta kosti nefndar vörður á Sprengisandi. Þar nefnir hann stað á sandinum sem hann segir að heiti Sveinar og „eru þar klappir með nokkrum vörðum”.

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 hinna fornu þriggja stunda skiptingu dagsins glögg vitni, 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 örnefni enn vera á sínum stað.

Vörður sem minnismarki

Á öllum tímum hafa menn líka hlaðið vörður sem minnismarki um tiltekna atburði, svo að þeir féllu síður í gleysku. Eitt gleggsta dæmið um slíkt eru, til dæmis, Hallbjarnarvörður sem standa við Kaldadalsleið, nokkru norðar en Biskupsbrekka. Vörður þessar eru hinar staðilegustu, þótt aldnar séu. í Landnámu segir frá uppruna varðanna. Af frásögn Landnámu má vera augljóst að Hallbjarnarvörður voru hlaðnar sem bautasteinar yfir þá sem féllu og þá ein fyrir hvern mann. Þannig hlóðu menn vörður til minningar um vígafarli og aðra válega atburði og hefur svo trúlega verið á öllum tímum. En menn minntust líka merkra og gleðilegra atburða með því að hlaða vörður. Nægir í því sambandi að benda á Konungsvörðuna á Holtavörðuheidi sem hlaðin var til að minnast

Norðurlandsferðar Kristjáns konungs X. og föruneytis hans árið 1936.

Einnig má minna á vörðubyrpingu sem stendur við veginn milli ána Skálmur og Hólmsár á austanverðum Mýrdalssandi. Staðurinn heitir Laufskálavarða og fyrrum var það venja að allir sem þar færu um í fyrsta skipti skyldu hlaða vörðu sér til fararheilla. Sagan segir að þarna hafi staðið býlið Laufskálar sem hafi eyðst í Kötluhlaupi fyrir mörgum öldum. Mörg önnur örnefni í landinu eru kennd við vörður. Má benda á Vörðufell á Skeiðum sem dæmi og einnig Fimmvörðuháls



Mynd 46: Varðan við Kaldadalsleið. Ásgeir Þorvaldsson.



Mynd 47: Konungsvarðan á Holtavörðuheiði. Einar Sveinbjörnsson.

sem er hálandur fjallshryggur milli Eyjafjallajökuls og Mýrdalsjökuls. En þótt vörður væru víða hlaðnar til minningar um menn og atburði, þá fer það ekki milli mála að oftast voru þær settar upp sem vegvísar á hálandisleiðum og annars staðar, þar sem slík mannvirki voru talin gagnleg. Fornmenn ferðuðust um hálandið milli landshluta og lengi fram eftir öldum þeystu þar um biskupar og aðrir höfðingjar og embættismenn með flokka sína og fylgdarmenn. Margir aðrir eins og vermenn, skreiðarflutningamenn, kaupafólk og fleiri fóru líka um fjöllin sinna erinda og hélst svo lengi. En þegar kemur fram á 18. öld virðist tekið að draga mjög úr slíkum hálandisferðum, því að eitt

af því sem Landsnefndin 1770 leggur áherslu á til viðreisnar með þjóðinni er að lagfærðir verði sem flestir fjallvegir ásamt með ýmsum öðrum samgöngubótum. Lítið varð þó úr slíkum framkvæmdum, en vist er að farið var um Sprengisand árið 1772 í tilraunarskyni og þá hafði sú leið ekki verið farin um 30 ára skeið. Þann leiðangur fór Einar Brynjólfsson á Stóra-Núpi með föruneysi. Í ferðinni rákust þeir á útilegumanninn Fjalla-Eyvind og fylgikonu hans Höllu við kofa sinn í Eyvindarveri og fluttu til byggða, svo sem frægt varð. Annars varð lítið úr margri umbótaviðleitni á 18. öld sakir langvarandi harðinda og náttúruhamfara sem næstum höfðu gert út af við þjóðina. Þó komst á árið 1776 skipuleg pósthjónusta og landpóstar tóku þá að ferðast um byggðir og óbyggðir. Kjalvegur hafði alltaf verið fjölfarin leið, en árið 1780 urðu þar úti þeir bræðurnir Bjarni og Einar frá Reynisstað og förunautar þeirra. Hafði sá atburður mikil áhrif á fólk og tók mjög fyrir ferðir um fjallveginn um árabil. Alltaf fóru þó einhverjir þar um og árið 1794 var Sveinn Pálsson læknir þar á ferð. Lenti hann þá í hinu versta vedri og villtist. En hann rataði á rétta leið, þegar hann fann vörður nokkrar í Kjalhrauni sem vísuðu honum til vegar.



Mynd 48: Skreiðarlest í Ögmundarhrauni. Ljósmyndari óþekktur.

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



Mynd 49: Laufskálavarða/-vörður. Höfundur.



Mynd 50: Varða á Vatnahjalla. www.google.is/

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 og hlaðnar um 100 vörður á leiðinni yfir Holtavörðuheiði. 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, Grimstunguheiði 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.

Varðaðar leiðir um aldarmót [1900

En hreyfing komst aftur á þessi mál undir aldarmótin síðustu. Árið 1897 kom hingað til lands danskur vísindamaður, Daniel Bruun að nafni, og ferðaðist víða í því skyni að rannsaka eyðibýli og fleira. Páll Briem, amtmaður að norðan og austan, kynntist Daniel þessum og fékk hann til að kanna vegastæði á nokkrum hálendisleiðum í ferðum sínum. Í framhaldi af því var Kjalvegur merktur og varðaður sumrin 1898 og 99. Það verk unnu að mestu tveir skagfirskir bændur, Indriði Arnason á Írafelli og Magnús Jónsson í Gilhaga. Síðan sneru þeir Páll og Daniel sér að Sprengisandsleið. Fylgdarmaður Danans, Jón Oddsson, varðaði leiðina úr Bárðardal og suður fyrir Kiðagil sumarið 1901. Á næstu árum var verkinu haldið áfram og lokið við það um sumarið 1906. Þessa vörðuhleðslu önnuðust að mestu Jón Oddsson, Jón Þorkelsson og Eiríkur Sigurðsson, allir úr Bárðardal. Við þessa framkvæmd var tæknin komin á svo hátt stig að þeir félagar höfðu hest og kerru til að draga saman grjót í vörðurnar. Í framhaldi af þessum samgöngubótum á helstu hálendisvegum tóku menn víða að lagfæra vegi um fjöll og heiðar milli byggða og þá jafnframt að hressa við gamlar vörður og hlaða upp nýjar. Má í því sambandi benda á leiðina um Mývatns- og Möðrudalsöræfi sem og Jökuldalsheiði og marga aðra fjallvegi úti um allt land. Síðasta skipulagða stórátakið sem gert var í því að hlaða vörður á hálendisleiðum var árið 1922. Þá unnu sumarlangt við að reisa sæluhús á Hveravöllum og varða Kjalveg að nýju þeir Halldór Jónsson frá Hrauntúni í Þingvallasveit, Helgi Sigurðsson, verkfræðingur og síðar hitaveitustjóri í Reykjavík, og maður að nafni Þorkell Guðmundsson. Eitthvað munu menn síðar hafa merkt leiðir með því að hlaða vörður og gera enn, þótt brátt kæmi að því að ný vegamerki leystu vörðurnar af hólmi, en það var þegar mönnum lærðist að setja tréstikur meðfram vegum og enn síðar grönn plaströr, máluð í skærum litum.



Mynd 51: Leiðangur Daniels Bruun árið 1897. Daniel Bruun.



Mynd 52: Sæluhús við Aðalsmannsvötn á Sprengisandsleið. Daniel Bruun.



Mynd 53: Sæluhúsið á Hveravöllum. Vala Rún.

Vörður sem dægurvöl

En þó halda menn áfram að hlaða vörður og oft er það aðeins gert til skemmtunar. Dæmi um slíkt sjáum við á Langahrygg sem liggur í 727 m. hæð yfir sjó og er hæsti staðurinn á Kaldadalsleið. Þar stansa ferðamenn gjarna og leggja steina í vörður sem þar eru fyrir eða hlaða nýjar. Sama má segja um vörðu eina mikla eða grjótdyngju á Bláfellshálsi við Kjalveg. Þar skemmta margir ferðamenn sér við að bæta nokkrum steinum við það sem fyrir er, svo að þetta vörðumannvirki verður sífellt hærra og gildara með ári hverju.

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.

Nefnd var hér að framan beinakerling á Sprengisandi og önnur vel þekkt var á Stórasandi og enn ein á Kjalvegi. Þá má geta um alþekktu beinakerlingu á Smjörvatnsheiði á Austurlandi og aðra á Þorskafjarðarheiði fyrir vestan og að sjálfsögðu ýmsar aðrar. Um beinakerlinguna á Kili er til vísa ein sem talin mun vera frá 18. öld, ef ekki eldri, og hljóðar svo: Hér er Grettis gamla borg - sem gott er við að una, em eg hryggur út af sorg eftir kerlinguna.

Þá má minna á beinakerlingu eina sem fyrrum stóð á miðri Höfðabrekkuheiði, þar sem lestamenn og aðrir ferðalangar höfðu fastan áningarstað. Fyrir munn hennar var eftirfarandi vísa gerð: Veri þeir

allir velkomnir sem við mig spjalla í tryggðum; eg get valla unað mér ein í fjallabyggðum.



Mynd 54: Beinakerling við Hrafninnusker. Wikipedia.com.

En frægust allra þessara kerlinga mun þó vera Beinakerlingin á Kaldadal, en hún stendur þar sem talin var hálfnuð leið frá Þingvöllum til Húsafells. Í orðastað þessarar viðfrægu 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.

Þáll lögmaður Vídalín 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 riður norður.

Auðvelt væri að halda áfram með að rifja upp gamlar beinakerlingarvísur sem margar hverjar eru haglega gerðar. En oft þóttu þær grófar í meira lagi, svo að best fer á að láta hér staðar numið að sinni. Breyttir samgönguhættir á bilaöld og meiri hraði en fyrrum hafa valdið því að menn nú á tímum staldra lítt við hjá fornum vörðum á fjallvegum og fágætt mun orðið að kveðnar séu beinakerlingavísur. Þó munu finnast þess dæmi jafnvel nú á síðari hluta 20. aldar, svo sem þessi staka sem Gísli Gestsson, er lengi var starfsmaður við Þjóðminjasafn Íslands, kvað fyrir munn einhverrar beinakerlingar fyrir nokkrum áratugum:



Mynd 55: Tóftir sæluhússins við Draugatjörn vestan Kolviðarhóls á leiðinni milli Reykjavíkur og Ölfuss um Hellisskarð. Höfundur.



Mynd 56: Nýtt sæluhús var byggt upp úr hinu gamla á Kolviðarhóli. Myndin sýnir teikningu Höskuldar Björnssonar af sæluhúsinu að Kolviðarhóli, reist 1844 en rífið 1845. Þetta var eina húsið á hólnum til 1847. www.centrum.is.

**Hrellir kellu vol og víl,
valla er góðs að bíða.
Allir kallar aka í bíl,
allir hættir að ríða.”**

Í þremur tölublöðum Mána, árgangi 1879-1880, er m.a. fjallað um fjallvegu, vörður og sæluhús:³⁵

„Um fjallvegu, vörður og sæluhús

Til þess að greiða samgöngur og tryggja félagsskap milli sveita og héraða má fyrst telja þjóðveguna. Félög voru 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. Hvervetna erlendis þar sem 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 lögun 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 gagnkunnugurhonum, en af slíku geta menn opt komist í vandræði og jafnvel beðið 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 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 pósthferðir, og menn eru sendir með áriðandi bréf og sendingar, er fljótt og áreiðanlega eiga að komast til skila. Erendis 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.“

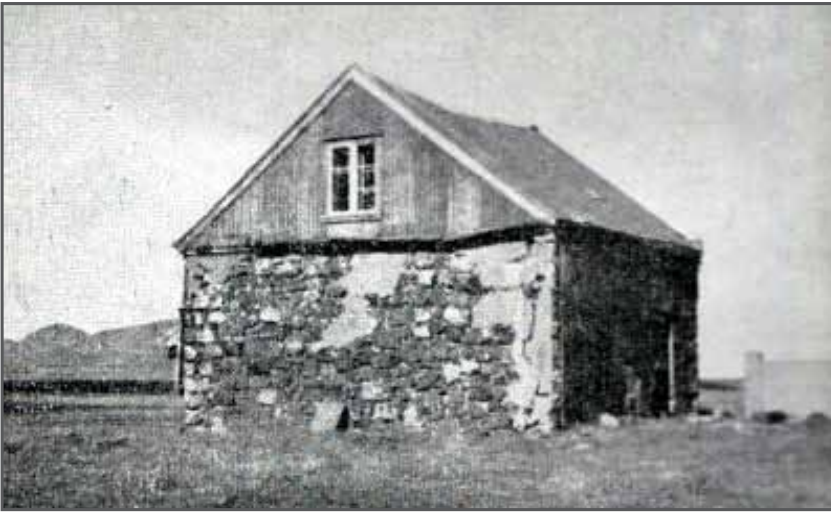


Mynd 57: Nýtt sæluhús á Kolviðarhóli tók við af sæluhúsinu við Draugatjörn. Ljósmyndari ókunnur.

Svo mörg voru þau orð, en það var meira skrifað um sama efni, enda eitt hið mikilvægasta á þessum tíma: ³⁶

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

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



Mynd 58: Fyrir 1958 var reist sérstakt „gestgjafahús“ á Kolviðarhóli. www.centrum.is.

„Um fjallvegi, vörður og sæluhús (framhald).“

Þegar lengra er haldið áfram yfir Suðurlandið, má telja Reykjanesfjallgarðinn; yfir hann liggja 7 alfaravegir, Nyrstur er Kaldadalsvegur milli Þingvallasveitar og Kalmannstungu, þá Mosfellsheiði milli Kárastaða í Þingvallasveit og Mýdals í Mosfellsveit; þá Dyravegur suður um Henglafjöll milli Grímsness og Mosfellsveitar, 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 Ölvers og Selvogs að austan og Kaldársels að sunnan, þá Sandakravegur milli Krýsarvíkur og Kvíguvoga. Allir voru vegir þessir yfir Reykjanesfjallgarð mjög farnir á vetur. (Frh. síðar)“

Og að lokum:³⁷

Um fjallvegi, vörður og sæluhús (Niðurl.)

Auk þeirra fjallvega sem nú eru taldir, eru enn margir aðrir vegir, er sjaldnar eru farnir og alls eigi nema á sumrum, t. d. Kjalvegur, Eyfirðingavegur, Sprengisandsvegur, Vatnajökulsvegur o.fl. Nokkrir af vegum þeim, er áður eru taldir, hafa reyndar fengið allgóða lögun, en hvergi nærri fullkomna til þess, að þeir gætu heitið vetrarvegir, þar eð flesta þeirra vantar sæluhús og vörður eða einhver glögg einkenni, er ferðamenn gætu óhultir rétt sig eptir, ef veður eru misjöfn. Það sjá allir hvað póstferðirnar eru nauðsynlegar, og án þeirra getur enginn félagsskapur né samgöngur orðið að góðum notum, en það sjá líka allir hve örðuga og geigvænlega leið póstar eiga fyrir höndum á vetrum, er þeir í tvísýnu veðri og illri færð eins og þá opt kemur fyrir, verða að ferðast um þessar heiðar og eyðimerkur til þess að ná til byggða. 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 stadið nokkuð hátt, svo eigi þyrfti að óttast fyrir að snjó legði yfir þær; ef þær stæðu mjög nærri veginum, ætlum vér hättara við að þær kynnu fremur að falla ef ógætlega 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



Mynd 59: Sængukonuhellir í Ögmundarhrauni var sæluhús fyrir á öldum. Nú er það fjarri núverandi alfaraleiðinni, Suðurstrandvegi. Höfundur.

37 Máni, 1. árg 1879-1880, 8. tbl. bls. 60-61



Mynd 60: Dæmi um „Vörðuvísi“ á Árnastíg. Það bendir til þess að vörðurnar hafi verið hlaðnar eftir konungstilskipunina 1857. Höfundur.

er undarleg vanhirda 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 mannlauisir, svo þeir undir eins fína niður, og verða að litlum notum. Í nokkrum óbyggðum landsins er þar á móti gnægð af villuvörðum, er nauðsynlegt væri að felldar væru niður til grunna. Vér viljum taka til dæmis hér syðra heiðina, er liggur frá Vogastapa og suður á Garðskaga, milli Hafna, Rosmhvalsneshrepps, Garðs, Leiru, Keflavíkur og Njarðvika. Heiði þessi er allstór, smáhólótt, og ákaflega villugjörn, en svo að segja er varða þar á hverjum hól, og verða þær að líkindum fleiri mönnum að bana, en illt loptslag þar, draugar og staupagjafir í Keflavík, sem hingað til hefir verið álitid að væri orsök til þess, að svo margir hafa orðið úti og dáid þar í heiðinni. Ef vissar vörður væru í heiði þessari, er vel mætti rekja sig eptir og engar villuvörður (draugar í heiðinni) í kring, mundu færri verða þar úti. Villuvörður þessar hafa smalar eða þeir er staðið hafa yfir fé að líkindum hlaðið sér til dægrastyttingar, en eigi gætt þeirra afleiðinga, er verða kynni af verki þeirra fyrir ókunna ferðamenn.“

Þegar horft er til varða á þétthlöðnum hesta- og vagnvegum Reykjanesskagans, s.s. Skipsstíg, Árnastíg og Prestastíg (Skógfellavegur og Sandakravevegur urðu aldrei ruddir sem vagnvegir) 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 vegaumbótarlaga frumvarpi frá 1857:³⁸

„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 annari, 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“.



Mynd 61: Varða með vörðuvísi á norðanverðum Skipsstíg. Höfundur.

38 Alþingistíðindi 1857



Mynd 62: Efri Dauðsmannsvarða ofan við Sandgerði. Hún var endurhlaðin af Sigurði Eiríkssyni í Norðurkoti og Guðmundi, félagá hans, árið 1999. Höfundur.



Mynd 63: Vegir, götur og stígar út frá Grindavík forðum daga. Höfundur.

Gömlu Grindavíkurvegir

Grindavík var um aldir ein mesta “gullkista” Skálholtsbiskups. Afurðir þaðan brauðfæddu t.a.m. alla skólasveina stólsins sem og heimilisfólkið, þ.á.m. biskupinn sjálfan. Sagt er og að biskupinn hafi af og til nartað í fisk frá Grindavík, öðrum til samlætis. Aðal útflutningsafurðir Biskupsstóls komu og

frá Grindavík. Það þarf því engan að undra að göturnar fyrrnefndu hafi markast djúpt í hraunhelluna undan hinni miklu umferð - því flestir, sem komu til Grindavíkur, fóru reyndar þaðan aftur, sumir þó seint og um síðir.



Mynd 64: Gerðavellir, sögu- og minjakort árið 2009. Höfundur.

Grópför gatnanna í hraunhellunni gætu jafnvel verið eldri en byggðin, þ.e. landnám Molda-Gnúps árið 934. Sundhnúkakraunið að austanverðu er t.d. 2400 ára. Eldvarpahraunin eldri, sem verja undirstöðuna að vestanverðu, eru frá svipuðum tíma. Um Sundhnúkakraunið liggur Vogavegurinn (Skógfellastígur) frá Járngerðarstöðum, Hópi og Þórkötlustöðum upp fyrir Skógfellin (algennt var að götur voru nefndar eftir ákvörðunarstað, sbr. Selvogsgötu frá Hafnarfirði í Selvog er einnig var nefndur Suðurfaravegur)). Í örnefnalýsingu fyrir Þórkötlustaði segir:³⁹

“Ofan við byggðina er geil í hraunið og byrjar þar gamli vegurinn frá Þórkötlustöðum til Voga og Hafnarfjarðar. Þar heitir Leynir (Þórkötlustaðaleyfir til aðgreiningar frá Hraunsleyni) og nær hann inn á móts við Vatnsheiði. Gatan liggur samhliða hraunríma. Vegurinn liggur austan Stóra-Skógfells og var nefndur þar Skógfellsvegur og tekur við af Sprengisandi”.

Um eldri Eldvarparhraunin lágu Skipsstígur frá Járngerðarstöðum og Árnastígur frá Húsatóftum. Þessar götur sameinuðust í eina við ofanverðan Rauðamel og enduðu í Njarðvíkum. Í örnefnalýsingu fyrir Járngerðarstaði segir:⁴⁰

”Á Gerðavöllum er allt fullt af gördum. Þeir eru hlaðnir á tvo vegu við vellina og eiga að vera eftir Junkarana en þeir reru til skiptis eftir veðri úr Grindavík og Höfnum (Njarðvíkum) eftir því

39 Örnefnalýsing fyrir Þórkötlustaðahverfi (Örnefnastofnun Íslands)

40 Örnefnalýsing fyrir Járngerðarstaði (Örnefnastofnun Íslands)



Mynd 65: Junkaragerði á Gerðavöllum. Höfundur.

sem sögurnar segja. Fóru þeir með skipin á milli og hét þar Skipsstígur”.

Sumir hafa nefnt stíg þennan Skipstíg (Skipsstíg) eða Skipastíg, einnig Járngerðarstaðagötu. Ekkert af því er vitlausara en annað. Hluti Skipsstígsins, norðvestan undir Lágafelli, var líkt og síðar segir frá gerður upp sem vagnvegur skömmu eftir aldarmótin 1900. Um var að ræða atvinnubótavinnu er dugði skammt við endurnýjun vegarins og aðlögun hans að nútímakröfum. Þá segir og um Árnastíg í örnefnalýsingu:⁴¹

”Rétt fyrir suðaustan Klifgjá er vegurinn ruddur og greiðfær. Heitir sá spölu Árnastígur. Árni nokkur, sem fyrrum bjó í Kviadal, litlu koti í Staðartúni, mun hafa rutt þennan stíg.”

“Prestastígur” hefur jafnan verið genginn í seinni tíð, en hans er hvorki getið í örnefnalýsingum fyrir Húsatóftir né Stað. Í örnefnalýsingu sem Vilhjálmur Hinrik Ívarsson gerði fyrir Hafnir er heiti götunnar ekki heldur nefnt, einungs:⁴²

“ Til norðvesturs er feikistór höll upp af gjárbarminum og heitir hann Presthóll. Meðfram honum lá hestagata frá Kalmanstjörn og undir Haugum til Grindavíkur. Vegur þessi var

varðaður og standa margar vel enn í dag”.

Prestastígur var reyndar til forðum, en þá lá hann frá Höfnum að Stað - um Hafnaheiði. Vörðubrot yfir heiðina gefa legu hans til kynna. Sú gata, sem seinna hefur verið genginn, og vörður upp hlaðnar, hefur fremur verið farin til skemmtunar en gagns því vörðurnar voru hlaðnar eftir að Staðarprestur hætti að þjóna Höfnum. Það á þó einungis við um nyrðri hlutann, þ.e. norðan Sandfellshæðar. Syðri hlutinn er hluti af gömlu götunni milli Staðar og Hafna. Prestastígurinn er þó allur eftir

sem áður áhugaverð leið fyrir þá sem nenna að hreyfa sig og vilja kynnast stórmerkilegri jarðfræði Reykjaness, s.s. flekakeningunni (Haugsvörðugjá), gosmyndunum á sprungureinum (Eldvörp og Stampar (Hörsl)) og tilurð nútímahrauna í bland við stórkostuleg dyngjugosin í Sandfellshæð, Háleyjabungu og Skálafelli.

Hér að framan hefur verið minnst á aðalleiðirnar, s.s. Árnastíg versus Skipstíg, Skógfellastíg (Vogaveg og Grindavíkurveg) og Prestastíg. Aðrar leiðir lágu og til Grindavíkur eða millum hverfanna í Grindavík. Auk þess lágu leiðir að tilteknum stöðum, s.s. selstígar frá Stað og Járngerðarstöðum að Baðsvallaseljunum og síðar upp á Selsvelli undir Núpshlíðarhálsi,



Mynd 66: Varða efst á Prestastíg, við Prestshól. Af ummerkjum að dæma virðist leiðin hafa verið vörðuð á svipuðum tíma og Árnastígur/Skipsstígur. Höfundur.

41 Örnefnalýsing fyrir Stað (Örnefnastofnun Íslands)

42 Hafnir (Hafnahreppur), Vilhjálmur Hinrik Ívarsson skráði; fæddur 12/8 1899, Eyvík, Grímsnesi, Árnassýslu; flytur að Merkinesi í Höfnum 1934



Mynd 67: Við Gyltustíg á Þorbirni. Höfundur.

frá Hópi að Hópsseli undir Selhálsi og frá Hrauni að Hraunsseli millum Þrengsla. Sandakravegurinn millum Ísuskála [Ísólfskála] kemur inn á seinni tíma kort og þá þjóðleið með sunnan- og vestanverðu Fagradalsfjalli. Aþreifanlegi merki eru þó um hann frá Sandhól áleiðis millum Skógfellanna, djúpt markaðan í hraunhelluna. Þarna mun hafa verið þýðingarmikil aðflutningsleið fyrrum, bæði að Selatöngum og fyrir austanmenna að verunum á norðanverðum Reykjaneskaganum, s.s. á Vatnsleysuströndinni.

Þá er í örnefnalýsingu getið um Gyltustíg:⁴³

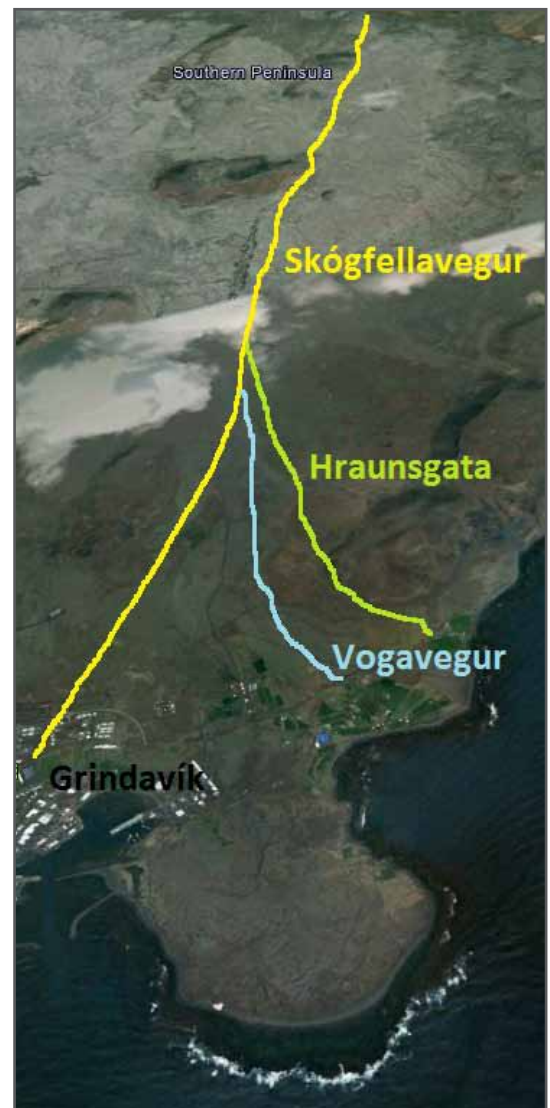
“Vestan við Klifhól, utan í fjallinu [Þorbirni] vestast, er Gyltustígur, eins konar hraunveggur. Hann er vestarlega í Þorbirni að sunnanverðu frá Lágafellstagli og upp úr”.

Innanhverfagötur má nefna t.d. Hraunkotsgötuna milli Hrauns og Hraunkots, þeirra austasta í Þórkötlustaðahverfi, Þórkötlustaðagötuna millum Hrauns og Þórkötlustaða og Eyrarveginn, eða

Randeidarveginn, millum Hrauns og Járngerðarstaða. Sú gata var einnig nefnd Kirkjugatan því hún var jafnframt kirkjuvegur Þórkötlustaðabúa um eiðið út að Staðarkirkju áður en kirkjan var flutt í Járngerðar-staðahverfi og endurvígð það árið 1909 og eiðið var grafið inn í Hópið. Sjá og örnefnalýsingu:⁴⁴

”Randeidarstígur er gata á milli Hrauns og Þórkötlustaða og var hann farinn áður fyrr er aðalumferðargatan lá fyrir neðan Þórkötlustaði og var þar komið á Eyrargötuna (LJ). Hét hún Eyrargata en litið markar fyrir henni nú. Önnur gata er norðar og liggur um Kirkjuhóla og fram hjá Hópi”. Síðar kom fyrrnefnd gata (vagnvegurinn) milli Þórkötlustaðahverfis og Járngerðar-staðahverfis um Hóp. Lá hún um svonefnda Kirkjuhóla og ofan hverfisins um “garðhliðið á Hrauni”.

Enn má nefna, þótt stuttur hafi verið, svonefndan “Hópsanga”, frá Hópi upp á Skógfellastíg (Grindavíkurveg). Enn ein meginleiðin inn á Skógfellaveginum frá Grindavíkurbæjunum var Hraunsgata. Lá hún frá Skógfellaveginum móts við Sundhnúk, skammt ofan gatnamóta Vogavegar, og síðan niður með hraunjöðrum Beinvörðuhrauns og Dalahrauns að Vatnsheiðadyngjunni. Lá hún milli Grenhóls og



Mynd 68: Þrjár meginleiðir fyrrum til norðurs frá Grindavík austanverðri. Höfundur.

43 Örnefnalýsing fyrir Járngerðarstaði (Örnefnastofnun Íslands)

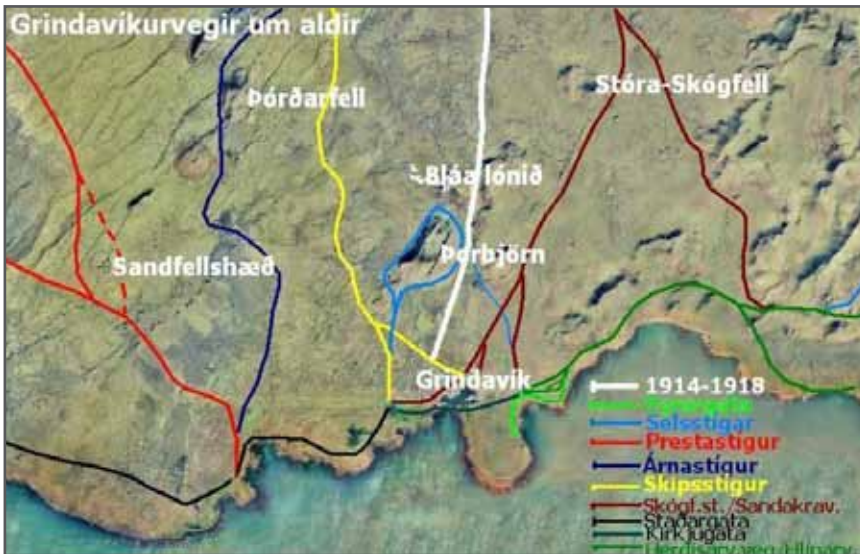
44 Örnefnalýsing fyrir Járngerðarstaði (Örnefnastofnun Íslands)

Húsafjallsaxlarinnar að Hrauni.

Enn eru ótaldir Ísólfskálavegur, bæði frá Hrauni um Skökugil upp á Siglubergsháls, bakleiðin vestan Hrafnahlíðar og Ögmundarstígurinn og Hlínavegurinn sem framhald af hvorutveggja til Krýsuvíkur. Einnig leið frá Þórkötlustöðum þvert á Skógfellaveg (Grindavíkurveg) yfir sunnanverðan Sýlingarfellsháls og áfram inn á Skipsstíg móts við Lat. Allar hafa þessar leiðir ákveðið menningargildi

því þær endurspeglar samgöngusögu svæðisins frá upphafi mannlegra vega.

Síðasta menningarverðmætið er krefjast mun þessa titils á næstu árum er gamli Grindavíkurvegurinn, sem lagður var á árunum 1914 til 1918. Nýjasti rennireiðarrenningur þessi varð til á sjöunda áratug 20. aldar. Auk hans liggja nú seinni tíma malarvegir vegir að Grindavík frá Reykjanesvita (upphaflega lagður 1918) og frá Krýsuvík (Ögmundarstígur og Hlínavegur) 1956.



Mynd 69: Meginleiðir til og frá Grindavík frá upphafi vega. Höfundur.

Í Landnámu (Sturlubók) er þess getið að Molda-Gnúpur Hrólfsson hafi numið Grindavík, líklega um 934, og Þórir haustmyrkur Vígbóðsson nam Selvog og Krýsuvík. Synir Molda-Gnúps voru Gnúpur, Björn, Þorsteinn og Þórður. Eiginkona Gnúps var Arnbjörg Ráðormsdóttir og Björn giftist Jórunni dóttur Arnbjargar og Svertings Hrolleifssonar (á Hrauni). Í annarri útgáfu Landnámu (Hauksbók) segir að Gnúpur hafi fallið ásamt 2 sonum sínum í átökum við Kaplagarða um veturinn. Hinir synirnir; Björn, Þórður og Þorsteinn, hafi hins vegar numið land í Grindavík, líklega í hverju hverfanna þriggja.

Lítið er vitað um byggð í Grindavík fyrstu 300 árin. Má það teljast eðlilegt því á ofanverðum þeim tíma hefur byggðin líklega tæmst um tíma. Um 1150 byrjaði að gjósa austan við Grindavík og aftur um 1188. Mikið hraun rann. Um svipað leyti byrjaði að gjósa að austanverðu. Um 1211 færast goshrinan nær (Eldvörpin) og enn 1226 þegar Illahraun og Afstapahraun ógna byggðinni. Ekki er ólíklegt að fólk hafi þá verið búið að fá nóg og því flutt sig til öruggari staða, a.m.k. um tíma.



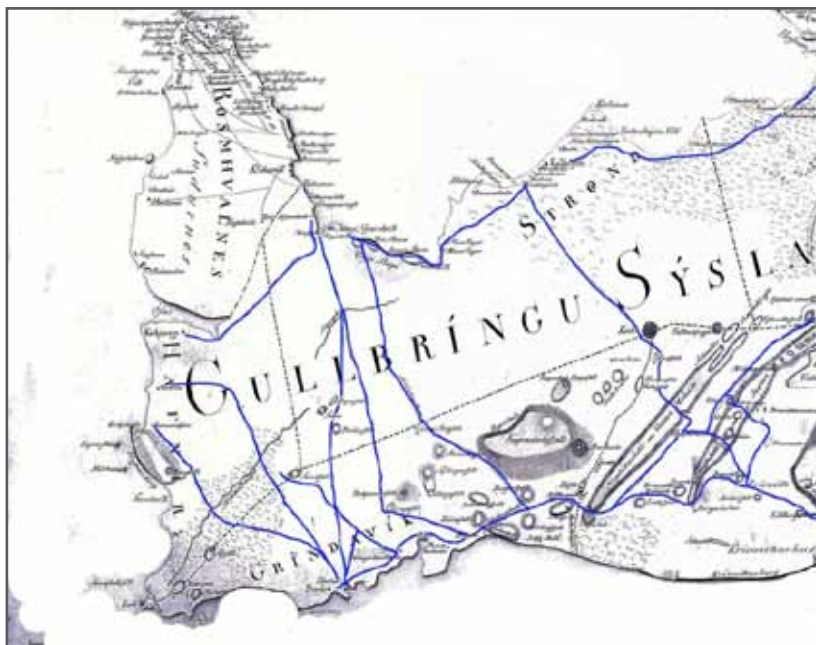
Mynd 70: Uppdráttur Björns Gunnlaugssonar frá 1844. Landmælingar Íslands.

Líklegt má telja að Molda-Gnúpur Hrólfsson, eða synir hans, hafi sest að þar sem nú er Hóp (aðrir nefna Þórkötlustaði. Á báðum stöðunum vottar fyrir fornum mannvistarleifum. Fyrirnefnda nafnið bendir til samnefna bæjar hans í Álftaveri veturinn áður er nefnt hafði Hof, er gæti í Grindavík hafa breyst í Hóp eftir að kristni var innleidd.⁴⁵

„En um vorið eftir fóru þeir Molda-Gnúpur vestur í Grindavík og staðfestist þar; þeir höfðu fátt kvikfjár. Þeir voru þá fulltíða synir Molda-Gnúps, Björn og Gnúpur, Þorsteinn hrungnir og Þórður leggjaldi.“

Í Sögu Grindavíkur, fyrra bindinu, er m.a.

45 Landnáma (Sturlubók), 86. kafli



Mynd 71: Hér má sjá meginleiðirnar (blálitáðar) á korti Björns Höfundur.

fjallað um samgöngur og ferðaleiðir í og við Grindavík.⁴⁶

„Um allar aldir hafa menn úr öðrum sveitum átt margvísleg erindi við Grindvíkinga. Mest var mannaferðin jafnan í upphafi vertíðar; er vermenn flyktust að til útróðra, á vorin, er þeir héldu aftur til síns heima, og svo á sumrin, er lestamenn sóttu skreið til Grindavíkur. Voru sumir þeirra langt að komnir. Auk þess áttu svo heimamenn ýmisleg erindi austur í sveitir, út á nes og inn á Innes. Þá fjölgaði og Keflavíkur- og Básendaferðum mikið eftir að Grindavíkurverslunin var lögð af og Grindvíkingum var gert að sækja verslun sína að Básendum og síðar til Keflavíkur.“

Jón Vestmann lýsir austurleiðinni í sóknarlýsingu sinni árið 1840:⁴⁷

„Austur fóru þeir alfaraleið, og var leiðin úr Grindavík til Krýsuvíkur talin 2 ½ míla dönsk, og jafnlangt var talið frá Vogsósum að Breiðabólstað í Ölfusi.“

Þegar vestur var farið úr Grindavík, áttu menn hins vegar um fjórar leiðir að ræða, og munu þær allar hafa verið notaðar öldum saman. Síra Geir Bachmann lýsti þeim svo í sóknarlýsingu sinni 1840-1841:⁴⁸

„Yfir þau [hraunin] liggja 4 aðalvegir; þrír þeirra til Keflavíkurkaupstaðar og einn til Hafnanna. Sá norðasti kallast Sandakaravegur; liggur hann í norður útnorður út úr þeim eina

alfaravegi austanmanna, sem frá Ölfusinu og Selvogi er hingað, skammt fyrir austan og ofan Hraun, fram hjá Fiskidalsfjalli og Skógfellunum, sem öll eru að vestanverðu við veginn, og kemr maður af honum ofan á Vogastapa. Miðvegurinn, sem ýmsut kallast Járngerðarstaða- eða Skipastigvegur, liggur í útnorður fyrir sunnan Þorbjarnarfell, og er þá Þórðarfell, Sútur og Stapafell allt að vestan og sunnanverðu. Syðsti vegurinn, sem bæði kallast Staðar- og Tóttavegur, liggur til norðurs, mjög krókótt, fyrir sunnan Þórðarfell, en þó fram með því að norðanverðu, milli þess og Súlna og Stapafells, og kemur á Járngerðarstaðavegin á landamerkjum Njarð- og Grindavíkinga, fyrir norðan Stapafell, efst í svonefndri Njarðvíkurheiði. Sá fjórði og síðasti vegur, sem út úr sókninni liggur og alþjóðarvegur má nefnast, liggur upp frá Húsatóttum, í útnorður ofan í Hafnirnar, og er hann sá eini, sem héðan farinn verður þangað.“

46 Saga Grindavíkur, frá landnámi til 1800, Jón Þ. Þór, bls. 72-76

47 Jón Vestmann: „Lýsing Selvogsþinga 1840“, bls. 108-109

48 Geir Bachmann: „Lýsing Grindavíkursóknar 1840-1841“, bls. 129-130

Björn Gunnlaugsson, landfræðingur, er þekktastur fyrir uppdrátt inn af Íslandi en hann ferðaðist um landið til mælinga sumrin 1831–1843, að frátöldu sumrinu 1836.⁴⁹ Mælingar Björns urðu undirstaðan að Íslandskorti sem „Hið íslenska bókmenntafélag“ gaf út árin 1844 og 1849. Mælingar hans lögðu einnig grunninn að öðrum Íslandskortum næstu áratugina fram til þess að dönsk herforingjaráðskort tóku við á fyrstu árum tuttugustu aldar. Þau voru talin nákvæmust korta af landinu á þeim tíma. Þegar þessi landakort eru skoðuð í dag, ekki síst í ljósi þeirrar tíma tækni, má vissulega sammælast því, en ef glögg er skoðað, er einnig að finna í þeim verulegar meinlokur, eins fram kemur í þessu riti, s.s. um „Sandakraveg“ og fleiri leiðir. Í heildina sagt eru kort þessi góðra gjalda verð, en taka verður þeim með fyrirvara. Þótt oftast skeiki litlu má sjá að sumar leiðanna eru ýmist ranglega skráðar, þegar mið er tekið af nútíma gps-staðsetningatækni, eða þær vantar á kortin. Þá eru nákvæm landamerki, einkum hrappa- og sýslumarka, stundum vanmetin. Hvað sem öllu þessu líður var um að ræða góða og jákvæða viðleitni til að skrá landið með sýnilegum og áþreifanlegum hætti með þeirra tíma þekkingu og tækni og ber vissulega að virða það.

Á uppdrætti Björns Gunnlaugssonar frá 1831 er Sandakravegur sýndur milli Voga-Stapa og Slögu ofan við Ísólfskála. Skv. uppdrættinum ætti vegurinn að hafa legið yfir norðanvert Arnarseturshraun að Litla-Skógfelli. Þegar svæðið var skoðað (2008) kom í ljós að Skógfellovegurinn suðaustan Litla-Skógfells lá inn á Sandakravegin, sem mjög vel markaður í slétta hraunhelluna allt að Sandhól fremri. Gatan hafði áður verið rakin niður (norður) að Vogastapa áleiðis að Snorrastaðatjörnum. Spurningin, sem eftir stóð þá, ef tekið er mið af uppdrættinum fyrrnefnda, hvort leið hafi legið yfir Arnarseturshraunið til norðvesturs eður ei? Þrátt fyrir ítrekaðar tilraunir hefur enn ekki tekist að finna leiðina yfir hraunið, en þar með er ekki, að fenginni reynslu, útilokað að hún hafi verið til. Um er að ræða tiltölulega auðfarið helluhraun á meginköflum, en austast þarf þó að fara yfir stutt en erfitt apalhraunhaft. Ekki er ólíklegt að mosinn hafi þakið þennan kafla leiðarinnar eftir að hún lagðist af. Jafnan tekur mosann u.þ.b. 60 ár að græða þau sár sem fyrir eru í hraunum Reykjaneskagans.⁵⁰

Aðrar Grindavíkurgötur

Á Uppdrætti Íslands frá árinu 1886⁵¹ eru sýndar tvær aðskildar leiðir, Sandakravegur og Skógfellovegur.

Í fyrri bindi af Sögu Grindavíkur, segir höfundur m.a. um þessar leiðir:⁵²

„Á kortunum liggur Sandakravegur til norðurs frá Siglubergshálsi, um Beinavörðuhraun, austan Hrafnshlíðar, og síðan vestan undir hlíðum Fagradalsfjalls, fram hjá Sandhólum tveimur og síðan vestur hraunið að Stóru-Aragjá, þar sem hann sameinast Skógfellovegi. Skógfellovegur hefst hins vegar á tveimur stöðum í Grindavík. Eystri gatan liggur til norðvesturs frá Hrauni, þar sem síra Geir segir Sandakraveg hefst, og liggur þaðan til norðvesturs að Melhól. Þaðan lá svo leiðin til norðurs fyrir austan Sýlingarfell, en sveigði þar til norðvesturs fyrir austan Stóra-Skógfell, um Skógfellohraun að Stóru-Aragjá. Þar sameinuðust vegirnir tveir, Sandakravegur og Skógfellovegur, og lá eftir það ein leið til vesturs um Snorrastaðatjarnir og kom inn á aðalleiðina suður Vatnsleysuströnd skammt fyrir norðan Vogastapa.“

Hið rétta er reyndar, að lokinni vettvangsathugun, að Sandakravegur liggur frá austurleiðinni til vesturs við Slögu ofan Ísólfskála, framhjá Einbúa og inn á hraunin við Sandhól fremri. Eftir þá má sjá götuna klappaða í slétta hraunhelluna uns hún mætir Skógfellovegi á milli Stóra- og Litla-Skógfells.

Járngerðarstaða- eða Skipsstígsvegur var aðalleið úr Járngerðarstaðahverfi til Keflavíkur, og leiðin, sem síra Geir nefnir Staða- eða Tóttaveg, lá samsíða honum, svolítið vestar syðst, uns leiðirnar sameinuðust. Annað heiti á síðarnefndu leiðinni var Árnastígur,⁵³ en sagnir herma að Árni nokkur, sem fyrrum bjó í Kvíadal, hjáleigu frá Stað, hafi rutt leiðina.⁵⁴ Syðsta leiðin, sem nú er nefnd Prestastígur, virðist fyrrum

49 www.islandskort.is/kort.php?a=gm&id=7

50 Byggt á ófullkominni rannsókn höfundar

51 Geodætisk Institut (1986): Uppdráttur Íslands 1:100.000, bls. 27, Reykjavík og bls. 28, Krýsuvík

52 Saga Grindavíkur, frá landnámi til 1800, Jón Þ. Þór, bls. 75

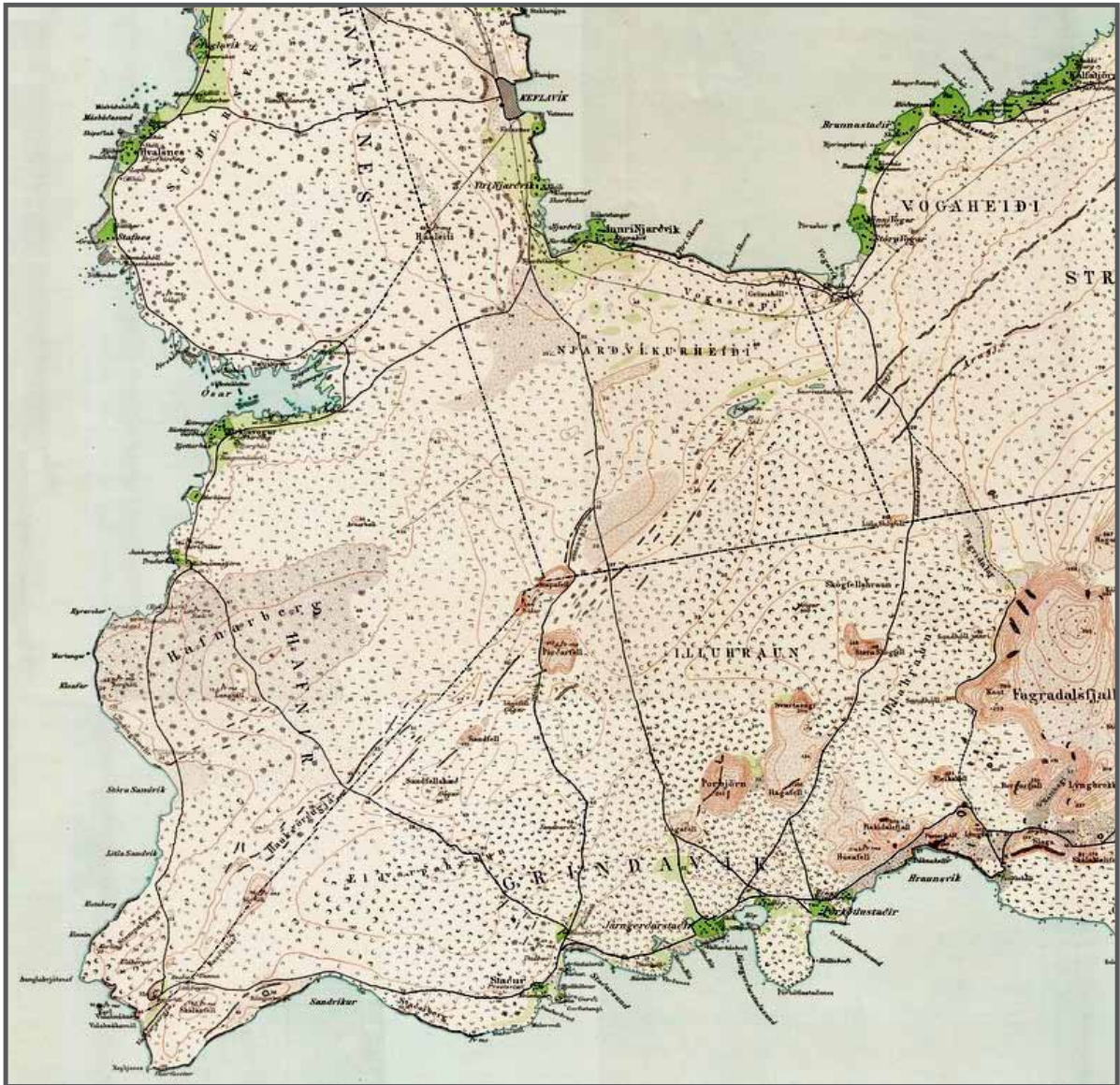
53 Geodætisk Institut (1986): Uppdráttur Íslands 1:100.000, bls. 28, Krýsuvík

54 Örnefnalýsing fyrir Stað

ekki hafa borið sérstakt nafn.

Vitað er að fólk ferðaðist einnig sjóleiðina til og frá Grindavík því lýsing er til á því að árið 1602, á föstudaginn fyrsta fyrir þorra, först „stóra farmskip“ Skálholtsstaðar fyrir framan Þórkötlustaði og með því 24 manns.⁵⁵ „Skipið var að koma með skólasveina frá Skálholti í verið“.

En skoðum fyrrnefndar leiðir svolítið nánar. Eftirfarandi lýsingar voru ritaðar af höfundi í framhaldi af vettvangsferðum um þær á árunum 1998-1012.



Mynd 73: Samsett herforingjaráðskort frá 1908. Hér má m.a. sjá Sandakraveg (lengst til hægri). Landmælingar Íslands.



Mynd 74: Árnastígur (gul lína). Höfundur.

Árnastígur

Þegar Árnastígur var gengin frá Húsatóftum að mótum Skipsstígs ofan Rauðamels áleiðis til Njarðvíkur reyndist leiðin vera 12 km löng að gatnamótunum, en alls 18 km.

Í örnefnaskrá Grindavíkur er gefin eftirfarandi skýring á örnefninu Árnastígur, sem er gamla þjóðleiðin af Skipsstíg til Húsatófta:⁵⁶

“Rétt fyrir suðaustan Klifgjá er vegurinn ruddur og greiðfær. Heitir sá spölu Árnastígur. Árni nokkur, sem fyrrum bjó í Kviadal, litlu koti í Staðartúni, mun hafa rutt þennan stíg.”

Gengið var frá upphafsstað við Húsatóftir upp að fyrstu sýnilegu vörðunni við Árnastíginn skammt ofan við golfvöll Grindvíkinga í Staðarhverfi. Eftir það var stígurinn fetaður með vörðurnar á hægri hönd, að einni undantekinni (þ.e. varða við Skipsstíginn skammt ofan gatnamóta Árnastígs nyrst við Rauðamelinn).

Í fyrstu var Árnastígurinn ruddur slóði, en víða í beygjum og utan við hann má sjá upphafleg einkenni stígsins, einkum þar sem hann er vel markaður í hraunhelluna. Skammt sunnan við Sundvörðuhraun má t.d. sjá hlaðið undir stíginn á einum stað - þar sem hann liggur á milli jarðfalla.

Augljóst er að farið hefur verið með jarðýtu yfir syðsta hluta Árnastígs ofan Húsatófta með það fyrir augum að opna leið farartækja yfir hraunhaft og áfram upp í sléttlendi Eldvarpanna vestan og norðan Sundhnúkahrauns. Líklega hefur þetta verið gert á stríðsárunum því Helgi Gamalielsson⁵⁷ man eftir því að hafa farið þess leið með föður sínum og eldri bróður, Ólafi, á traktor þegar hann var á fermingsaldri.

Þegar komið er suðaustan við Sundvörðuhraun liggur frá honum annar stígur (varða við gatnamótin).

⁵⁶ Örnefnalýsing fyrir Stað (Örnefnastofnun Íslands)

⁵⁷ Helgi Gamalielsson er fæddur á stað 17. Mars 1947.



Mynd 75: Árnastígur; ruddur slóði. Höfundur.

Sá stígur (stundum nefndur Brauðstígur) liggur framhjá svonefndum “Tyrkjabyrgjum”⁵⁸ í krika sunnan undir Sundvörðuhrauni og áfram inn í Eldvörp. Þar eru hleðslur (garðar), auk svonefnds “Útilegumannahellis” eða “Brauðhellis”. Í honum sjást hleðslur. Skammt frá er annar hellir með hleðslum í, greinilegt skammtímaskjól. Þessum hellum gæti hafa verið ruglað saman sem einum og hinum sama.⁵⁹

„Útilegumannabæli hafa menn talið rústir nokkrar í hrauninu fyrir ofan Húsatóftir, svo sem í kl.tíma þaðan ef mannavegur væri. En líttfært er að komast þangað nema á einn veg, með því að fara langan krók og þó mjög vandfarið. Má nærri geta, að þar er lítið um

mannaferðir, þar eð enginn vissi af rústum þessum fyr en þær fundust af tilviljun litlu eftir 1870. Mér þótti einsætt að koma á þennan stað, en gat ekki uppspurt neinn, er hefði komið þar, utan Sæmund bónda Jónsson á Járngerðarstöðum. Hann hafði tvisvar komið þar. Í síðara skiftið fylgdi hann Dr. Þorvaldi Thoroddsen þangað. En Sæmundur er nú orðinn sjónlaus. Fékk eg því með mér tvo aðra hina líklegustu Leituoðum við nær heilan dag, en fundum ekki. Leitaði eg þá til Sæmundar. Hann gat lýst afstöðu staðarins svo nákvæmlega, að eftir þeirri lýsingu fundum við Einar hreppstjóri Jónsson á Húsatóftum staðinn daginn eftir. Hraunið þar um kring lítur út fyrir að vera eitthvert yngsta hraunið á Reykjanesskaga, — þar má víða sjá, hvernig hraunflóðin liggja hvert ofan á öðru, — og er þetta hraun eitthvert hið hrikalegasta og órennilegasta sem eg minnst að hafa séð: eintómir standar og snagar, gjár og glúfur. Þar er ekkert grasstrá á stóru svæði, en aðeins gramosi. Gangandi menn geta með lagi komist um það, og er þó hætta. Enda eiga menn þangað ekki erindi og fýsast þangað ekki heldur. Aðrar skepnur fara þar ekki um, nema »fuglinn fljúgandi«. Rústirnar eru í kvos, þar sem hraunið hefir klofnað og sinn hraunrimi oltið fram hvorumegin, eftir flötu hrauni, sem áður hefir verið storknað. Sér að eins á einn veg út úr kvosinni, og á þeim stað er það, sem koma má þangað hesti, ef gætilega er farið. Við fundum þar 7 tóftir og var hver laus við aðra. Tvær eru afsíðis, suður með austurbrúninni, þær eru litlar og huldar mosa. Inni í kvosinni eru 3 tóftir, sem mynda röð yfir um hana þvera. Hin stærsta þeirra er við vesturbrúnina, nálægt 6 al. löng. 2 fðm. austar er önnur 5 al. löng, og þá 7 fðm. austar hin þriðja, 4 al. löng, og er hún við austurbrúnina. Allar eru þær jafnvíðar: rúml. 2 al.; þær eru byggðar af smáum hraunhellum og aðrar stærri hafa myndað þak, en eru nú fallnar ofan í. Veggirnir standa lítt haggaðir: eru gaflar hæstir og dyr á hliðinni við annan gaflinn, eins á öllum. Vindaugu eru á veggjum og göflum. Eigi snúa þær göflum saman og eigi heldur hliðum, en horfa skáuað hver við annari. Ekki virtust okkur þær líklegar til íbúðar, en hefðu getað verið geymsluhjallar, t. a. m. fyrir þurkað kjöt.“



Mynd 76: Eitt byrgjanna í Sundvörðuhrauni. Höfundur.

Líklega voru þetta hvorki íbúðir né „kjötbyrgi“ heldur geymslur fyrir þurrkaðan fisk, annað hvort vegna

58 Elstu lýsingu á þeim er að finna í Ferðabók Þorvaldar Thoroddsen en hann skoðaði þær árið 1883, sjá „Ferðabók“ - Skýrslur um rannsóknir á Íslandi 1882–1898, Kmh. 1913–1915. — Önnur útgáfa, Rvík 1958–1960, Jón Eyþórsson sá um útgáfuna.

59 Árbók Hins íslenska fornleifafélags, Brynjúlfur Jónsson, Rannsókn í Gullbringusýslu og Árnessýslu sumarið 1902, 18. árg. 1903, bls. 45-46



Mynd 77: Árnastígur. Höfundur.

verslunar Grindvíkinga í Þórshöfn og á Básendum eða fyrir undanskot grindvískra sjómanna, hugsanlega þeirra er réru fyrir Skálholtsstað fyrr á öldum. Fiskin hafa þeir þá ætlað að geyma til „mögru áranna“ (hugleiðing höfundar). Árið 2006 fann höfundur ásamt öðrum, Óskari Sævarssyni, tvö önnur hliðstæð byrgi u.þ.b. einum km ofar í Eldvarpahrauni, algerlega ósnert.

Austan Sundvörðuhraun, á hellunni sem er yfirborð Eldvarparhrauns, er Árnastígurinn allsléttur og norðaustan við hraunkantinn sést vel hversu markaður hann er í klöppina eftir hófa, klaufir og fætur liðinna alda.

Áður en stígurinn beygir til norðurs má sjá gatnamóti í beygjunni. Úr henni liggur stígur til suðurs niður í Járngerðarstaðahverfis (sem loftskeytastöðin hefur reyndar girt af), að Títublaðavörðu.

Áfram liggur stígurinn í gegnum Eldvörpin og inn á Sandfellshæðarhraunið, með jaðri Eldvarparhrauns austan Lágafells og síðan áfram milli þess og Rauðhóls (Gígs), niður misgengi (Klifgjá) vestan Þórðarfells og áfram norður með því austanverðu. Í misgengisberginu, sem þarna er allhátt, er hrafnslapur, augsynilegur.

Við Þórðarfellið er sagt að Hafnfirðingar, Njarðvíkingar, Þjóðverjar og Bessastaðavaldið hafi safnast saman hinn orlagaríka júnídag árið 1532 áður en sótt var að Englendingum ofan við Stóru-Bót vestan við Járngerðarstaðahverfið í Grindavík (sumir segja Greindarvík) þar sem 18 enskir voru vegnir og aðrir heftir til skamms tíma. Mun það hafa verið upphafið að lok “ensku aldarinnar” hér á landi.⁶⁰

Í brekkunni, við stíginn, er ferningslaga hleðsla. Þegar komið er norðvestur fyrir Þórðarfellið vilja flestir halda áfram eftir ýtuslóða, sem þar er, en Árnastígurinn beygir þar til norðurs við vörðu og liðast síðan djúpt í móanum í hlykkjum áleiðis að Stapafelli austanverðu. Áður en komið er að Stapafelli endar stígurinn við vörðubrot, en búið er að raska svæðinu framundan verulega með efnisnámum.

Genginn var slóði norðaustur með Stapafellinu, austur fyrir Hrafnagjá og síðan í námunum norður fyrir það. Þar er einstaklega fallegar bólstrabergsmyndun. Að sögn er þar einnig “stærsti bólstur í heimi” og hafði það eftir Sigurði heitnum Þórarinssyni, jarðfræðingi. Áberandi bólstarbergmyndanir eru í þverskornu fellinu auk annarra bergmyndana, s.s. móberg og gosberg. Þá má sjá þar afleiðingar fyrrum leiks jökuls og



Mynd 78: Árnastígur í norðaustanverðum Eldvörpum. Höfundur.

60 www.ferlir.is/?pageid=49



Mynd 79: Vörður við Árnastíg. Höfundur.

sjávar við þau eftir myndun. Ofar er Rauðamelur, stærðarinnar sjávargrandi á síðasta ísaldarskeiði. Á honum er lábarið sjávargrjót auk þess sem þar hafa fundist leifar ýmissa sjávardýra, s.s. snigilsvampur, frá þessum tíma.⁶¹

Haldið var áfram norðaustur eftir Árnastíg undir Stapafellsgjá, þar sem stígurinn er allgreinilegur. Vörðubrot eru víða til hliðar við stíginn. Reynt var að gera vörðurnar greinilegri, en þarna þarf að taka til hendinni og reisa vörðubrotin um úr sverðinum við tækifæri. Ekki fer á milli mála að sá hluti Árnastígsins, þar sem hann hefur ekki verið yfirkeyrður með jarðvinnuvélum, hefur lítt verið genginn í seinni tíð. Mosinn og gróðurinn bera þess glögg merki.

Þegar komið er að gatnamótum Skipsstígs er tréstólpi er sýnir með óyggjandi hætti hvar þau eru, en fyrir ókunnuga gæti annars verið erfitt að sjá hvor stígurinn er hvað. Við gatnamótin eru gömul vörðubrot, en nýlegri vörður hafa einnig verið reistar í nánd.

Haldið var áfram norður eftir Skipsstíg. Fallegar, háar og heillegar vörður móta þá leið, flestar “karlskyns”. Á kafla má sjá stíginn vel mótaðan í bergið. Þegar komið var að varnargirðingunni var haldið hiklaust áfram í gegnum hana, yfir varnasvæðið og út hinum megin. Krókur um hana til austurs hefði kostað u.þ.b. 45 mín. óþarfa göngu til viðbótar, en Skipsstígurinn liggur í gegnum varnargirðinguna á sama stað og hitaveitulögnin. Yfir svæðið er ekki nema u.þ.b. 300 metra gangur (sem var opnaður eftir að herinn hvarf af landi burt). Þaðan var strikið tekið eftir hitaveitulínu-veginum að Fitjum. Þar er enn eitt upphafsskiltið er segir að þar sé upphaf Skipsstígs (18 km). Reyndar var upphaf Skipsstígs mun austar þar sem hann liðast um móana að Sjónarhól og svo til beint niður að Stekkjarkoti við Fitjarnar. Stígurinn þar er þó víða horfinn á því svæði vegna landrofs og efnistöku.

Við Árnastíg í Eldvörpum má t.d. sjá ummerki eftir B-17 vél er nauðlenti þar á stríðsárunum á leið frá Bandaríkjunum til Evrópu með væntanlegri millilendingu á Keflavíkflugvelli (Meeks-velli).

Ganga um Árnastíg tekur um 6 klst.



Mynd 80: B-17 vélin við Árnastíg. Friðþór Eydal.

61 Náttúrufræðingurinn, 69. árg. 1999-2000, 3.-4. tbl. 2000, bls. 145-153



Mynd 81: Lágafellsleið (gullituð). Höfundur.

Lágafellsleið

Á gönguferð með vesturmærum Grindavíkur frá austanverðum Valahnúk um Sýrfell, Súlugjá og Stapafell áleiðis að Arnarkletti var eitt sinn gengið þvert á áberandi leið milli Lágafells og Ósabotna (Hafna/ Keflavíkur). Leið þessi er vörðuð litlum vörðum og eru sumar fallnar fyrir allöngu, einkum norðan af.

Þegar fyrrnefnd leið var skoðuð síðar frá sunnanverðu Lágafelli og henni fylgt niður að Ósabotnum kom í ljós að sumstaðar hafi verið kastað úr götunni, en mosi gróíð yfir. Þannig sást hún t.d. greinilega suðvestan í Lágafelli, brú var hlaðin á Súlugjá og þá sást hún vel norðan Mönguselsgjár. Lægð er í landinu svo til alla leið að Mönguselsgjá. Gatan er vörðuð í lægðinni. Ljóst er að leið þessi hefur ekki verið farin um aldir og hún virðist flestum gleymd. Ekki er ólíklegt að leiðin hafi verið notuð fyrir á öldum jafnt fyrir ferðir frá Þórkötlu- og Járngerðarstöðum í Hafnir, að Þórshöfn, Básendum og í Keflavík. Ekki hefur enn verið fullkannað hvar gatnamótin Hafnamegin eru, en það verður gert fljótlega, nú þegar búið er að kanna meginleiðina.

Í annarri frásögn á vefsíðunni www.ferlir.is má lesa um svonefnda Lágafellsleið, þ.e. forna leið milli Grindavíkur og Ósa um Lágafell og áfram yfir að verslunarstöðunum við Þórshöfn og Básenda. Tókst að rekja götuna frá Lágafelli niður í Ósabotna. Litlar vörður voru víða við þann kafla leiðarinnar. Núna var suðurhlutinn rakinn, frá Lágafelli að Árnastíg í norðvestanverðum Eldvörpum.

Í Ægi, 78. árg., árið 1985, segir svo um verslun og ferðir manna milli Grindavíkur og Hafna:⁶²

“Á 14. öld varð skreið aðalútflutningsvara landsmanna og fiskveiðar munu hafa eflst mjög. Þar var Grindavík engin undantekning. Framan af var skreiðarverslunin í höndum norskra kaupmanna og miðstöð hennar var í Bergen. Þegar kom fram á 15. öld urðu Englendingar sífellt umsvifameiri á fiskimiðunum hér við land og í helstu verstöðvum. Í kjölfar þeirra fylgdu þýskir Hansakaupmenn sem brátt náðu yfirhöndinni í skreiðarversluninni af Norðmönnum. Hörð samkeppni ríkti milli Englendinga

62 Ægir, 78. árg. 1985, 6. tbl. bls. 301-308



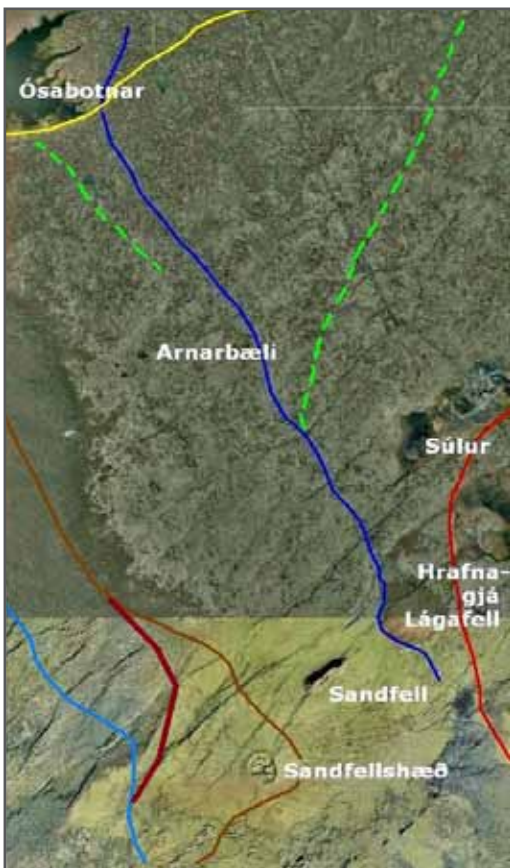
Mynd 82: Varða á Lágafellsleið. Höfundur.

og annarra kaupmanna um íslensku skreiðina, og sló oft í brynu með þeim.

Þegar kemur fram á 16. öld bundust valdsmenn innanlands og Hansakaupmenn samtökum um að reka Englendinga burt héðan. Þess má geta að umboðsstjórn konungs var um þetta leyti oftast í höndum þýskra manna. Englendingar höfðu aðalbækistöðvar sínar í Hafnarfirði, en voru hraktir þaðan 1518. Eftir það varð Grindavík þeirra aðalhöfn, en ekki sátu þeir lengi á friðarstóli þar. Englendingar stunduðu hér miklar fiskveiðar úr landi, og

höfðu því fjölda innlendra manna í sinni þjónustu - eða allt þar til þeir voru hraktir af landi brott 1539.

Árið 1640 hættu kaupmenn að sigla á Grindavík og tóku upp kaupskap á Básendum í staðinn. Hefur þetta sjálfsagt verið vegna þess að ekki var óalgengt að skipum hlekkist á í höfninni og eitt sinn, skömmu eftir tilkomu einokunarinnar mun skip hafa farist þar. Grindvíkingar kvörtuðu sáran undan missi verslunarinnar, enda var það þeim til mikil óhagræðis að þurfa að flytja afurðir og verslunarvörur sínar til og frá Básendum. Þá varð þetta til að fæla frá utanhéraðsmenn sem gerðu út á vertíðina. Þar var svo eftir að Brynjólfur Sveinsson biskup beitti sér í málinu að Grindavíkurhöfn var tekin upp aftur 1664.



Mynd 83: Lágafellsleið (blálituð). Höfundur.

Var höfnin nú flutt í Staðarhverfi. Hést verslun þar allt til 1745 að hún varafturfelld niður, og þurftu Grindvíkingar síðan að flytja vörur sínar á Básenda enn á ný. Var því nú borið við að höfnin væri að fyllast af sandi svo skipin tækju niðri. Til að bæta mönnum upp óþægindin var Grindvíkingum heitið flutningsgjaldi fyrir vörur sem þeir legðu inn hjá Básendakaupmanni. Þrátt fyrir það voru þeir óánægðir með þetta ástand og stóð oft í stappi út af flutningsgjaldinu. Eftir 1745 var engin föst verslun í Grindavík í eina og hálföld. Sagt er að kaupmannshúsin færu í sjóinn í miklu flóði 1799. Þá brotnuðu einnig verslunarhúsin á Básendum í þessu sama flóði og féll verslun niður þar. Grindavík var ætíð með minnstu verslunarhöfnum á einokunartímanum. Hún var þó eftirsótt vegna fisksins sem þaðan kom. Jón Adils segir í bók sinni um einokunarverslunina að Grindavík og Básendar saman hefðu verið leigð fyrir 743 ríkisdali á ári 1684, en leigan hækkað í 1150 ríkisdali 1689. Hafnirnar voru þá boðnar hæstbjóðendum. Kaupsvæði verslunarinnar náði aðeins um hreppinn, Grindavík og Krýsuvík, en öðru hvoru var verslun sótt þangað úr Höfnum, Selvogi og Ölfusi, meðan slíkt leyfðist á einokunartímanum.”

Í örnefnalýsingu Vilhjálms Hinriks Ívarssonar frá Merkinesi um Hafnahrepp má lesa eftirfarandi um áfangastað á annarri áður óþekkttri leið mun austar en nefndur Prestastígur, þ.e.

milli Lágafells og Ósabotna.⁶³

“Svo sem 1/2 kílómetra norðaustar í gjánni er klapparhóll, sem lítið ber á, og heitir hann Gamli-Kaupstaður. Ekki er kunnugt um nafngift þessa nema ef vera kynni, að setja megi í samband við alfaraleið (hestagötu) úr Grindavík til Keflavíkur til forna og þarna hafi máské verið áningarstaður.”

Líklega á Vilhjálmur Hinrik við þessa götu þegar hann nefnir alfaraleiðina. Um er að ræða auðvelda reiðleið, tiltölulega slétta að Lágafelli. Ásinn, sem þar þarf að fara yfir, er aflíðandi, gróinn og mjög greiðfær.

Þegar þetta víðfeðmi var skoðað komu í ljós fallnar vörður og vörðubrot á þessari leið. Lítið sést til gömlu leiðarinnar suðaustan undir Lágafelli (þ.e. milli Lágafells og Sandfells), en þegar komið er inn á Eldvarpahraunin þar sem þau eru sléttust um mið Eldvörpin, sést gatan glögglega þar sem hún er mörkuð í hraunhelluna, er hún sameinast Árnastíg við háa og myndarlega vörðu. Á meðfylgjandi korti er umrædd leið grænlituð. Norðan Lágafells sést gatan þar sem hún fer yfir hæðarhrygginn, en eftir það er hún þakin mosa. Þó má, sem fyrr segir, sjá mannvistarleifar við leiðina, auk þess sem hún liggur um nokkuð slétta lægð í landinu og hefur því verið mjög greið yfirferðar fyrrum.

63 Hafnir (Hafnahreppur), Vilhjálmur Hinrik Ívarsson skráði; fæddur 12/8 1899, Eyvík, Grímsnesi, Árnassýslu; flytur að Merkinesi í Höfnum 1934



Mynd 84: Prestastígur (gullitaður). Höfundur.

Prestastígur

Prestastígsnafngiftin er tiltölulega nýlegt heiti á þessari annars gömlu þjóðleið, sem um aldir, a.m.k. á seinni tímum, hefur verið nokkuð fjölfarin milli Staðahverfis og Hafna. Sú skýring á nafninu er þó líkleg að með prestakallalögum frá 1907 var Kirkjuvogssókn í Höfnum lögð til Staðarprestakalls í Grindavík og hefur því Staðarprestur oft átt erindi um þessa fyrrum fornu leið. Presthóll á hæstu hæð Hafnamegin undirstrikar nafngiftina. Annars er leiðin ágætt dæmi um seinni tíma prestaleið því gatan er bæði vel og þétt vörðuð, auk þess sem hún er unnin víðast hvar, bæði með brúargerð í gjám og úrkasti í móum og melum. Yfirvaldið hafði í hendi sér að nýta þegnskylduánauidina og hvernig gat verið nýtanlega en við vörðu- og vegagerð? Þegar horft er á vörðurnar má sjá mismunandi handbragð, auk þess þær geta verið ólíkar að stærð og lögun. Efnið í þeir er einnig mismunandi því það tók óneitanlega mið af aðstæðum á hverjum stað. Handbragðið og útlitið gæti hafa breyst frá því að vörðurnar voru fyrst hlaðnar því búið er að endurhlaða margar þeirra á leiðinni. Meginlínan hefur þó haldið sér, þ.e. að vörðurnar eru vestan stígsins. Þó má sjá stakar vörður á leiðinni, sem virðast ekki vera í röðinni. Ein þeirra er t.a.m. landamerkjavarða á mörkum Hafna og Grindavíkur vestan götunnar og önnur var hlaðin austan hans eftir að maður varð úti eða bráðkvaddur á leiðinni. Sumar varðanna eru nú fallnar og hafa ekki verið endurhlaðnar, einkum á miðkafla leiðarinnar, vestan Sandfellshæðar.

Í seinni tíð hefur þessi fornu þjóðleið verið nefnd Prestastíg en hvergi finnast þess merki í gömlum heimildum. Geir Bachmann lýsir þeim þjóðleiðum sem frá Grindavík liggja í sóknarlýsingu frá 1840-1841. Hann nefnir með nafni fyrstu þrjá aðalvegi yfir hraunin (Árnastíg, Skipsstíg og Skógfellastíg) en segir svo: ⁶⁴

“Sá fjórði og síðasti vegur sem úr sókninni liggur og alþjóðarvegur má kallast, liggur upp frá Húsatóftum í útnorður ofan í Hafnirnar og er hann sá eini sem héðan farinn verður þangað”.

⁶⁴ Geir Bachmann. Sóknarlýsing Grindavíkur 1840-1841.

Þetta er eini vegurinn frá Grindavík sem Geir nefnir ekki með nafni.⁶⁵

„Þegar þessi fyrrum þjóðleið er gengin frá Höfnum liggur leiðin frá Kalmanstjörn um Hafnarsand fyrir norðan Presthól og um Kinn, þar sem farið er ofan í sigdalinn upp af Stóru Sandvík, þaðan hjá Haug og yfir Haugsvörðugjá og síðan með rótum Sandfellshæðar. Þar fylgir gatan hraunjaðri Eldvarpahrauns. Á vegi okkar verður þá nýlegur vegaslóði sem er tilkominn vegna lagningar ljósleiðara. Þegar kemur á mótis við Rauðhól er farið yfir hraunhaft að hólnum og síðan hjá Eldvörpum og yfir Hrafnagjá og þaðan að Húsatóftum í Staðarhverfi.“



Mynd 85: Varða við Prestastíg. Höfundur.

Öll þessi leið er vel vörðuð og ber þess merki að hafa verið fjölfarin, a.m.k. í seinni tíð. Heillegar vörðurnar benda til þess að þær geti verið frá því um aldamótin 1900. Viða sést þó hvar umferðin hefur markað djúpar götur í hraunið og lausagrjót hefur verið tint úr götunni og lagt til hliðar. Þetta var aðalleið vermannanna af Suðurlandi, sem sóttu sjó frá Höfnum og af Rosmhvalanesi og þar hafa skreiðarlestir verið á ferð. Eins hafa Grindvíkingar lagt leið sína þarna um á þeim tíma sem þeir þurftu að sækja verslun til Básenda, þótt þeir haft einnig farið sjóleiðina, en á 17. og 18. öld urðu þeir að sæta því í nokkra áratugi að sækja verslun þangað sökum þess að kaupmenn treystu sér ekki til að sigla til Grindavíkur vegna skipskaða sem urðu þar á fyrri hluta 17. aldar. Þá hefur Sigvaldi Sæmundsson póstur verið þarna á ferð á leið sinni milli Básenda og Grindavíkur en hann var fyrsti póstur sem ráðinn var með skriflegum samningi til póstferða árið 1785.

Hafnir voru fyrr á öldum blómlegur útgerðarstaður og var þar stundaður umfangsmikill búskapur bæði til lands og sjávar. Vermenn fjölmenntu þangað á vertíðum og eru sagnir til um stórfellda útgerð Ketils Ketilssonar í Kotvogi, en hann gerði út þrjú skip á árunum 1870 - 1880 og voru þá um 50 sjómenn á hans vegum auk 22 annarra heimilismanna. Ketill var meðal auðugustu manna landsins á sínum tíma. Hann byggði steinkirkju þá sem enn stendur á Hvalsnesi, en Ketill átti m.a. alla Hvalsnestorfuna og Járngerðarstaði í Grindavík.“

Landkostum hefur á síðari árum hrakað mjög í Höfnum vegna sandágangs og margir bæir farið í eyði af þeim sökum, þar á meðal Haugsendar, sem fóru snemma í eyði. Haugsendar voru milli Kirkjuvogs og Merkisness, tún þar voru mikil, húsaskipan vegleg og myndarlega búið.⁶⁶

„Þegar farið er frá Kalmanstjörn er gengið yfir nokkuð slétt, uppblásið helluhraun. Helluhraun þetta er hluti af affalli stórrar dyngju, Sandfellshæðar. Í Sandfellshæð er stór gígskál, Sandfellsdalur, og þar á hraunið upptök sín. Hraunið er talið hafa runnið fyrir um 12 þúsund árum. Þegar norrænir menn komu til Íslands, síðla á níundu öld, var svæði þetta allt vel gróið en eftir mikil eldsumbrot og öskufall á Reykjanesi á öðrum fjórðungi þrettándu aldar hófst uppblástur á svæðinu. Ef grafið er niður í sandbollana í hrauninu þá er komið niður í jarðveg. Í hrauninu ber mikið á hraunhólum sem eru sprungnir í kollinn.“

65 www.vf.is/gonguleidir/prestastigur/22112

66 Kristján Sæmundsson. Jarðfræðikort af Svartsengi, Eldvörpum og Reykjanesi, blað 2. Unnið af Orkustofnun fyrir Hitaveitu Suðurnesja

Þar sem Prestastígur liggur hæst er komið fram á gjábrún. Þar heitir Haugsvörðugjá. Uppi á bakkanum vestan megin eru gjallgíghróld og nefnist þar Haugur. Í kringum gígana er þunnt gjallkennt hraun og er það eldra en 8000 ára.

Sunnan undir Sandfellshæð er stakur gíghóll, Rauðhóll og frá honum hefur runnið hraun til suðurs og suðvesturs og er Prestastígur milli hrauns og hliðar, þ.e. liggur um slakkann þar sem Rauðhólshraunið rennur upp að Sandfellshæð. Rauðhólshraun er 2000-3000 ára.“



Mynd 86: Varða við Prestastíg. Höfundur.

Gengið er framhjá Rauðhól og austan við hann tekur við mosagróið apalhraun. Það er yngsta hraunið á svæðinu og rann árið 1226. Þá opnaðist liðlega 10 km löng gossprunga og nefnist hún Eldvörp.⁶⁷

„Meðal jarðfræðinga er hraunið nefnt einu nafni Eldvarpahraun en í tali heimamanna hétu einstök svæði þess ýmsum nöfnum, m.a. Sundvörðuhraun, Tóttarhraun, Bræðrahraun og Blettahraun. Gígarnir í Eldvörpum eru fjölmargir og margir þeirra fallegir. Flestir eru gjall- eða klepragigar og eru nær allir óskertir og er gígaröðin ein af fáum á Reykjanesskaganum sem hefur verið hlíft við efnistöku. Um tveimur kílómetrum norðar en þar sem Prestastígur fer yfir gígaröðina er allnokkur jarðhiti og þar hefur verið borað á vegum Hitaveitu Suðurnesja. Eldsumbrotin á þrettánda öld yst á Reykjanesskaganum stóðu með hléum frá um 1210 til 1240. Mest gekk á árið 1226. Þessi hrina er nefnd Reykjaneseldar af fræðimönnum.

Þar sem Prestastígur fer yfir þetta sögulega hraun er það um 1,5 km á breidd. Þá er komið ofan í kima upp í hraunið og fyrst ber þar við stór og mikil gjá er nefnist Hrafnagjá og er hún í svonefndum Tóttarkrökum. Hraunið sem tekur við er blásið helluhraun og úr Sandfellshæð eins og vestar. Í Tóttarkrökum eru forn hlaðin byrgi sem menn vita nú ekki til hvers voru notuð. Austan við Eldvarpahraunið og niður að Húsatóftum ber mikið á stórum opnum gjám. Fyrr er nefnd Hrafnagjá og næst er Miðgjá og næst Húsatóftum er Baðstofa.“



Mynd 87: Nýfundin „Tyrkjabyrgi“ í Eldvarpahrauni. Höfundur.

67 www.vf.is/gonguleidir/prestastigur/22112



Mynd 88: Skipsstígur (gullitaður). Höfundur.

Skiptsstígur

Skiptsstígur er gamla þjóðleiðin milli Njarðvíkur og Grindavíkur (Járngerðarstaðahverfis).⁶⁸ Þjóðsagan segir að nafnið Skipsstígur hafi orðið til vegna þess að Junkarar hafi farið stíginn með báta sína milli (Hafna) Njarðvíkur og Grindavíkur, en eins og mörgum er kunnugt þá er Junkaragerði ofan við Stórubót í Grindavík. Fór það eftir veðri hverju sinni hvaðan þeir réru. Aðrir hafa nefnt að stígurinn dragi nafn sitt af ferðum manna, sem fóru hann milli heimilis og skips á tímum árabátaútgerðarinnar.⁶⁹

Þegar Skipsstígur er genginn frá Njarðvíkur-fítjum til Grindavíkur má sjá framundan tvo áberandi hóla í Njarðvíkurheiði. Sá, sem er nær er Sjónarhöll. Frá honum má horfa niður að Vogshóli (handan fyrrum varnargirðingar). Skipsstígurinn liggur vestan þess fyrrnefnda og austan þess síðarnefnda.

Í Njarðvíkurheiði eru merkileg setlög á Rauðamel (sem fyrr hefur verið minnst á) er benda til mun hærri sjávarstöðu fyrrum, eða að land hafi legið þar mun lægra en nú þekktist. Þessi setlög eru nú að stórum hluta komin undir forvera Keflavíkurflugvallar (Meeks-vallar), svonefndan Pattersonflugvöll (heitinn eftir bandarískum hershöfðingja sem fórst í flugslysi á Fagradalsfjalli). Völlurinn, sem fyrst og fremst var sniðinn fyrir orrustuflugvélar, hefur verið kjörið flugvallarstæði á sléttum melnum. Mestallt svæðið sem setlögin finnast á er innan girðingar hjá varnarliðinu. Hún liggur að vísu niðri á kafla. Austur af N-S flugbrautinni hefur verið og er enn mikið efnisnám, þannig að mestöllu lausu efni hefur verið flett ofan af nokkrum hekturum lands. Botninn í þessum efnisnámum er úr hörðnuðu, finsöndugu og siltkenndu seti. Setið er nokkuð lagskipt og efsti hlutinn sandsteinskenndur. Í því sést hér og þar urmull skelja og skeljaför. Grágrýti stendur víða upp úr, en á því hvílir setið. Jökulrákir á grágrýtinu stefna úr suðsuðaustri. Bæði utan girðingar vestanmegin og í austurjaðri efnisnámsins sést að ofan á harða setinu er rúmlega eins metra þykkt lag af lausri fínmöl og sandi með láréttri lagskiptingu, en ekki hafa fundist skeljar í því. Yfirborð lausu setlaganna hefur að mestu verið rennislétt, fyrir utan dreif stórra steina, en nú hefur því mestöllu verið raskað. Talið er að malar- og sandlagið sé strandhjalli en

68 Örnefnalýsing fyrir Járngerðarstaði

69 Örnefnalýsing fyrir Járngerðarstaði



Mynd 89: Rauðamelur. Horft til suðsuðaustur. Höfundur.



Mynd 90: Lábarið grjót á Rauðamel. Höfundur.

steinadreifin muni hafa bráðnar úr jöklum við enni hærri sjávarstöðu.

Hlaðin rúst er vinstra megin (austan) Skipsstígs skammt sunnan við gatnamót Árnastígs. Skammt frá henni er hlaðið skotbyrgi. Telja má víst að hvorutveggja hafi tengst refaveiðum fyrrum.

Rauðimelur er 3 km langur sjávar- og malargrandi norðaustur af Stapafelli og norðvestur frá jarðhitasvæðinu í Svartsengi. Efnistaka hefur opnað innviði malarrifsins að sunnanverðu. Þar má meðal annars lesa breytingar í jarðsögu landsins frá jökulskeiði ísaldar. Þarna má sjá sjaldgæfar plöntutegundir og jafnvel tegundir í útrýmingarhættu. Um er að ræða fágætar náttúruminjar. Svæðið er óvenju tegundaríkt og viðkvæmt fyrir röskun, sem reyndar hefur orðið þarna allveruleg þrátt fyrir sérstök verndunarákvæði, sbr. 37. og 39. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd.⁷⁰

Rauðamelur varð til, sem fyrr sagði, í núverandi mynd þegar jöklar og sjór hopuðu af landi í lok síðasta jökulskeiðs ísaldar. Hann er fágætur vitnisburður um miklar stærðarbreytingar á jöklum og á afstöðu lands og sjávar. Berggerð í Rauðamel eru m.a. jarðlög frá síðasta jökulskeiði, mynduð á hlýindakafla fyrir um 35.000 árum. Ummerki um þennan

hlýja kafla hafa jöklar víðast var rofið burtu. Nútímahraun (yngri en 12.500 ára) hafa runnið upp að melnum. Þau eru úr Sandfellshæð (4 km³).

Skammt norðar eru Lágur. Ofan þeirra er Gíslhellir⁷¹. Í örnefnalýsingu Sæmundar Tómassonar fyrir Járngerðarstaði er m.a. fjallað um Gíslhellaág:⁷²

“Gíslahellulág hefur vafalaust orðið til hjá vegalagningarmönnum á árunum 1915 til 1918, þegar sá vegur var lagður til Grindavíkur, sem nú er. Eg gæti trúað því, að fleiri nöfn hafi orðið til hjá vegagerðar-mönnum á þessari leið á þeim dögum.”

Ýmsar tilgátur hafa verið um tilvist og notkun skjólsins í Gíslhelli, þótt einungis örfáir viti um tilvist þess. Nefnd hafa verið tengsl við Grindavíkurstriðið í júní 1532, Tyrkjaránið 1627, útilegumenn o.fl. Allt þetta, sem og skýringin um vegavinnumennina 1915-1918, eru ósennilegar því um langan veg er að fara á milli hellisins og Þórðarfell sem og þess vegar er síðar varð lagður á þeim árum. Ef þetta skjól er tengt vegavinnuönnum hefur það verið tengt þeim hinu sömu og unnu að umbótum á Skipsstígnum um aldarmótin 1900. Handverk þeirra má m.a. sjá á stígnum þar sem hann liggur upp úr Lágnum. Gíslhellir er nefndur í örnefnaskrá fyrir Njarðvík, en ekki fyrir Járngerðarstaði.⁷³

Við mælingu má sjá að Gíslhellir er við Skipsstíg miðja vegu milli Njarðvíkur og Grindavíkur. Alls ekki ólíklegt er að hann hafi verið notaður bæði sem skjól/áfanga eða sæluhús á þeirri leið í gegnum

⁷⁰ www.nattsud.is/skrar/file/verndjardminja.pdf

⁷¹ Örnefnalýsing fyrir Njarðvík

⁷² Örnefnalýsing fyrir Járngerðarstaði – Sæmundur Tómasson (Örnefnastofnun Íslands)

⁷³ Njarðvík - örnefnaskrá (Örnefnastofnun Íslands)



Mynd 91: Í Gíslhelli. Höfundur.



Mynd 92: Hleðsla í Gíslhelli. Höfundur.

tíðina, en síðan gleymst eftir að umferð um hann lagðist af þegar nýi vegurinn opnaðist 1918. Þó er öllu líklegra, eins og Sæmundur segir, að þarna hafi verið um tíma afdrep“ vegalagningarmanna“ að ræða á tilnefndum tíma „fyrir tilnefninguna“. Sjá má hér á eftir í gögnum um fyrirhugaða lagningu „gamla“ Grindavíkurvegarins að hún var í upphafi miðuð við að feta Skipsstíginn frá Njarðvíkur-fitjum til Grindavíkur, en varð síðan breytt (að öllum líkindum eftir ráðningu vegavinnuverkstjórans skömmu síðar, Sigurgeirs Gíslasonar).

Vörðugjá dregur nafn sitt af myndarlegri vörðu á gjárbarminum.⁷⁴ Hún sést vel, hvort sem komið er að sunnan eða norðan.

Haldið var áfram til suðurs. Nú taka við langar hraunsléttur. Latur á vinstri hönd. Hann er í rauninni tveir gígar og utan í þeim hefur verið jarðhitavirkni til skamms tíma.

Þegar gengið er framhjá Illahrauni (á vinstri hönd) má vel sjá gíga þess í hrauninu. Haldið var niður Skipsstígshraun með Bræðrahraun og Blettahraun á hægri hönd.

Þegar Skipsstígur er genginn til Grindavíkur er Þorbjarnarfell (231 m.y.s.) áberandi.⁷⁵

“Þorbjörn mun upphaflega hafa heitið Þorbjarnarfell, en nú er það nafn alveg glatað.”

Misgengi er liggur þvert í gegnum fellið frá SV til NA sést mjög vel. Efst við vestanverðan bergvegginn sést í Þjófagjá þar sem þjófarnir (skv. Þjóðsögunni) höfðust við og herjuðu á bændur og búalið. Vestan í fellinu má sjá andlit Þorbjörns.

Í örnefnaskráningu fyrir Járngerðarstaði eftir Ara Gíslason segir m.a. um Þorbjarnarfellið.⁷⁶

“Kliffólar eru útrennsli úr Þorbirni [að suðaustanverðu] en sunnan í Þorbirni er fyrst Eystri-Kliffóll. Ofar í Klifinu er Fiskitorfa. Neðar og vestar er Vestri-Kliffóll og þar ofar er Krókatorfa. Vestan við Kliffól, utan í fjallinu vestast, er Gyltustígur, eins konar hraunveggur. Hann er vestarlega í Þorbirni að sunnanverðu frá Lágafellstagli og upp úr. Vegghamrar er lágur hraunhamraveggur suðaustan í Lágafelli og tengir það við Þorbjörn. Vesturhlið Þorbjarnar er brattar skriður sem heita Skjónabrekkur. Milli Kliffólanna er Kliffólatorfa niður af Krókatorfu sem nú er aðeins snepill.”

Á Þorbjarnarfelli var kampur, Camp Vail, frá hernum á stríðsárunum (II) og má sjá leifar hans í gígskál fellsins (sjá



Mynd 93: Þjófagjá í Þorbjarnarfelli. Höfundur.

74 Njarðvík - örnefnaskrá (Örnefnastofnun Íslands)

75 Sýslulýsingar 1744-1749 - Reykjavík 1957

76 Örnefnalýsing, Járngerðarstaðir, örnefnalýsing, Ari Gíslason (Örnefnastofnun Íslands)

óbirtan uppdrátt er höfundur gerði af kampsvæðinu með hliðsjón af þeim minjum, sem þar má enn sjá.

Í örnefnalýsingu fyrir Járngerðarstaði segir m.a. um Dýrfinnuhelli:⁷⁷

”Milli Heimastaklifs og Tæphellu er Dýrfinnuhellir. Hann er að mestu ofan jarðar; hvolfþak, nokkrir ferfaðmar að stærð, og opinn að nokkru leyti á móti norðri. Hann var þarna alveg við gamla veginn til Keflavíkur.” Heimastaklif er milli Lágafells og Tæphellu.“

Á þessum kafla má best greina vegaumbæturnar, sem gerðar voru á Skipsstíg, þótt víða megi sjá merki þeirra á leiðinni. Gatan er jafnbreið á alllögum kafla og hefur verið borið í hana, en ofaníburðurinn, þ.e. finasti hluti hans, er fyrir löngu fokin út í veður og vind. Eftir stendur formið.

Skipsstígurinn liggur vestan þess. Augljóst er að gera hefur átt stíginn vagnfæran. Líklegt má telja að þarna hafi verið um atvinnubótavinnu að ræða skömmu eftir aldamótin 1900, sem síðan hafi vinnan ekki enst lengur en raun ber vitni. Þessi hluti stígsins er einstaklega fallegur og full ástæða til að varðveita hann, enda má ætla að hann teljist nú til fornleifa skv. gildandi þjóðminjalögum (minjar hundrað ára og eldri).

Lágafell er suðvestan við Þorbjarnarfell. Fellið er dyngja, ein af þeim smærri á Reykjanesskaganum. Lágafellsheiði nefnist heiðin umhverfis Lágafell, einkum sunnan þess. Í henni er t.d. fjarskiptastöð varnarliðsins o.fl. Nokkrar jarðfallnar vörður eru við stíginn undir Lágafelli. Suðvestan við Lágafell greinist Skipsstígurinn í tvennt; annars vegar heldur hann beint áfram til suðausturs, að Hópi, og hins vegar til suðurs, að Járngerðarstöðum. Báðir stígarnir eru klipptir í sundur af girðingu er umlykur varnarsvæðið að norðanverðu. Sjá má þá liðast þar um móana og vörðubrot við þá.

Hópsanginn kemur undan girðingunni að austanverðu. Vörðubrot er við hann innan girðingar og síðan liðast hann áfram um móana áleiðis í Kúadal.

Gengið var suður fyrir girðinguna, að Títublaðavörðu. Þar sést Skipsstígurinn liðast um slétt hraun og vörðubrot innan við. Títublaðavarðan er utan girðingar. Þaðan liðast stígurinn að Reykjanesvegi,



Mynd 94: Varða á Vörðugjá. Höfundur.



Mynd 95: Áætlað útlit Camp Vail miðað við ljósmynd 96. Höfundur.



Mynd 96: Ljósmynd af hluta Camp Vail á Þorbirni. Ljósmyndari óþekktur.

77 Örnefnalýsing, Járngerðarstaðir - örnefnaskrá (Örnefnastofnun Íslands)



Mynd 97: Títublaðavarða. Horft til norðurs. Höfundur.

undir hann og áfram áleiðis að Járngerðarstöðu. Vörðubrot er við stíginn sunnan vegarins.

Tómas Þorvaldsson⁷⁸ lýsti eitt sinn upphafi Skipsstígs fyrir höfundu. Þá var gengið upp frá Járngerðarstöðum og upp að girðingunni er umlykur “varnasvæðið” í Lágafellsheiðinni ofan Grindavíkur. Þegar staðnæmst var skammt frá girðingunni benti hann, ”Toddi”, á hálfvallna vörðu. Sagði hann hana hafa jafnan verið nefnd Títublaðavarða. Sú álög hafi verið á vörðunni að henni skyldi jafnan haldið við og endurhlaðin eftir því sem þurfa þykir. Meðan það er gert er mun Grindavík hólpin. Sagan er svipuð hér í

Járngerðarstaðahverfi og með “Tyrkjavörðuna”, öðru nafni Gíslavarða, utan við Staðarhverfi.

Títublaðavarðan er vel gróin að neðanverðu. Annars eru vörðurnar við Skipsstíg allflestar sömu megin; vinstra megin er gengið er til suðurs.

Fornleifaskráning

Í matsskýrslu Hitaveitur Suðurnesja vegna línulagninga á svæðinu segir Bjarni F. Einarsson, fornleifafræðingur m.a. um hinar fornu þjóðleiðir:⁷⁹

“Fornleiðirnar fjórar Skipsstígur, Prestastígur, Árnastígur og ónefnd leið, eru taldar hafa talsvert minjagildi í heild sinni, en einstakar vörður á leiðunum eru taldar hafa lítið minjagildi. Fornleiðirnar og er þá átt við göturnar sjálfar en ekki vörðurnar, eru taldar vera í mikilli hættu vegna mannvirkjagerðarinnar. Hættan felst einkum í slóðagerð sem fylgir línubyggingunni. Aðrir fornleifastaðir eru taldir í lítilli hættu og er það vegna námuvinnslu í Stapafelli hvað varðar tvo þeirra og ein varða sem hefur ekkert minjagildi er í lítilli hættu vegna línulagnarinnar. Skipsstígur er talinn hafa að geyma fornleifar sem eru eldri en frá 1550. Aldur götunnar er dreginn af því að hún hefur markað djúpa rás í hraunhelluna á köflum, en slíkt gerist ekki nema eftir mjög langa notkun. Sambærilega rás var ekki að finna á öðrum fornleiðum sem kannaðar voru.”

Af þessu má sjá að viðkomandi hefur ekki skoðað hinar leiðirnar mjög vel því í þeim má einmitt víða sjá djúp för í klappirnar, auk þess sem sumar vörðurnar, nú nánast jarðlægar, eru greinilega mjög fornar. Bjarni minnst t.a.m. ekki á Gíslhelli í skýrslu sinni.

Hægt væri að fara mörgum orðum um flóru svæðisins umhverfis Skipsstíg, en fróðlegt er að lesa matsskýrslur sérfræðinga, sem allar eru á einn veg:⁸⁰

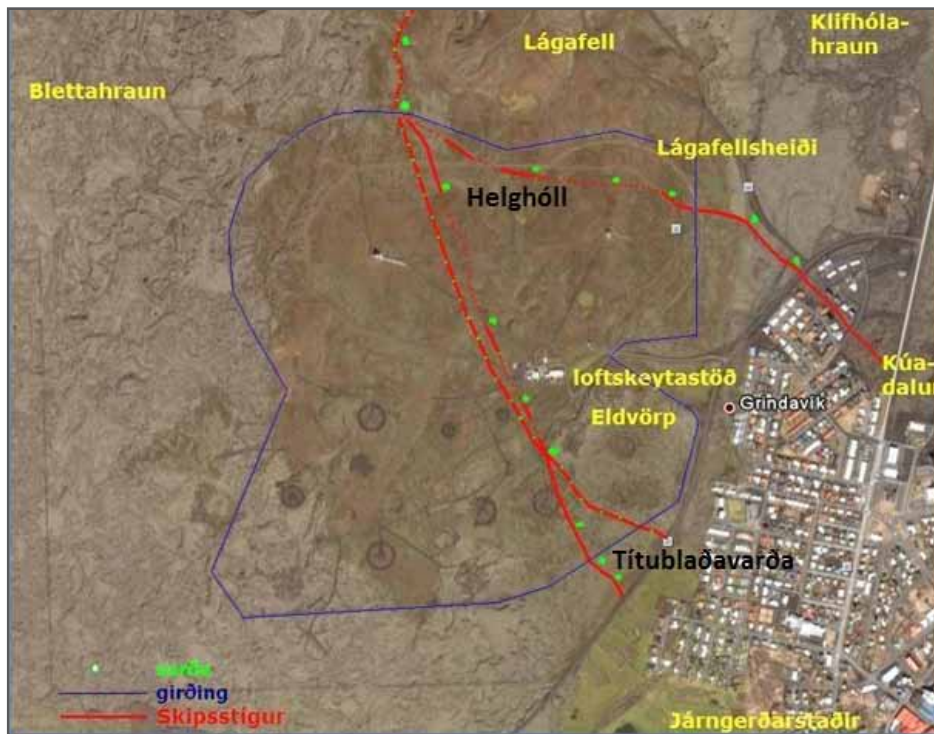
“Fjölbreytt flóra er á svæðinu, en því hefur þegar verið raskað verulega með stígagerð og öðrum framkvæmdum”.

Lítið hefur verið á framangreint sem réttlætingu fyrir frekari framkvæmdum á svæðinu.

⁷⁸ Tómas Þorvaldsson, f. 26. desember árið 1919, d. 02. desember 2008 - munnleg heimild

⁷⁹ Fornleifaskráning á Reykjanesi - BFE – 2002

⁸⁰ Verndun jarðminja á Íslandi - Tillögur vegna náttúruverndaráætlunar 2002, Helgi Torfason og Ingvar Atli Sigurðsson. Unnið af Náttúrufræðistofnun Íslands og Náttúruvernd ríkisins, Reykjavík, nóvember 2002



Mynd 98: Skipsstígur (rauð lína) innan svæðis loftskæptastöðvarinnar ofan Eldvarpa. Höfundur.

Örnefnalýsingar fyrir Járngerðarstaði

Þegar örnefnalýsingar fyrir Járngerðarstaði eru skoðaðar má sjá lýsingu á syðsta hluta Skipsstígsins frá Vörðugjá þar sem hann liggur um Lágafellsheiðina, í gegnum afgirt svæði loftskæptastöðvarinnar og áfram niður að Járngerðarstöðum: ⁸¹

„Á Gerðavöllum er allt fullt af gördum. Þeir eru hlaðnir á tvo vegu við vellina og eiga að vera eftir Junkarana en þeir reru til skiptis eftir veðri úr Grindavík og Höfnum (Njarðvíkum) eftir því sem sögurnar segja. Fóru þeir með skipin á milli og hét þar Skipsstígur.

Vörður nú tekið það sem eftir var af landi jarðarinnar og haldið til heiðarinnar. Skammt fyrir ofan þorpið er gjáin Silfra. Er sagt að í henni sé fölginn kista full af silfurpeningum. Gjá þessi er upp af Vatnsstæðinu. Fast við það er varða við veginn til Keflavíkur og heitir hún Titublaðavarða.

Norður af Eldvörpum er grashóll sem heitir Helghól og kringum hann eru grasivaxnar lágar, Helghólslæg (S.T.) eða Helghólslautir. Hóllinn sjálfur er toppmyndaður, þar var sagt að hefði verið huldufólkskirkja. Upp af Helghól er Lágafell.

Latur er eldvarp við gamla Keflavíkurvegin vestur af Tæphellu. Milli hennar og Lats er Syðstaklif. Milli Lágafells og Tæphellu er Heimastaklif en Háahraun heitir hraunið fyrir vestan Lat. Austur af Stapafelli heitir Rauðimelur sem er á merkjum Njarðvíkur og Grindavíkur.“

Ef tekið er það sem eftir var af leiðinni og haldið til heiðarinnar má sjá eftirfarandi: ⁸²

“Skammt fyrir ofan þorpið er gjáin Silfra. Er sagt að í henni sé fölginn kista full af silfurpeningum. Fast við Vatnsstæðið er varða við veginn til Keflavíkur og heitir hún Titublaðavarða. Upp af Silfru voru Eldvörpin [ekki þau sem eru allnokkru vestar] en þau eru nú horfin því herinn sléttaði þau út. Vestur af þeim er Eldborg. Þar upp af er graslendi sem nefnt er Lágafellsheiði. Um hana lá vegurinn til Keflavíkur. Þar vestur af er Bjarnafangi eða Bjarnafles. Þetta er klöpp rétt vestur eða norðvestur af Eldborg. Hjá henni er Litliblettur. Þá er Stóriblettur og Langhóll vestur af Eldvörpum. Norður af Eldvörpum er grashóll sem heitir Helghóll og kringum hann eru grasivaxnar lágar, Helghólslæg eða Helghólslautir. Hóllinn sjálfur er toppmyndaður, þar var sagt að hefði verið huldufólkskirkja. Hún er

81 Örnefnalýsing fyrir Járngerðarstaði. Ari Gíslason. Örnefnastofnun Íslands

82 Saga Grindavíkur, frá landnámi til 1800, Jón Þ. Þór, 282 bls



Mynd 99: Vagnvegaúrbætur á Skipsstíg í Lágunum. Horft til norðurs. Höfundur.

nú innan varnargirðingarinnar. Upp af Helghól er Lágafell. Kúadalur er í hrauninu [Garðhúsahrauni] þar sem vegurinn liggur. Eldvarpahraun tekur við vestan við Kúadal. Lágafellsheiði heitir einkum austur af gamla Keflavíkurveginum en þegar komið er upp fyrir Lágafell heitir vegurinn Skipsstígur sem áður er nefnt.”

Skipsstígurinn endurspeglar brú margbreytileikans, annars vegar vegagerð hinnar eðlislægu og skynsamlegu þörf fortíðar og hins vegar tilraun nútímans (1900) til að bregðast við með mögulegum, en þó nýtilegum, breytingum að þörfum samtímans. Hann hefur því ekki einungis gildi sem fornleifar (100 ára reglan) heldur og sem áþreifanlegur votturþróunar í vegagerð hér á landi frá einum tíma til annars – ekki síst nútímans.

Á hluta Skipsstígs má sjá skammsýnar úrbætur á tímum brýnnar atvinnubótavinnu er gera áttu hann að vagnvegi til framtíðar. Litlar sem engar heimildir eru til um þessa greinilegu framkvæmd, ekki síst í Lágunum fyrir ofan Lágafell, umfram þær almennu um atvinnubótavinnu hreppanna á þessum tíma. Þegar betur áraði, líkt og sagan segir að hafi jafnan gerst, og lögformlegar tilskipanir um vegagerð urðu markvissari breyttust aðstæður, eins og bera má saman, annars vegar á þessum vegi svo og hinum fyrsta vagnvegi frá Vogarstapa til Grindavíkur er lýst verður hér á eftir. Markmið með úrbótunum á Skipsstíg annars vegar og vagnvegalagningunni var hins vegar það sama; að koma á betri samgöngum til Grindavíkur.

Í örnefnalýsingu Sæmundar Tómassonar fyrir Járngerðarstaði segir hann um Gíslhellulág:

„Hún hefur vafalaust orðið til hjá vegalagningarmönnum á árunum 1915 til 1918, þegar sá vegur var lagður til Grindavíkur, sem nú er.“

Annað hvort vissi Sæmundur ekki hvað nefnd lág var (hefur einungis heyrt hana nefnda) eða hann hefur tengt hana úrbótum, sem gerðar voru á Skipsstígnum áður en vagnvegurinn 1914-1918 var lagður yfir Arnarseturshraun, mun austar. Þær úrbætur gætu annað hvort hafa verið gerðar í atvinnubótavinnu, sem fyrr sagði, um og eftir aldamótin 1900 eða sem undanfari vagnvegarins því fyrstu tilögur manna var jú að leggja hann ofan í gamla Skipsstíginn.⁸³

83 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 2, No. 625, 12/4 1909



Mynd 100: Skipsstígur sunnan Lats. Horft til suðurs. Glögglega má sjá hve djúpt gatan er mörkuð í slétta hraunhelluna. Höfundur.



Mynd 101: Skógfellavegur (gul lína). Höfundur.

Skógfellavegur

Skógfellavegur er hluti gömlu þjóðleiðarinnar til Grindavíkur frá Vogum (Kvíguvogum) og dregur nafn sitt af tveimur fellum, Litla- og Stóra Skógfelli, sem standa rétt við götuna um miðja vegu til Grindavíkur. Nafn götunnar hefur breyst í tímans rás því áður hét hluti hennar Sandakravegur, þ.e. sá hluti sem liggur frá Stapahorni og langleiðina að Stóra-Skógfelli en þar eru vegamót. Sandakravegur heldur áfram í átt að Kasti og Fagradalsfjalli, inn á Krýsuvíkurleið, en hét Skógfellavegur til Grindavíkur.

Gatan er nokkuð óljós framan af og vörður fáar og ógreinilegar. Gatan hefur nú verið stíkuð. Þegar gengið er til suðurs, frá Vogum, og komið skammt upp fyrir Reykjanesbrautina er gengið fram á sprungu sem heitir Hrafnagjá. Þarna við Skógfellaveginna lætur hún lítið yfir sér en þegar austar dregur er hún mjög falleg og tilkomumikil og þar er gjábarmurinn hæstur og snýr á móti suðri. Þegar götunni er fylgt áfram er komið að nokkuð löngu grágrýtisholti, Nýjaselsbjalla, og liggur gatan yfir austurhluta þess. Skammt austan götunnar, áður en komið er upp á bjallann, eru litlar seltóftir, Nýjasel, undir lágum hamri sem snýr til norðurs og dregur bjallinn nafn af selinu.

Nokkrar gjár eru á leiðinni, auðveldar yfirferðar og snúa hamraveggir þeirra allra til norðurs. Fyrsta gjáin sem eitthvað kveður að er Huldugjá en þar sem gatan liggur yfir gjána er sagt að Huldugjárvarða hafi staðið. Þarna liggur vel mörkuð leiðin nálægt austurjaðri Skógfellahraunsins.

Á milli Huldugjár og næstu gjár sem heitir Litla-Aragjá er gatan nokkuð óljós á kafla en gatan er skýrari þar sem hún liggur yfir Aragjána. Þar er tæpt til beggja handa en stór varða stendur á efri gjábarminum. Þegar líður á verður gatan greinilegri og næsta gjá á leiðinni sem eitthvað kveður að er Stóra-Aragjá. Grjótþylling og hleðsla er í Stóru-Aragjá þar sem leiðin liggur yfir hana og þar er varða sem heitir Aragjárvarða en gjáin þarna við vörðuna heitir Brandsgjá.



Mynd 102: Aragjárvarða við Brandsgjá. Horft til austurs. Höfundur.

Eftirfarandi er frásögn um atvik sem henti á þessum stað.⁸⁴

„Á jólaföstu árið 1911 var Brandur Guðmundsson bóndi á Ísólfskála (1862-1955) á leið heim úr Hafnarfirði og dró sú ferð dilk á eftir sér. Hann lagði á Skógfellavegin og ætlaði síðan inn á Sandakravegin og niður að Ísólfskála. Veður versnaði er leið á daginn og lenti Brandur í umbrotafærð suður heiðina. Allt í einu gaf fönn sig undan hestinum og þeir hrösuðu ofan í Stóru-Aragjá. Þarna hafði Brandur leitt hestana utan við klifið og svo fór að bæði hrossin þurfti að aflífa á staðnum. Síðan heitir þarna Brandsgjá. Brand kól mikið á fótum og var á Keflavíkurspítala í nokkra mánuði eftir slysið.“

Þegar komið er upp fyrir Stóru-Aragjá tekur fljótlega við helluhraun sem nær langleiðina að Litla-Skógfelli og er vegurinn vel varðaður á þessum slóðum. Á fyrsta spottanum þarna er gatan mjög djúp því grjóti hefur verið rutt úr henni í miklum mæli en þegar ofar kemur taka við sléttar klappir markaðar djúpum hófförum.

Á hægri hönd eru Krókar, hraunhólar með kjarri í dældum, en á vinstri hönd, spöl sunnar, er Nyrðri-Mosadalagjá. Gjáin snýr bergvegg til suðausturs og þess vegna er erfitt að greina hana frá götunni. Milli hennar og Syðri-Mosadalagjár (með bergvegg til norðvesturs) er víðáttumikill misgengisdalur, þakinn mosa, og heitir sá Mosdalir eða Mosadalir. Við austurrætur Litla-Skógfells þarf að klöngrast yfir smá haft af grónu apalhrauni þar sem gatan liggur en þegar yfir það er komið liðast hún “milli hrauns og hlíðar” um skriðugrjót og grasteyginga. Skógfellið bera ekki nöfnin með réttu í dag því þau eru að mestu gróðurlaus.

Fyrir neðan og austan Litla-Skógfell er þó dálítið kjar, bæði birkihríslur og víðir, og sjálfsagt hefur

⁸⁴ Gönguleiðir og örnefnalýsingar á Vatnsleysuströnd, Sesselja Guðmundsdóttir, útg. 1995, bls. 54



Mynd 103: Skógfellavegur á milli Skógfellanna. Horft til norðurs. Höfundur.

svæðið allt verið viði vaxið endur fyrir löngu. Við Litla-Skógfell endar Vatnsleysustrandarhreppur og Grindavíkurreppur tekur við. Frá hliðum Litla-Skógfells er gaman að horfa á “vörðuskóginn” framundan en á milli Skógfellanna er einkennasnauð hraunbreiða sem auðvelt væri að villast um ef ekki væru vörðurnar. Þarna standa þær þétt saman eins og menn á mosagrónu taflborði og gatan er djúpt mörkuð af þúsundum járnaðra hesthófa.

Þegar komið er langleiðina að Stóra-Skógfelli greinist Sandakravegurinn út úr til suðausturs yfir hraunið og að Sandhól. Til gamans geta göngumenn leikið sér að því að telja vörðurnar frá Litla-Skógfelli að gatnamótunum en þær eru 22. Sandakravegurinn þarna yfir er fallegur, djúpmarkaður og skoðunarverður.

Vestan við Stóra-Skógfell er Gíghæðin og er stutt ganga frá fellinu yfir í gígana og þaðan yfir á Grindavíkurvegin. Í austri blasir Fagradalsfjallið við með sína fylgifiska s.s. Sandhóla og Kastíð.

Sunnan Stóra-Skógfells liggur vegurinn austan undir fallegri gígaröð, Sundhnúksgígum, sem er um 8 km löng, og áfram að Sundhnúk sem er aðal gígurinn og stendur hann norðan við Hagafell. Þegar komið er framhjá Hagafelli að austanverðu fer að halla undan til Grindavíkur og spöl neðar greinst leiðin til “allra átta”

um gamalgróið hraun niður til bæja; Þórkötlustaða til suðausturs, Hóps til suðurs og Járngerðarstaða til suðvesturs.



Mynd 104: Varða við Skógfellaveg. Höfundur.

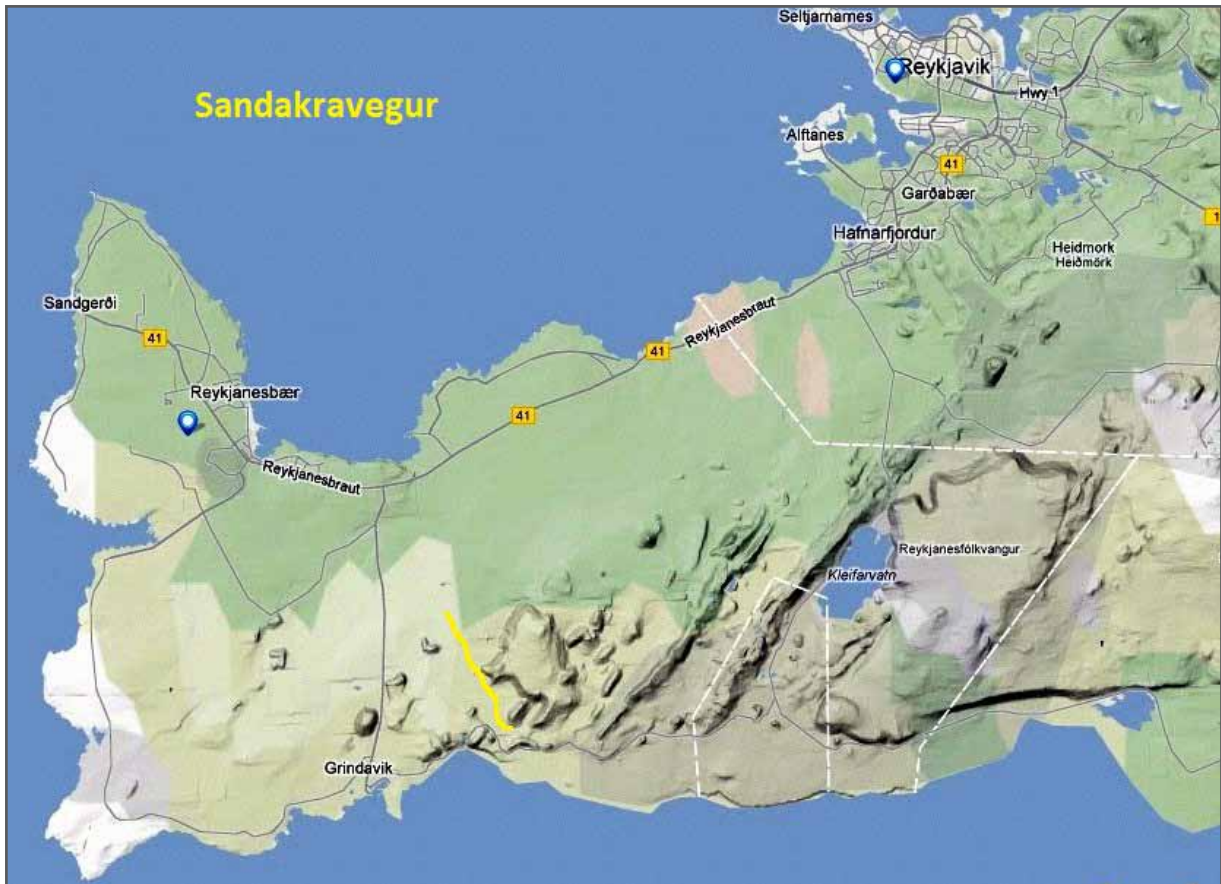
Í örnefnalýsingu fyrir Þórkötlustaðir nefnir Loftur Jónsson Vogaveg:⁸⁵

“Ofan við byggðina er geil í hraunið og byrjar þar gamli vegurinn frá Þórkötlustöðum til Voga og Hafnarfjarðar. Þar heitir Leynir (Þórkötlustaðaleyinir til aðgreiningar frá Hraunsleyni) og nær hann inn á móts við Vatnsheiði. Gatan liggur samhliða hraunrima. Efst í Leyninum og austan við götuna er grasivaxinn hóll með hraunklöppum umhverfis og heitir hann Grenhóll.

Vogavegurinn liggur austan Stóra-Skógfells og var nefndur þar Skógfellsvegur og tekur við af Sprengisandi. Mitt á milli Skógfella er svonefndur Hálfmunarhóll (í Járngerðarstaðalandi) og er þar talið hálfnað til Voga frá Þórkötlustöðum.”

Gönguferð eftir Skógfellaveginum tekur um 6-7 klst.

85 Örnefnalýsing fyrir Þórkötlustaði. Loftur Jónsson. Örnefnastofnun Íslands



Mynd 105: Sandakravegur (gul lína). Höfundur.

Sandakravegur

Sandakravegur liggur frá Slögu af Krýsuvíkurléið inn á Skógfellaveg, gamla leið frá Vogum (Kvígvogum) til Grindavíkur. Skógfellavegur, hin gamla þjóðleið milli byggðalaganna, var einnig nefnd Vogavegur, a.m.k. sá hluti hans er lá upp frá Þórkötlustöðum inn á Skógfellastíg, eins og fram kemur hér að framan.

Sandakravegurinn liggur til norðvesturs sunnan við Einbúa og inn á Sundhnúkahraunið norðan Sandhóls-fremri. Eftir það liggur hann um slétt helluhraun, djúpt grópaður í harða helluna. Þá fer hann yfir hraunhrygg og liggur eftir það til norðurs áleiðis niður á Skógfellaveg svo til miðja vegu á milli Skógfellanna.

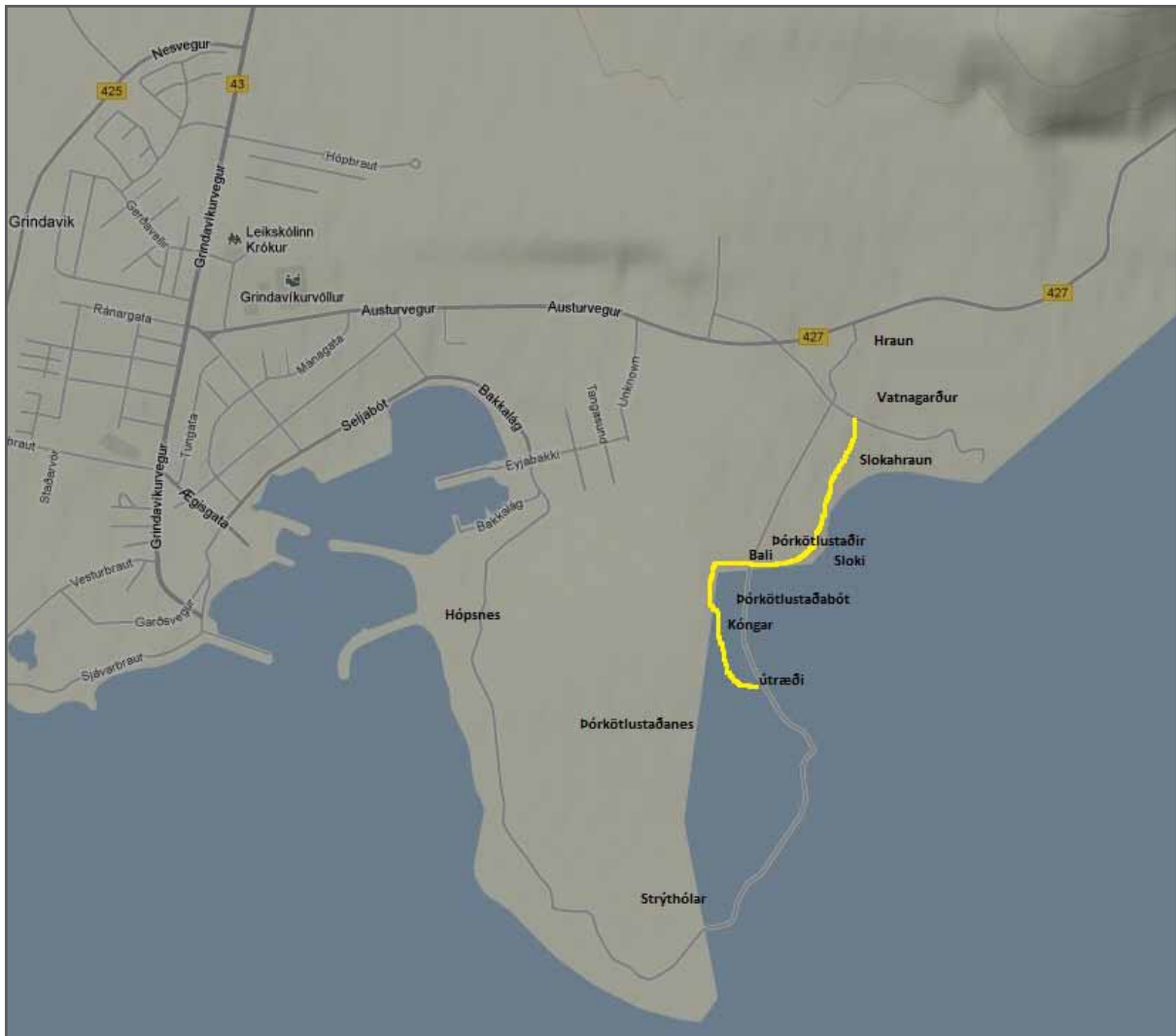
Nokkrar vörður eru við veginn, einkum að austanverðu, flestar mjög gamlar.



Mynd 106: Pétursborg á Huldugjárnarmi. Höfundur.



Mynd 107: Skógfellavegur að vetri. Horft til suðurs
sunnan Stóra-Skógfells. Höfundur.



Mynd 108: Eyrarvegur (gul lína). Höfundur.

Eyrarvegur

Þrjár götur, Þórkötlustaðagata, Hraunkotsstígur og Eyrarvegur, lágu fyrrum milli Hrauns og Þórkötlustaðahverfis austan Grindavíkur. Allar sjást þær enn misjafnlega vel þar sem þær liggja yfir Slokahraun⁸⁶

„Hraunsmenn gerðu út á Þórkötlustaðanesi og gengu á milli. Þá var Eyrargatan jafnan farin, en hún lá með ströndinni, í gegnum Slokahraun framhá Sögunarhól og eftir fjörunni neðan við Klöpp, Buðlungu og Þórkötlustaði. Ströndin var þá sandfjara líkt og enn má sjá að hluta innst í Bótinni. Sandurinn náði dágóðan spöl út. Þar voru góðar lendingar fyrrnefndra bæja. Vestan Þórkötlustaða, þar sem nú er Sólbakki, kom gatan upp á bakkann við bæ, sem hét Skarð og þar var [síðar Bali þar sem nú er Balabettur]. Síðan liðaðist hún ofan strandarinnar, yfir Kónga og að naustunum vestan þeirra. Eyrargatan sést enn í hrauninu innan landamerkjá Þórkötlustaðahverfis.“

Eyrarvegur sést einna síst framangreindra gatna. Annars vegar hefur sjór brotið ströndina og hins vegar varð mikil sandtaka á 6. áratug 20. aldar (Ægissandur h.f.) í Hraunsvík undir Festarfjalli til þess að sandfjaran í Bótinni (Þórkötlustaðabót) hvarf svo til að segja á skömmum tíma. Veginn má þó enn sjá vestan Hraunsgarðs og um Slokahraunið áleiðis yfir á Klappartúni að svonefndum Hrossakrika.

⁸⁶ Sigurður Gíslason, bóndi á Hraun, f. 5. maí 1923 – d. 30. júní 2010 – munnleg heimild



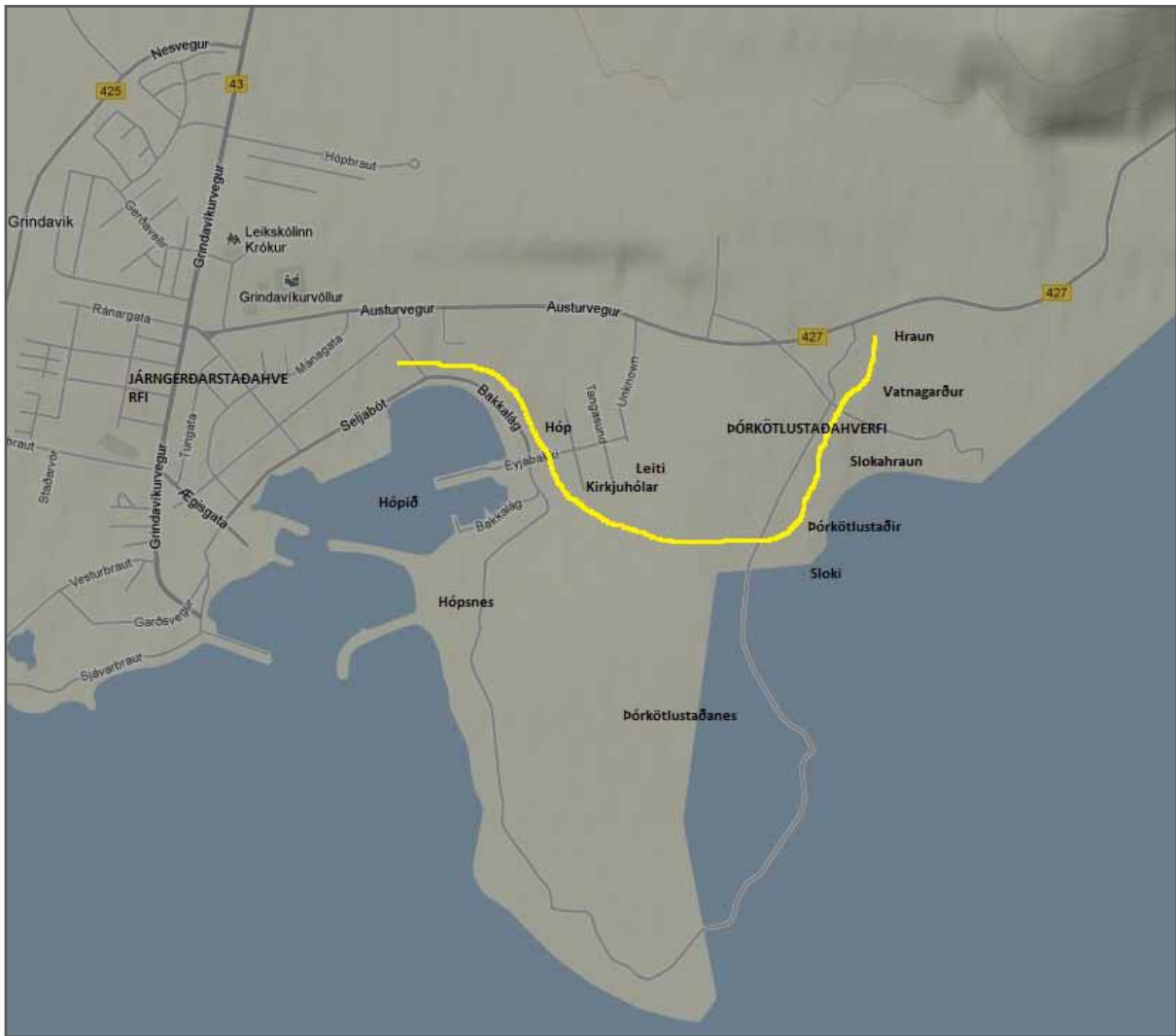
Mynd 109: Hraunkotsgata (gul lína). Höfundur.

Hrauntúnsgata

Önnur gata milli Hrauns og Þórkötlustaða (Hraunkots) hét Hraunkotsgata. Hún lá upp frá austanverðri hraunbrúninni, í gegnum vesturtúngarðinn á Hrauni og svo til beina stefnu yfir Slokahraun til vesturs, að Hraunkoti, sem var austastur bæja (kota) í Þórkötlustaðahverfi. Stór gróinn hraunklettur er norðan götunnar skammt frá Hraunstúngarðinum. Þessi gata sést enn mjög vel, enda grasi gróin í mosahrauninu. Sigurður bóndi á Hrauni sagði það varla geta talist undarlegt því þessa götu hefðu vermennirnir gengið með fiskinn á bakinu. Áburðurinn hafi því verið ágætur og nyti gatan góðs af því enn í dag.⁸⁷

Gatnanna þriggja; Eyrarvegur, Hrauntúnsgötu og Þórkötlustaðagötu, sem allar liggja yfir Slokahraun, er ekki getið í örnefnalýsingum fyrir Þórkötlustaði og Hraun. Sigurður var hins vegar ekki í neinum vafa um legu þeirra þó svo að umferð um þær hefði lagst af að mestu eftir að Austurvegur (Hraunsvegur), núverandi Suðurstrandarvegur, var lagður ofar í gegnum hraunið eftir aldamótin 1900 og síðan lagfærður í kringum 1920.

⁸⁷ Sigurður Gíslason, bóndi á Hrauni, f. 5. maí 1923 – d. 30. júní 2010 – munnleg heimild



Mynd 110: Þórkötlustaðagata (gul lína). Höfundur.

Þórkötlustaðagata

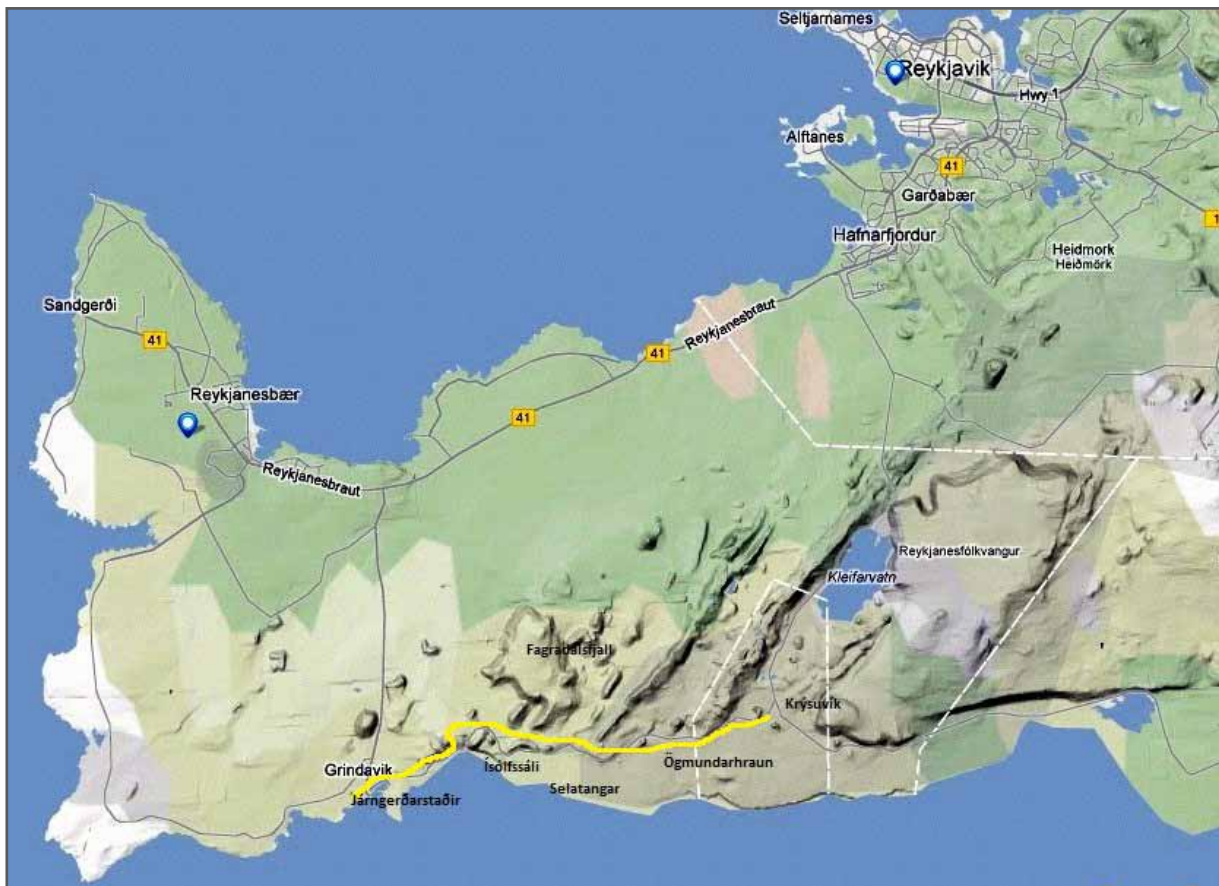
Þriðja gatan, sem enn sést, er Þórkötlustaðagata. Hún liggur, líkt og Hraunkotsgatan, í gegnum hlaðinn vesturtúngarðinn á Hrauni, um hlið þar sem garðurinn myndar 90° horn. Gatan, sem er sú nyrsta þeirra þriggja, liggur eins og þær yfir mosavaxið Slokahraun og sést mjög vel þar gróið er allt umleikis hana. Lítil hraunhöll er norðan götunnar. Frá honum beygir gatan lítillega í átt að norðurtúngarðshorni Hraunkots. Þar lá hún samhliða garðinum með svo til beina stefnu á Þórkötlustaði. Enn sést móta fyrir honum á annars sléttuðu túninu sem þar tekur nú við⁸⁸

Þessi gata, líkt og aðrar götur á þessu svæði, hafa ekki verið skráðar sem fornleifar. Það er í raun dæmigert fyrir slíkar skráningar allt fram til þessa dags. Hennar er ekki heldur getið í örnefnaskrár fyrir svæðið.



Mynd 111: Þórkötlustaðagata í Slokahrauni. Horft til austurs að Hrauni. Höfundur.

⁸⁸ Sigurður Gíslason, bóndi á Hrauni – munnleg heimild. Örnefnaskrá Þórkötlustaða og Örnefnaskrá Hrauns



Mynd 112: Ögmundarstígur milli Krýsuvíkur og Grindavíkur (gul lína). Höfundur.

Ögmundarstígur

Þótt Ögmundarstígur í gegnum Ögmundarhraun í Krýsuvíkurlandi, millum sveitarinnar og Grindavíkur, sé vel þekktur af þjóðsögunni hefur hann jafnan verið umfjöllunarefni þeirra er um þá leið hafa fjallað. Í ritinu Saga 1998 má t.d. lesa eftirfarandi um Ögmundarhraun:⁸⁹

„Fyrr á öldum voru miklar samgöngur milli Suðurlandsins og verstöðvanna á Suðurnesjum. Þar voru vermenn á ferð og eins þurfti að koma varningi milli landshlutanna. Sveitamenn að austan seldu sínar afurðir íbúum lítt bússældarlegra Útnesja og keyptu í staðinn skreið og annað sjávarfang. En erfiðir farartálmar voru á leiðinni, bæði á sunnanverðu nesinu og eins að norðanverðu, þar sem úfin hraun bönnuðu allar hestaferðir milli Útnesja og Innnesja. Örnefni eins og Hvassahraun vísa til landslagsins milli Hafnarfjarðar og Vatnsleysustrandar.

Hraunin neðan Krýsuvíkur voru ekki síður torfarin, þannig að leiðirnar út á Reykjanes voru nánast lokaðar og alls ekki hestfærar og troðningar tæpast þjóðandi skólítilli þjóð. Hraunin á Reykjanesi eru bæði gömul og ný. Talið er að Kapelluhraun, þar sem álverið stendur, og Ögmundarhraun vestan Krýsuvíkur, hafi runnið úr miklu gosi skömmu eftir árið 1000. Undir þeim eru önnur og eldri hraun.

Um Ögmundarhraun liggur gömul gata, sem á sér svipaðan uppruna og vegurinn um Berserkjahraun vestra, og glögg er sagt frá í Eyrbyggju hvernig sú samgöngubót var framkvæmd, og frægt er orðið fyrir löngu. Í sóknarlýsingu séra Jóns Vestmanns í Vogsósum er sagt frá hverjir stóðu að vegaf framkvæmdunum við Krýsuvík forðum daga, en vert er að gefa því gaum, að þar starfaði leysingi að, en þrælshald lagðist af á Íslandi á 11. öld. Er því vegurinn yfir hraunið þarna orðinn ærið gamall.“

Hér fer á eftir lýsingin á vegagerðinni:⁹⁰

⁸⁹ Saga, 24. janúar 1998, bls. 1-2

⁹⁰ www.bokasafn.reykjanesbaer.is/default.aspx?cat_id=276

„Áður en það var rutt, varð að fara vestur yfir hálsa fyrir endann á hraunsuppkomunni, þegar fara þurfti til Njarðvíkur eða Keflavíkur. Bóndinn í Njarðvík, að nafni Gissur, átti dóttur. Hennar bað lausingi nokkur er Ögmundur hét, tröllumenni að stærð og kröftum. Tekur hann því það ráð að lofa honum stúlku þessari, ef hann vildi vinna það til hennar að gera færana veg yfir hraunið, þar sem beinn yrði vegur til Suðurnesja. Þetta verk tókst hann á hendur og framkvæmdi það duglega, en lagðist til svefns að loknu verkinu, austan við hraunbrúnina, en bóndi lá í leyni í hraungjótu, Ætlaði hann hinum stundir að sofna vært og drap hann sofandi. Þar er dys hans, sem drepinn var og er hraunið síðan við hann kennt og kallað Ögmundarhraun.“

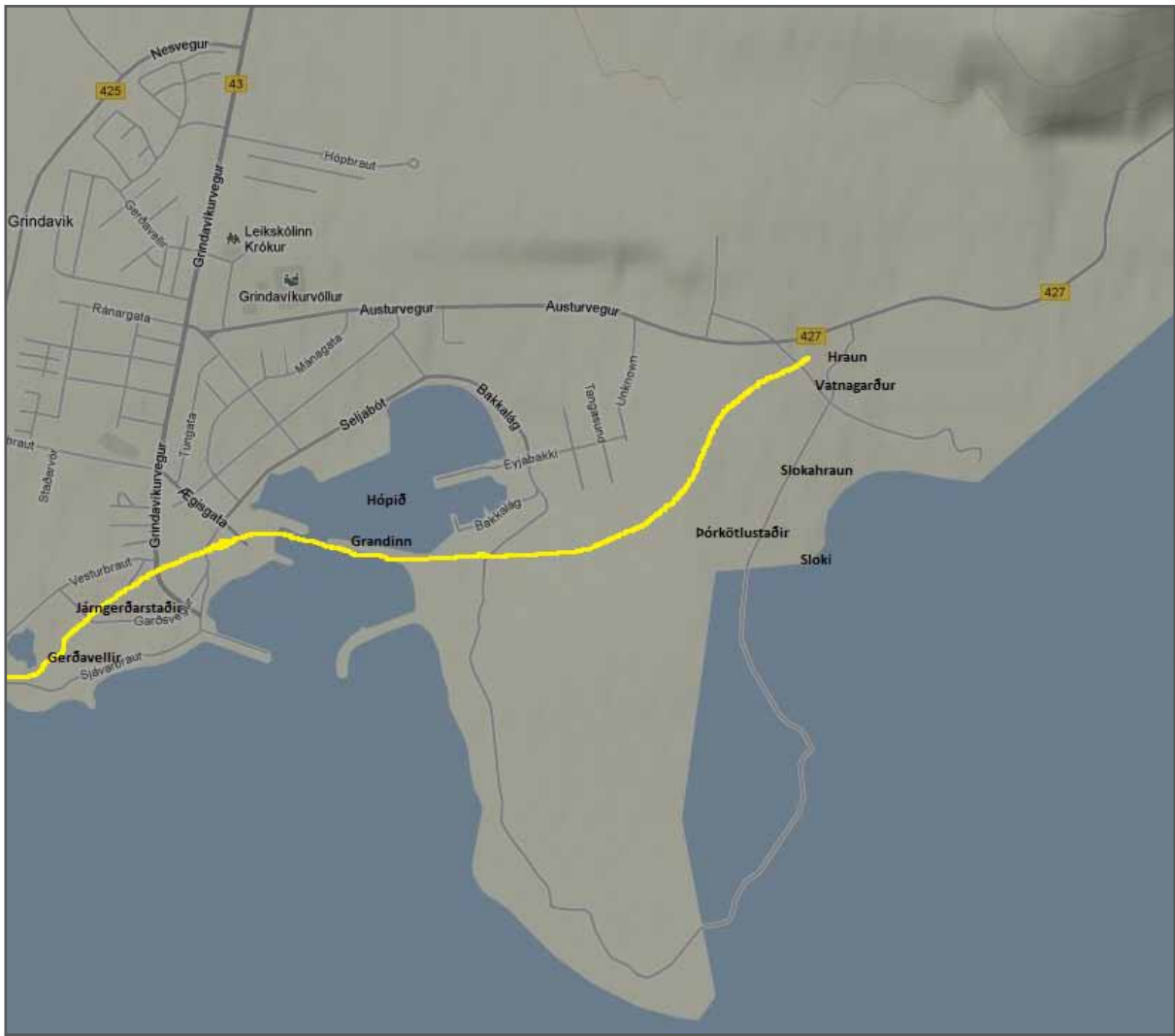
Í örnefnalýsingu Gísla Sigurðssonar fyrir Krýsuvík segir um Ögmundarstíg: ⁹¹

„Eitt sinn bjó ríkur bóndi í Krýsuvík. Ekki er getið nafns hans. Bóndi átti sér dóttir væna. Hún var gjafvaxta er þessi saga gerðist. Vinnumaður var hjá bónda er Ögmundur hét. Hann var svoli mikill og hið mesta illmenni. Ögmundur lagði hug á bóndadóttur og vildi fá hennar, en bóndi hafði með einhverju móti getað tafið fyrir því að gefa þar um afdráttarlaus svör. Og nú hafði hraun þetta á runnið og var hinn mesti farartálmi. Bóndi gerir honum þá tilboð. Ef hann riðji vel færa braut eða stíg gegnum hraunið, þá skuli engin fyrirstaða vera frá hans hendi, að hann gifti honum dóttur sína. En verkinu verði hann að ljúka í einni lotu. Fer Ögmundur nú til verks og sótti það fast. Er ekki að orðlengja það að stíginn ruddi hann gegnum hraunið. Var hann þá mættur mjög og þrekaður. Lagðist hann fyrir og sofnaði vestan undir Mælifelli. Kom þá bóndi að vá hann. Vildi með engu móti gefa dóttur sína slíkum manni, sem Ögmundur var. Þá fékk stígurinn og hraunið nafn það, sem er við haft enn þann dag í dag.“



Mynd 113: Ögmundardys við Ögmundarveg í Ögmundarhrauni. Höfundur.

91 Örnefnalýsing fyrir Krýsuvík. Gísli Sigurðsson. Örnefnastofnun Íslands.



Mynd 114: Kirkjugatan yfir Ósinn. Höfundur.

Kirkjugatan yfir Ósinn

Kirkjugatan frá Hrauni og Þórkötlustaðahverfi lá yfir norðanvert Þórkötlustaðanesið, um Gjána og framhjá Vatnsstæðinu að Rífsósi, eiðinu er lokaði Hópið af að utanverðu. Síðar, á fjórða áratug 20. aldar og síðar, var opnað inn í Hópið, rásin breikkuð og dýpkuð og eiðið þar með fjarlæggt að mestu. Jafnan var gengið um ósinn væri hann fær. Sú leið var styttri. Kirkjuhóll (Kirkjuhólar) voru á norðaustanverðri Gjárbrúninni á leiðinni frá Þórkötlustöðum framhjá Hópi að Járngerðarstaðar-hverfi.⁹²

Í Sjómannablaði Grindavíkur, 39. árg. árið 1976 má lesa eftirfarandi um það hvernig grandanum og þar með kirkjugötunni frá Þórkötlustöðum áleiðis að Járngerðarstöðum (fyrrum Stað) var eytt sumarið 1939:⁹³

„Verkfærin voru haki og skófla, og öllu efni, sem upp kom, var ekið á hjólbörum eftir sliskjum upp á kambinn. Eftir sumarið gátu bátarnir flotið inn um hálfvallinn sjó, og varð þá úr sögunni hin erfiða setning bátanna upp í naustin, því að þeir fóru að lokinni affermingu inn í Hópið og lágu þar inni til næsta róðurs.

Af hverju stafaði nafnið Barnaós? „Sagan hermir, að á 17. öld hafi bændur í Járngerðarstaðahverfi grafið þarna inn rennu fyrir lausakaupmenn. Árið 1702 er sagt, að maður nokkur hafi farið með tvö börn til þangskurðar á svæði, sem lá milli tveggja útfallanna, vestri og eystri óss. Þegar flæddi, lokuðust þau inni, börnin drukknuðu, en maðurinn bjargaðist á hripi. Sagan segir, að upp úr þessu hafi verið gerð

⁹² Örnefnalýsing fyrir Þórkötlustaðahverfi - Loftur Jónsson, f. 3. jan. 1938

⁹³ Sjómannablaðið, 39. árg. 1976, 11. tbl. bls. 11



Mynd 115: Þórkötlustaðagata og kirkjugatan yfir Ósinn (gul lína) og vagnvegurinn (rauð lína) um 1920. Höfundur.

fyrirhleðsla við annan ósinn, og víst er um það, að þegar við grófum þarna á árinu 1939, komum við niður á hlaðinn vegg, sem tók manni í mitt læri. Bendir það til, að saga þessi sé sönn. Einnig mun fé hafa flætt þarna. Grandinn mun hafa verið gömul kirkjuleið úr Þórkötlustaðahverfi út í Staðarhverfi, þar sem var kirkja til ársins 1909.“

Tómas Þorvaldsson lýsir verkinu á eftirfarandi hátt:⁹⁴

„Verkfærin, sem við notuðum við gröftinn, voru sannarlega frumstæð á nútímamælikvarða; hjólbörur, skóflur og járnkarlar.

Undir malarkambinum var moldarbakki, og þar unnu tveir menn með sömu skóflunni, en notaðar voru svonefndar spíssskóflur með löngu skafti. Annar stakk, en hinn dró upp með bandi, sem fest var niður við skóflublaðið.

En þótt verkfærin væru frumstæð og aðeins hægt að vinna um fjörur, tókst svo vel til í fyrsta áfanga, að bátarnir gátu flotið inn á hálföllnu um haustið.“

Í framhaldi af „gamla“ Grindavíkurveginum árið 1918 voru lagðir vagnvegir út í Staðarhverfi annars vegar og í Þórkötlustaðahverfi hins vegar. Vegirnir voru lagðir nánast ofan í eldri vagnvegi, sem gerðir höfðu verið um og eftir aldamótin 1900.

⁹⁴ Gylfi Gröndal, Ævidagar Tómasar Þorvaldssonar útgerðarmanns I. 1986, bls. 165

Vegaframkvæmdir á vegum Grindavíkurhrepps fram til 1920

Í seinna bindi af Sögu Grindavíkur er fjallað um framkvæmdir á vegum hreppsins fram til 1920.⁹⁵ Þær upplýsingar gætu varpað m.a. ljósi á það hvers vegna einungis hluti Skipsstígsins var gerður vagnfær. Þar segir að „framkvæmdir á vegum Grindavíkurhrepps voru litlar á árunum fyrir 1920, en þó var ráðist í nokkur þörf verkefni, og þar vegagerð þar hæst. Á aukahreppsnefndarfundi, sem haldinn var 21. júlí 1988, var eftirfarandi fært til bókar:⁹⁶

„Var fyrst tekið til umræðu bréf sýslumannsins af 30. júní þ.á. um ruðning og aðgjörð á veginum frá Njarðvíkurfitjum að Sýslusteini í sambandi við bréf hans, af 29 s.m. um þjóðvegagjald Grindavíkurhrepps þ.á. Ákvað hreppsnefndin að í þetta skipti skyldi byrja frá Hrauni austur, og vinna að vegaruðning yfir Hraunsháls eða Siglubergsháls og yfir Méltunnuklif og þvínæst Ögmundarhraun. Skyldi verkstjóri með 8 mönnum fenginn í 6 daga, sem auk þess tæki dagverkamenn, sem af sjer ynnu þjóðvegagjald sitt. Var ákveðið dagkaup þessara manna 2 kr. 50 aur[ar] fyrir hvern dag, en dagkaup þeirra er vinna aðeins dag og dag skyldi 2 krónur.

Var hreppsnefndarmönnum Hermanní Jónssyni og Tómasi Guðmundssyni falið að fá sem verkstjóra lausam[ann] Einar Jónsson í Skemmu og semja við hann um kaup sitt að 3 kr. á dag; skal verkstjóra falið að fá til láns nauðsynleg áhöld járn og sleggju, með hæfilegu endurgjaldi, en skóflur skyldu verkamenn með sjer hafa til ruðnings.

Var ákveðið að vinnan skylda byrja mánudag 30. þ.m. og skulu þá verkstjóri og verkamenn komnir að Hrauni á miðjum morgni kl. 6 f.m.“



Mynd 116: Vegurinn um Méltunnuklif. Höfundur.

Þessi fundargerð gefur nokkra hugmynd um það, hvernig staðið var að slíkum málum á þessum tíma, en alls kostaði vegagerðin þetta sumar hreppinn 200 krónur.

Næsta ár var unnið áfram að veginum austur á bóginn, og var þá haldið „undiruppboð“ á vegavinnunni. Jafnframt var sumarið 1889 unnið að svonefndum „hreppavegum og aukavegum“, en svo nefndust þeir vegir, sem ruddir voru á milli hverfa í Grindavík. Þeim var lýst þannig í fundargerð 1889:⁹⁷

„Vegur skal sem beinast lagður, 5 álna breiður, hlaðinn utanað með fráræsi, eða ífylling; skal hérum lokið innan útgöngu Ágústmanaðar, og þvínæst úttekinn af hreppsnefnd í forsvaranlegu standi; verður þá samningsmanni, sem ábyrgist úttekt greitt umsamið kaup með ávísun uppá sýslumann.“

Á næstu árum var unnið að vegagerð á sumri hverju. Var þá haldið áfram ruðningi vegarins austur að Sýslusteini og vegurinn suður í Hafnir ruddur, auk þess sem samgöngur milli hverfa í Grindavík voru bætтар.“

95 Saga Grindavíkur, 1800-1974, Jón Þ. Þór og Guðfinna M. Hreiðarsdóttir, Grindavíkurbaer 1991, bls. 94-95

96 Þ.Í. Hreppsbók 1887-1906

97 Þ.Í. Hreppsbók 1887-1906

Hafnarfjarðarvegurinn

Í Ísafold árið 1899 er fjallað um vegalagninguna frá Hafnarfirði til Reykjavíkur:⁹⁸

„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 læk, 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 mól 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 þuml. á þykkt. Við vinnuna voru 12 menn fyrra sumarið með 4 hestum, en 15 til 18 hið 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:⁹⁹

“Ár 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.

8. Var rætt um gufubátaferðir 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 bátum 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 Svinaskarði 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,

98 Ísafold, 26. apríl 1899 - 26. árg., 26. tbl., bls. 103

99 Ísafold, 17. júní 1893 - 20. árg., 38. tbl., forsiða

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 Ásabatnum 75 kr.

Grindavíkurhr. til að bæta veginn frá Drápshlíð 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 ágrípi: ¹⁰⁰

“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.”

Í Ísaföld árið 1905 má lesa eftirfarandi um sýsluvegastyrk til Hafnarfjarðarvegar suður að Vogastapa: ¹⁰¹

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

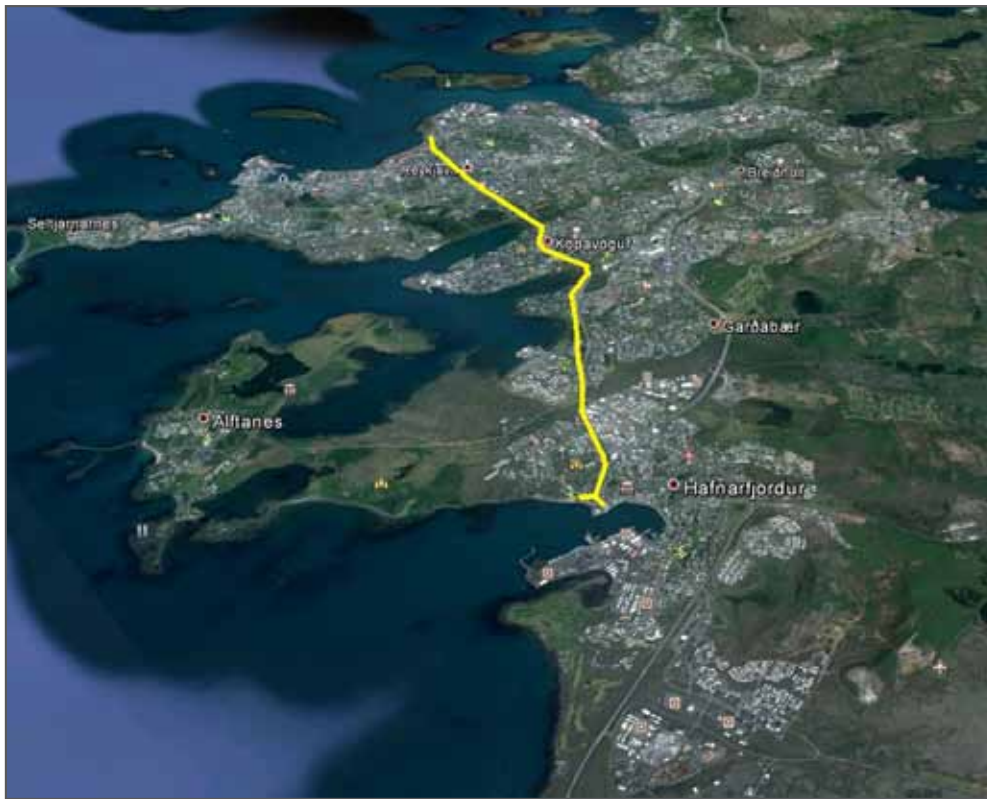
Í Sögu Hafnarfjarðar 1908-1983 segir m.a. um samgöngubætur: ¹⁰²

“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 kaптúnið 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 19874, skömmu áður en Kristján 9. 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 ekið áleiðis milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur skömmu eftir að fyrsti billinn 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.“

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

101 Ísaföld, 6. sept. 1905 - 17. árg., 60. tbl., bls. 239:II

102 Saga Hafnarfjarðar III, 1908-1983, Skuggsjá 1984, bls. 361



Mynd 117: Lega gamla vagnvegarins milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar. Höfundur.

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:¹⁰³

„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 þriðjungi styttri. Að vísu má búast við að bifreiðarvegurinn yrði að vera talsvert breiðari, 5 metra (8 álnir), og „púkkaður“, 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 járnbrautarvegjar var einnig gerð til að koma á varanlegum samgöngum milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar eins og sjá má í gjörðabók bæjarstjórnar Hafnarfjarðar 1918.¹⁰⁴

“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:

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. -

103 Lögrétta, 11. árg. 1916, 40 tbl. bls. 147

104 Útskrift úr gjörðabók bæjarstjórnar Hafnarfjarðar (Þ.Í. Db.4, Nr. 585)

Undirkriftir fundarmanna.“

Árið áður hafði greinilega verið unnið að undirbúningi járnbrautarlagningarinnar ef marka má gjörðabók sýslunefndar Kjósarsýslu: ¹⁰⁵

“Ár 1917, þann 13. aprilmánaðar, 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 þjóðvegur eða flutningabraut. - Með hliðsjón af framlögðu brjefi landsverkfræðings til stjórnarráðsins, dags. 9. f.m., um samtengingarveg þennan, eins og sýnt er á meðfylgjandi uppdrætti, leggur nefndin til að valin verði vegarlína D á uppdrættinum. - Magnús Jónsson“

Hér má sjá úrdrátt úr gjörðabók sýslunefndar Gullbringusýslu fyrr á árinu 1917:¹⁰⁶

“Ár 1917, þann 16 aprilmánaðar, 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 fyrir 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“

Í bréfi sýslumannsins í Gullbringu- og Kjósarsýslu 1917 hafði áður mátt lesa eftirfarandi:¹⁰⁷

“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., viðvikjandi 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 viðvikjandi, með beiðni um, að landsverkfræðingurinn verði látinn kom fram með áætlun um það, hvar vegurinn Hafnarfjörður-Reykjavík verði lagður sje honum breyttum svo ákvörðun verði tekin um legu samtengingarvegarins,



Mynd 118: Fyrirhuguð lega járnbrautarvegarins milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur. Höfundur.

¹⁰⁵ Úrdráttur úr gjörðabók sýslunefndar Kjósarsýslu (Þ.Í. Db.4, Nr. 585)

¹⁰⁶ Úrdráttur úr gjörðabók sýslunefndar Gullbringusýslu (Þ.Í. Db.4, Nr. 585)

¹⁰⁷ Sýslumaðurinn í Gullbringu- og Kjósarsýslu og bæjarfógetinn í Hafnarfirði, Hafnarfirði 30. apríl 1917 (Þ.Í. Db.4, Nr. 585, 11/5 1917)

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:¹⁰⁸

“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 bygð á næsta ári ef kostur verður á dýrtíðarláni til þess.- Bæjarstjórnin.“

Sbr.:¹⁰⁹

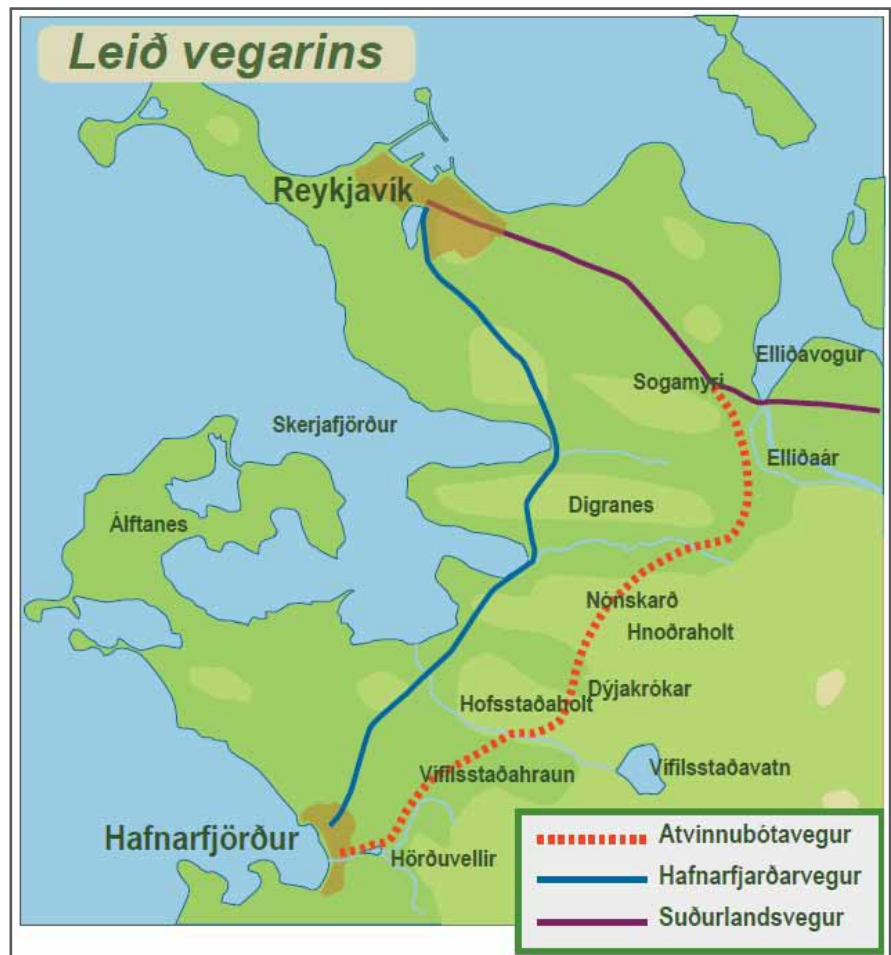
“Bæjarstjórn Hafnarfjarðar samþykkir fyrir sitt leiti leið þá er landsverkfræðingur í erindi til stjórnarráðsins 10. þ.m. e- um fyrirhugað vegarstæði milli kaupstaðanna mæli með að verði farin, en nýr vegur verður lagður ennfremur, samþykkir bæjarstjórnin að kosta að sínu leiti vegarlagningu út fyrir 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:¹¹⁰

...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 ??????.”

Verkfræðingur landsins hafði þá áður brugðist við, sem í raun varð grundvöllur að vegarlagningunni:¹¹¹

“Með brjefi dags. 22. f.m. hefur stjórnarráðið beiðst tillagna minna út af erindi afvinnubótanefndarinnar viðvíkjandi lagningu þúkkvegjar milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar, sjerstaklega um legu hans, og ennfremur æskt þess, að jeg geri kostnaðaráætlun um vegargerðina.



Mynd 119: Uppdráttur á skilti við sýnilegan hluta járnbrautarvegjarins (atvinnubótarvegjarins) í Hafnarfjarðarhrauni. Garðabær.

108 Símskeyti (ódagsett) - Þjsks

109 Símskeyti, 14.12, kl. 21.20 1917 - Þjsks

110 Símskeyti, 14. 12, kl. 21.6 1917 - Þjsks

111 Verkfræðingur landsins, Reykjavík 10. nóv. 1917

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 og 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 vegaframkvæmd, 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 ennfremur til greina að ganga svo frá veginum, að auðir verðis íðar 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 þúkklagi, en undirbygging han 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 körfu 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 sjálfsögðu 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.

Halli og bugir. Hvortveggja er ákveðið með tilliti til þess, að sporbraut fylgi veginum,. Má þó tæpast gera vægari kröfur en þessar. Ætti ekki að gera ráð fyrir sporbrautinni, mundi sjerstaklega hallinn leyfður nokkru meiri. Til samanburðar skal jeg geta þess, að á nýrri flutningabrautum fer mesti halli óviða fram úr 1:20 en bugir eru á stöku stað með 5 m. eða jafnvel styttri bogageisla.

Þá skal jeg víkja að legu vegarins sjerstaklega.

Svo sem kunnugt er og glögt 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 sæmilega gott, ýmist um mýrar eða holtakenda mela og hraun, en fylling þó á nokkrum stöðum allhá og því dýr. Mól 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 kafti 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 slakkann 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 aleiðina, svo óviða 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 mól 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 minsta kosti móts við Bústaði. Væri að þeirri tilhögun ærinn sparnaður. Brautarstæði er



Mynd 120: Járnbrautarvegurinn (atvinnubótarvegurinn) í Hafnarfjarðarhrauni við Miðdegishól. Höfundur.

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 kafli 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 tillögur þar að lútandi, en minnst á atriði þetta með því að þess gætir og í sambandi við nýjan Hafnarfjarðarveg. jeg hef á upprættinum 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 Surlulandsbrautinni á Hafnarfjarðarveginn.

Verði valinn sú lína, sem jeg held fram, fellur að sjálfsögðu 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 kafli 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 unnt 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, oh 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 kílómetur. Um 800 m af þessum kafla eru þegar komnir í viðundandi horf, vegurinn verið breikkaður uppí 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 læki... 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 til línu C, um 30 þús. kr hærri 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, finnst mér þó ekki horfandi í, að útgjöld landssjóðs til þeirrar leiðar verði nokkru hærri.



Mynd 121: Nyrðri endi járnbrautarvegarins (atvinnubótarvegarins) Garðabæjar megin. Höfundur.

Verði sleppt að gera breikkun vegarins undir sporbrautina, mun geta sparast m 800 kr. á hverjum km., en í klegt að kosta muni helmingi meir á km. ef sú breyting yrði gerð eftir á.

Virðingarfyllst; Geir G. Zoëga (fylgir; Í 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:¹¹²

”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 drögust saman þar sem erfiðleikum var bundið að koma aflanum í verð. Kuldur voru miklir en aldrei hafði annað eins frost komið og frostaveturinn mikla árið 1917-18. Nauðpurftir 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.

112 Frásögn Gísla Sigurðssonar – Bókasafn Hafnarfjarðar



Mynd 122: Sigurgeir Gíslason.
Ljósmyndari óþekktur.

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 landsverk-fræðingur 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 járn-brautarteina 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 mótis 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 Djákróka sem Gísli Sigurðsson lögregluþjónn í Hafnarfirði kallaði Kringlumýri. Þaðan var honum ætlað að fara um Bjarnarkrika í suðvesturhorni Vetrarmýrar undir Hofstaðaholti sunnanverðu að Víflsstaðalæk. 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 tengjast Lækjargötu en síðan var ætlunin að leggja veg um Almanning á milli Móhalsa og suður með ströndinni um Selvog í Árnessýslu.

Verkið hófst 1. febrúar 1918 og var skipt í tvennt. Hófst verkamenn handa í Sogamýri þennan dag en þeir áttu að leggja veginn suður að Nónhæð, en Hafnfirðingar sem byrjuðu saman dag áttu að leggja veginn frá landamerkjum Fífuhvamms og Arnarness við Nónskarð að Lækjargötu í Hafnarfirði.

Vinna Hafnfirsku verkamannanna hófst við Miðaftanshól í Víflsstaðahrauni, 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) var lagður 1900-1905. Þeir menn sem hann valdi í vinnuflokk sinn kunnu flestir til verka og voru vanir að hlaða grjótbrýr yfir hraungjótur og brjóta niður hraunkletta. Hann réð einnig unga og hrausta pilta til að bera grjótíð 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 sæmilegt 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 bitíð 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 sæmilegu skjóli, þar sem það gat gustað hressilega og slyddað 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 skúrinn 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 uppuríð 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 sitthvoru megin við Miðaftanshól í Hafnarfjarðarhrauni. Öðrum hlutum hans hefur því miður verið spillt.

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:¹¹³

“ 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 aðföng orðið erfiðari. Árið 1917 var ákveðið að landsstjórnin veitti mönnum atvinnu með því að leggja góðan veg milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar. Þáverandi



Mynd 123: Skilti við járnbrautarveginn (atvinnubótavegin) í Hafnarfjarðarhrauni. Höfundur.

113 Texti á skilti við atvinnubótavegin í Hafnarfjarðarhrauni. Textinn byggður á heimildum í nefndum skjölum er varðveitt hafa verið á Þjóðskjalasafninu

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 Vífilsstöðum. Þaðan var hann lagður hér yfir hraunið og um það svæði þar sem Sólvangur í Hafnarfirði er nú, um Hörðuvelli og átti að enda við Lækjargötu í Hafnarfirði.



Mynd 124: Hér má sjá kanthleðslu á járnbrautarveginum (atvinnubótaveginum) í Hafnarfjarðarhrauni. Höfundur.

Verkamennirnir, sem unnu þann hluta vegarins sem hér liggur, bjuggu í Hafnarfirði. Vinnan hófst í febrúar, hún var erfið og slítandi en kaupið 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 verkunnáttu 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.¹¹⁴ Í bréfinu fór hann þess á leit við hreppsnefndina, að hún beindi því til alþingis, að það léti rannsaka.¹¹⁵

„...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 vegaframkvæmdir og nefndin hafði þegar ákveðið.



Mynd 125: Ferðamáti fyrri tíma. Úr bókinni Iceland for 1000 years eftir Daniel Bruun, fengnar af vefsetrinu Icelandic Horse Connection.

114 Saga Grindavíkur, 1800-1974, Jón Þ. Þór og Guðfinna M. Hreiðarsdóttir, Grindavíkurbær 1991, bls. 95

115 Þ.Í. Hreppsbók 1906-1919

Vegaumbætur – sagan

Hér á eftir kemur nokkuð ítarlegur heimildarkafli um sögu vegaumbóta hér á landi frá þeim tíma er fornar götur og leiðir, er myndast höfðu svo að segja af sjálfu sér undir fótum, hófum og klaufum, og urðu að mannanna verkum. Þrátt fyrir að til hafi verið ákvæði og verkleg um gerð vega á þessi minjapáttur sér tiltölulega stutta sögu. Vegna mikilvægis þáttarins er honum hins vegar gefið gott rými í þessu verki því í raun grundvallast bæði fyrri tíma vinnubrögð og þróun þeirra á honum sem og allur lestur okkar í dag á sögunni frá upphafi til þessa dags.

Samkvæmt Réttarbótinni 1294 var sýslumönnum falin meginákvörðunarvald í samgöngumálum: 116

„Samkvæmt réttarbót 1294 skyldu vegir lagðir að ráði sýslumanna og lögmanna. Á síðari hluta tímabilsins virðist og hafa verið gert ráð fyrir að sýslumenn hefðu forgöngu um brúarsmíði og ferjuhald. Samkvæmt vegatilskipuninni 29. apríl 1776 (A í XV, s. 479) áttu sýslumenn að sjá um að vegir væru ruddir og lagðir, settir væru nýir ferjustaðir, fjallvegir varðaðir og að vegum, ferjustöðum og vörðum væri við haldið.“

Allt frá upphafi byggðar voru aðstæður þannig að hér var að mestu stundaður sjálfsþurftarbúskapur, fjöldi fólks bjó á sama staðnum eða í sömu sveit frá vöggju til grafar og átti þaðan fá erindi. Þjóðin, þurfti að vera sjálfri sér næg og hjá flestum snerist daglega lífið að mestu um að hafa í sig og á og mátti oft lítið út af bera. Íbúar urðu á seinni öldum aldrei fleiri en nokkrar tugir þúsunda og dreifðust mun meira um landið en nú er. Byggð var öll í strjálbýli, náði hvergi að þétta sig sem

neinu nam og því engir þéttbýlisstaðir sem löðuðu fólk að. Siglingar með ströndum voru víða erfiðar og lítið um skip í höndum Íslendinga til langferða á sjó, aðeins opnir bátar. Fámennið, dreifð byggð og lítil verkkunnátta héldust í hendur við að halda samgöngum innanlands á fremur frumstæðu stigi auk þess sem ekkert vald, hvorki ríkis, höfðingja eða kirkju, var í aðstöðu til að bæta úr fyrr en komið var fram á 19. öld að rofa fór til. Menntunar, umfram lestur og skrift, nutu aðeins örfáir, verslun var löngum í höndum erlendra kaupmanna og eftir að einokun komst á nánast drepin í dróma. Helst að kirkjusókn, mannfagnaðir, ferðir til alþingis og á biskupsstólana, ferðir til skólasetra, sjómanna í verstöðvar, vinnufólks sem fór vistferli og flakk umrenninga leiddi til ferðalaga.



Mynd 126: Klyfjahestur. Úr bókinni *Iceland for 1000 years* eftir Daniel Bruun, fengnar af vefsetrinu Icelandic Horse Connection.

Þegar farið var á milli hvort heldur sem var lengri eða skemmri ferðir, var farið gangandi eða ríðandi á hestum, eða vatnaleið á skipum eða bátum. Örfá dæmi eru í sögum um að vagnar hafi verið notaðir, en þeir voru mjög fátíðir. Má gera ráð fyrir að fæstir Íslendingar hafa þekkt hjólið af eigin raun fyrr en á 19. öld. Dæmi eru þess, að sleðar hafi verið notaðir á vetrum. Í Sturlungu, biskupasögum og fornbréfum eru miklar heimildir um ferðalög manna og einkum í Sturlungu er oft sagt hvaða leiðir voru farnar. Af sögunum sést að menn fóru mjög oft ríðandi um héruð og hafa snemma á öldum orðið til reiðgötur um sveitir og yfir óbyggðir milli þeirra, og hafa þær verið á svipuðum slóðum og margir akvegir liggja í dag. Á nokkrum ám voru ferjur eða kláfar yfir þær en brýr voru sjaldgæfar.

Jón Þorláksson, fyrsti landsverkfræðingurinn, ritaði eftirfarandi grein í *Andvara* árið 1906, skömmu eftir upphaf bílaaldarinnar hér á landi:¹¹⁷

116 Tímarit lögfræðinga, 36. árg 1986, 1. tbl. bls. 14

117 *Andvari*, 31. árg 1906, 1. tbl. Jón Þorláksson, bls. 61-86

„Vegir og flutningar

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 Íslands byggðar.



Mynd 127: Kistuflutningur á hestum. Úr bókinni *Iceland for 1000 years* eftir Daniel Bruun, fengnar af vefsetrinu *Icelandic Horse Connection*.

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 hreppsþjelög leggja fram, svo að ætla 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 yfirhöfuð 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



Mynd 128: Hestaflutningur á ferjustað. Úr bókinni Iceland for 1000 years eftir Daniel Bruun, fengnar af vefsetrinu Icelandic Horse Connection.

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 ásigkomulagi 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 hesturinn geti farið hjer um bil ákveðna dagleið án þess að of þreylast. 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 álitíð 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.

Dýrir vegir og vandaðir mega alls ekki vera með miklum halla, ef þeir eiga að koma að tilætluðum notum, eða ef gagnið af þeim á að samsvara tilkostnaðinum við þá.

Venjulega er það nú svo, að þeir sem vegina leggja geta ekki nema að nokkru leyti ráðið hallanum á þeim. Tökum til dæmis það algenga tilfelli, að veg eigi að leggja yfir fjallgarð eða háls; þá verður að koma halli upp í móti frá báðum hliðum, og niðurstaðan verður sú, að því minni sem hallinn er látinn vera, því fleiri verða sneiðingarnir og því lengri verður vegurinn. Spurningin verður þá sú, hvort ódýrara verði að flytja flutninginn lengri leið og hallaminni, eða styttri leið og hallameiri; sá sem vegarlagningunni ræður, verður að finna hið rjetta meðalhóf í þessu efni, og getur það opt orðið all vandasamt.



Mynd 129: Hestum beitt fyrir sláttuvél. www.ismennt.is/not/hbrynj/hestar/tharfasti.htm

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 o/o sparast ef lagður væri dýrari vegurinn. Sjeu nú þessir 24 o/o 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, og mun jeg drepa á sumt af því síðar.

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 fullhált 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 dag yfir 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 hvildardaga sem brúkunardaga alls yfir sumarið, og svarar þá 1 kr. fyrir hvern brúkunardag til þeirrar leigu, er landssjóður borgar fyrir vagnhesta sína.

Á torfærulausum lestavegi má ætla einum manni að fara með 6 hesta í lest, og hefur hann þá hinn 7. til reiðar. Hæfilega dagleið má telja 4 mílur, eða 8 tíma lestagang.

Venjulega stendur svo á flutningum manna, að litið er að flytja aðra leiðina. Þetta á jafnt við um klyfjaflutning og vagnflutning, og ætla jeg því í þessum samanburði að leggja allan flutningskostnaðinn á aðra leiðina; gjöri ráð fyrir að hestarnir fari lausir aðra leiðina en fullklyfjaðir hina.

Ef skera á úr hvort það borgi sig að leggja einhvern fyrirhugaðan veg, er nú ekki nóg að vita hve mikinn hluta af klyfjaflutnings 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.



Mynd 130: Með tvo til reiðar. www.ismennt.is/not/hbrynj/hestar/tharfasti.htm

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.

Þeir, sem eru alveg óvanir að fara með vagn, og hafa máské aldrei sjeð vagn nema á lögðum upphleyptum vegi, eiga sem von er bágst með að gjöra sjer rjetta hugmynd um hvar hægt er að koma vögnum við. Yfirleitt er víst hægt að segja, að þar sem fara má með klyfjaðan hest, þar má og fara með vagn, ef ekki er þýfi, skorningar eða aðrar ójöfnur til tálmunar. Viða má þess vegna fara með vagna um tún og engjar án vega, og viða þarf ekki að gjöra aðra vegabót en að skera burt þúfur, t. d. á engjavegum, sem alls ekki þarf að nota nema að sumarlagi. Og það er vonandi að túnin verði einhverntíma svo sljettuð, að þar þurfi engum þúfum að ryðja burtu.

Jeg þykist þess vegna vera fullviss um að hestabörfin 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. 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 liður og menn fái 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 klyfja-flutningur ef vagn-vegur 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.

Hjer hefur nú aðeins verið talað um það gagn, sem má hafa af akvegum 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 vetlingi getur valdið fara í kaupstaðinn, sumpart sjer til skemtunar, sumpart til þess að verzla eitthvað litilsháttar fyrir sjálfan sig. Það getur verið alltilfinnanlegt fyrir bónda, sem



Mynd 131: Hestvagn. Myndin er fengin á Netinu án tilvísunar.

býr langt frá kaupstað og hefur margt fólk í heimili, að lána flestu eða öllu heimafólki 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 vöruflutninga, 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 liggir rjett við túnin, fram hjá þeim annaðhvort fyrir ofan bæi eða neðan, en um fram allt efki 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.

Það er opt og einatt allmikið vandaverk að ákveða hvar sveitarveg eigi helst 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 að vegagjörð; enginn er fær um að vera ráðanatur 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 reynzlan er þegar búin að sýna það, að ekki er nóg að sveitarstjórnir eigi kost á leiðbeiningum sjerfróðra manna, og það ókeypis; leiðbeiningarnar eru ekki



Mynd 132: Klyfjaflutningur. Úr bókinni Iceland for 1000 years eftir Daniel Bruun, fengnar af vefsetrinu Icelandic Horse Connection.



Mynd 133: Heyflutningur á hestum. Úr bókinni Iceland for 1000 years eftir Daniel Bruun, fengnar af vefsetrinu Icelandic Horse Connection

notaðar. Þess vegna dugar ekki annað en að skylda sveitarstjórnir til þess að leita sjer leiðbeininga um þetta, og komi ráðanaunum 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 staðháttu, 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 efymprað er á nokkru, sem takmarkar á nokkrum 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 sýsluvegina er flest hið sama að segja sem um hreppavegina. Sýsluvegir, sem liggja í byggð, eru venjulega af ámóta vanefnum gjörðir og hreppavegir, 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 staðháttum, 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 ríðandi 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



Mynd 134: Umferð um Hellsheiði árið 1900. Ljósmyndari óþekktur.

fram, að ekki tjáir að marka aðalflutningabrautum hjeraðanna stað án tillits til annara vega innan hjeraðs; 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 hjeraðsins), eða sem sveitarvegur (þar



Mynd 135: Brú yfir mýri í Seljadal, á gömlu Þingvallaleiðinni. Horft til austurs. Höfundur.

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 verða þeir allir að gjörast eptir þeim reglum, sem gilda um akfæra vegi — vera óslitnir og með sem minstum halla.“ - Jón Þorláksson.

Í Frjálsri þjóð árið 1962 er m.a. fjallað um upphaf vegagerðar á Íslandi: ¹¹⁸

„Á vorum tímum er það hvarvetna talið eitt af frumskilyrðum hagsældar og framfara hvernar þjóðar, að samgöngumál hennar séu í góðu horfi. Þjóðir, sem um langan aldur bjuggu við frumstæða atvinnuhætti, eiga næsta fábrotna og viðburðasnauda 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.

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 fjallgördum, við vogskornar strendur, -þar sem þverhnipt fjöll lokuðu leiðum á landi úr einum firði í annan. Á öðrum stöðum



Mynd 136: Ferja á Ölfusá. www.skjaladagur.is/2006/images/000_leidari.jpg&w=400&

118 Frjáls þjóð, 11. árg. 1962, 48. tbl. bls. 5



Mynd 137: Tóft sæluhús við gamla vagnveginn um Sandskeið. Höfundur.

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.

Við stórar 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 Óxarfirði 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.

Sælubrýr og sæluskip

Eftir að kristni tók að festa rætur í landinu, varð samgöngubörf 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 kristinnar. 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, þar sem gestir voru hýstir fyrir lítið eða ekkert gjald. Studdi að þessu ákvæði í tíundarlögum, 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 sælubrýrnar 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



Mynd 138: Tóft sæluhúss við Draugatjörn undir Múla á Lyklafellsleið. Höfundur.

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 stóráam 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 háttað, að hvergi var brú yfir nokkurt vatnsfall á landinu, nema ef til vill á Jökulsá á Hlíð. Vegirvoru þá hvarvetna illir og færð 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, sledum 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 skilrikustu 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. Árið 1831 var stofnað Fjallvegafélagið í Reykjavík, mest að frumkvæði Bjarna Thorarensens skálds, er þá var

yfirdómari, og Þorgríms Thomsens gullsmiðs á Bessastöðum. létu félagsmenn fyrir eigin kostnað varða Holtavörðuheidi og koma upp sæluhúsi í Fornahvammi. Þegar Ijóst varð, hve mikið gagn mátti gera án stórmikils kostnaðar, vaknaði áhugi stjórnarvalda, og var veitt nokkurt fé til þess að ryðja og varða fjallvegi.“

Þar segir auk þess: ¹¹⁹

„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 Iagningu 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 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 vinnufæran karlmaður á aldrinum 20—60 ára. Viða mun hafa orðið mikill misbrestur á framkvæmd þessarar tilskipunar, enda skorti hér mjög þekkingu á vegagerð allri, þar eð engir íslenzkir 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 byggðavegirnir að mestu samsvarandi þjóðvegum áður, en hreppavegirnir hliðstæðir auka vegum. Fjár til beggja var aflað með sama hætti og fyrr.

Nú tók að renna upp sá tími, er mönnum varð Ijóst, 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 nálæggra 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



Mynd 139: Hellukofinn á Hellsisheiði. Höfundur.



Mynd 140: Gamla Ölfusárbrúin. Flickr.com

119 Frjáls þjóð, 11. árg. 1962, 50. tbl. bls. 4

1873 og fyrirætlanir um brúasmíð: „Um vegabætur er fátt kunnugt. Aðeins má geta þess, að stíg þeim gegnum Hafnarfjarðarhraun, sem getið er í fyrri árs fréttum, var nú haldið áfram, og er hann að mestu fullgjör. Vegur þessi er 5 ½ álna 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.”



Mynd 141: Gamall forláta traktor úti á túni. Kristinn Kjartansson.

Gísli Sigurðsson, umsjónarmaður Lesbókar Morgunblaðsins, skrifaði grein í Lesbókina árið 1991 er bar yfirskriftina „Þegar Íslendingar uppgötvuðu hjólið“¹²⁰

“Síðan vélaöld hófst á Íslandi í lok síðari heimsstyrjaldarinnar, hefur nýjasta tækni á hverjum tíma átt hug og hjarta landsmanna. Kraftblökkinn og traktorinn mörkuðu þau tímamót til sjávar og sveita, að loksins þurfti ekki að treysta umfram allt á líkamlegt afl manna. Það er kunnara en frá þurfi að segja, að síðan hefur landinn verið á samfelldu tæknifyllirí, sem birtist m.a. í því, að aðeins það nýjasta þykir nógu gott. Í háþrúðum iðnaðarlöndum eins og Sviss og Þýzkalandi hefur ég séð að bændur nota ennþá hesta og hestvagna, þó það sé kannski ekki almennt.

Mér skilst að evrópskir bændur fari sér mun hægar í tæknilegum efnum en íslenskir kollegar þeirra, sem yfirgáfu bindingavélarnar eins og hendi væri veifað þegar rúllubaggatæknin varð kunn. Það er tímanna tákn, að hjá alltof mörgum býlum liggja hræ af lítt notuðum vélum, sem hafa orðið að víkja fyrir nýjustu tízku.

Bændur eru þó ekki einir um eyðslusemi af þessu tagi. Þó ekki sé langt síðan tölvutæknin hélt

¹²⁰ Lesbók Morgunblaðsins, 7. september 1991. Gísli Sigurðsson, bls. 3



Mynd 142: Gömul brú á gamla þjóðvegi 1. Ingólfur Hartvigsson.

innreið sína, hefur mýgrút af tölvuskermum og öðru dóti sem tengist þeirri tækni, verið fleygt á haugana. Í prentiðnaðinum hefur þróunin verið svo hröð, að nýju prentvélarnar, sem kosta milljónir, verða venjulega fremur skammlífar. Ekki vegna þess að þær endist ekki ágætlega, heldur kemur árlega eitthvað nýtt til sögunnar og hvað á að gera þegar keppinautarnir í bransanum eru komnir með það nýjasta?

Þegar litið er aftur í tímann, sést að það er skammt öfganna á milli. Í tæknilegu tilliti stóðu landsmenn í stað í margar aldir og raunar langt framá þessa öld. Öll vinnubrögð til sjávar og sveita mótuðust af vanahugsun og fátt var gert til hægðarauka, sem hefði þó verið mögulegt. Um þessar mundir er þess minnst að öld er liðin frá vígslu Ölfusárbrúar.

Það er trúlegt að í samgöngumálum á landi hafi brúin markað meiri tímamót en nokkuð annað þar til billinn kemur til sögu. Brúin skapaði skilyrði fyrir hestvagnaöldinni, sem hófst þó ekki að marki fyrir en um og eftir aldamótin, enda þótt fyrsti hestvagninn kæmi til landsins 1850. Það er til marks um aldarandann þegar brúin var tekin í notkun, að talið var að hún kæmi fyrst og fremst að notum fyrir riðandi menn og baggahesta. Brúargólfið var kannski eini slétti bletturinn á langri leið og hafði því verið notað meðal menningarþjóða í um það bil 9-10 þúsund ár þegar það loksins barst til Íslands. Hestvagninn hafa hérlendir menn séð á suðurgöngum til Róms á Sturlungaöld; hann hefur verið þar sjálfsagður og algengur allt frá mektardögum Rómverja, sem skildu að vegir og samgöngur voru undirstaða þess að halda heimsveldinu saman.

Á síðari öldum hefur fjöldi íslenzkra menntamanna kynnst hestvagninum í Kaupmannahöfn.

En hversvegna í ósköpunum líða aldir án þess að einhver beiti sér alvarlega fyrir því að þessi flutninga- og samgöngutækni sé tekin upp? Bænarskjölin til kóngsins snerust um Ásmundarjárn og snærisspotta, en hvenær var óskað eftir vagnvegum? Menn



Mynd 143: Klifberi á reiðingi. Byggðasafn Skagafjarðar.

hafa líklega hugsað sem svo, að án vega væri þýðingarlaust að flytja hestvagna til Íslands og ekki séð út úr þeirri vanahugsun, að hér yrði öllum flutningum að lyfta á klakk.

Þegar lögin um brú á Ölfusá voru samþykkt á Alþingi, voru til svo þröngsýnir menn á þingi, að þeir greiddu atkvæði gegn því að ráðast í brúarbyggingu fyrir 66 þúsund krónur, sem Tryggvi Gunnarsson taldi að mundu duga. Þeirra á meðal var Grímur Thomsen, skáld og bóndi á Bessastöðum, miklu forframaðri maður en flestir þingmanna og með feril að baki í dönsku utanríkisþjónustunni, þar sem honum hefur efalaust oft verið ekið á yfirbyggðum hestvögnum. Þessi afstaða Gríms er óskiljanleg; taldi hann landinu betur borgið án samgangna, eða fannst honum að þeir austansveitamenn gætu bara riðið sín straumvötn eins og löngum áður og óþarft að eyða peningum í að brúa stórfjötin? Fimm ár virðast hafa liðið frá vígslu Ölfusárbrúar þar til fyrst var farið með hestvagn á milli Reykjavíkur og Suðurlands. Það var seint á jarðskjálftasumrinu 1896. Þá fyrst hélt hjólið innreið sína í þennan landshluta. Þarna var á ferðinni „barnavagninn“, sem svo var nefndur vegna þess að á honum voru flutt börn af jarðskjálftasvæðunum til dvalar í Reykjavík. Þá átti svo að heita að ruðningur væri á þessari leið, sem kalla mætti vagnveg.

Á þinginu 1897 undraðist Jón Jenson, þingmaður Reykvíkinga, að austan- eða sunnanpósturinn skyldi koma með klyfjaða hesta uppá gamla móðinn eftir þessum „bezta vagnvegi landsins“. Vildi hann að landsstjórnin gengi á undan og léti póstana nota vagna „og mætti á þann hátt koma á fragtflutningi“.

Árið 1904, þegar Íslendingar fengu heimastjórn, má segja að hestvagnaöld hefst; það sama ár fór sá þekkti vagnsmiður, 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 riðandi 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 fram yfir 1930. Sjálfur ólst ég upp við Konungsveginn og átti á honum mörg spor við mjólkurflutninga á 5. áratugnum. Vel sést hann þó enn, niðurgrafinn mjög, í Efstadalsskógi í Laugardal og í Miðhúsaþrauni austan við Brúará. Hluti af þessari miklu framkvæmd, sem kostaði stóran hluta fjárlaganna árið 1907, var brú á Brúará þar sem áður hafði verið hinn náttúrulegi steinbogi. Brúin stendur enn, en orðin aldurhnigin og aðeins ætluð fótgangandi umferð og hestum.



Mynd 144: Klyfhestur á leið yfir Bakarabrekku brúna í Reykjavík. 123.is.



Mynd 145: Kaupstaðaferð bænda með vagna á Eyrarbakka um aldamótin 1900. www.123.is

Vagnvegirnir, Konungsvegurinn þar á meðal, urðu flestir til þar sem áður höfðu verið reiðgötur. Þessir vegir, ef vegi skyldi kalla, grófst niður, urðu sumpart farvegir fyrir vatn, sem skolaði á köflum öllu burt nema grjótinu. Þessvegna fylltust þeir líka af snjó í vetrarbyrjun og voru ófærir til vors, en illfærir af aur lengi frameftir. Oft var full mikið sett á vagnana svo álagið á vagnhestunum varð meira en góðu hófi gegndi.



Mynd 146: Lestarferð. Geir Zoëga.

Snemma á öldinni var skrifað svo um hestvagnaflutninga á milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar: „Hryllilegt er að sjá hestana, þessa hliðnu, þögulu þjóna, vera að strita þar fyrirþungum vögnum, hvort heldur er upp eða ofan brekkuna. Meðan vegur þessi er eins og hann er nú, ætti að banna að fara hann með klyfjaða vagna, heldur skipa svo fyrir að þeir séu fermdir og affermdir uppi á jafnsléttu, þar sem brekkan hættir; það væri fyrirhöfn fyrir mennina, en þeir geta fengið sér aðstoð hver hjá öðrum.

Hesturinn er aftur á móti einn síns síns, mállaus, reyrdur aktygjum, en hliðinn fram í dauðann. En dýraverndunarfélög! Ef þið eruð annað en nafnið tómt, þá skoðið staðinn og bjargið málleysingjunum í aktygjunum.”

Höfundurinn” hefur ugglauast haft eitthvað til síns máls, en ábending hans um að hlífa hestunum og leggja heldur meira á mennina, minnir á þá sem fyrr meir voru kallaðir hestsárir og báru jafnvel á sjálfum sér allt heyband, sem næst var hlöðu. En allt heyrir það til sögunni á aldarafmæli Ölfúsárbrúar og ef einhver hefur notið góðs af tæknibyltingunni, þá er það íslenski hesturinn, sem engin kynni hefur lengur af aktygjum eða drápsklyfjum og er í raun og veru eins og önnur dýrategund, þegar borið er saman við myndir af hestum fyrr á öldinni.”



Mynd 147: Þarfasti þjónninn við erfiðar aðstæður. Úr bókinni Iceland for 1000 years eftir Daniel Bruun, fengnar af vefsetrinu Icelandic Horse Connection.

Og svolítið meira um þetta mikla breytingartímabil í sögu landsins:¹²¹

„Þarfasti þjónninn

Um aldir var hesturinn þarfasti þjónninn en með tilkomu bílsins og véla um miðja 20. öldina, breyttist hlutverk hans. Hesturinn losnaði undan því erfiða hlutverki að vera vinnudýr og varð þess í stað tómstundagaman. Skipulögð hrossarækt eflaðist í kjölfari og meiri áhersla var lögð á ganghæfileika og byggingu hesta en áður. Hestamannafélög spruttu upp og farið var að halda hestamannamót. Í dag skapar hesturinn mörgum atvinnu og tekjur, m.a. þeim sem flytja út hesta.

Hesturinn sem vinnu- og samgöngutæki
Hesturinn hefur oft verið nefndur þarfasti

þjónninn og bar hann það svo sannarlega með réttu þar til billinn kom til sögunnar. Án hestsins hefði Ísland eflaust verið óbyggilegt.

Ísland er erfitt yfirferðar og Íslendingar urðu að treysta á hestinn. Íslenski hesturinn hefur frá upphafi

121 www.ismennt.is/not/hbrynj/hestar/tharfasti.htm - lesið 03.apríl 2012

byggðar lifað í nánu sambandi við þjóðina og verið ómissandi í samgöngu og atvinnumálum. Varla var til það verk sem maður og hestur fylgdust ekki að s.s. bera hey af túni og engi, reka fé af fjalli að vori og smala að hausti, draga trjávið til bygginga, fisk úr verstöðum, hitta nágranna á bæjum, ríða til hofs eða kirkju. Öll landbúnaðarstörf voru unnin með hestum og fyrsta upplifun margra var að fá að sitja dráttarhestinn.



Mynd 148: Skreiðarflutningar. www.Brim.is

Landið var torvelt yfirferðar og oft var ferðin löng frá einum stað til annars. Ferðir þvert og endilangt á hestbaki

eru alkunnar framan úr fornöld til okkar daga. Allur flutningur fór fram á hestum s.s. heyflutningur, skreiðflutningur, trjádráttur, búferlaflutningur, hvalflutningar og svona mætti lengi áfram telja. Þessar ferðir voru oft farnar í lestum.

Mánaðarmótin júní- júlí var tími helstu lestarferða. Þá komu lestirnar úr sveitunum til að sækja vertíðaraflann til verstöðvanna. Oftast var hnýtt upp á hvern klyfjahest og þeir síðan bundnir í taglið hvern á eftir öðrum og aðeins sá fremsti teymdur. Þessar ferðir tóku oft margar vikur og jafnvel mánuði og til að sem greiðlegast gengi voru hestarnir oft mjög margir. Ekkert af þessu var framkvæmanlegt án þarfasta þjónsins.

Fyrsti hestvagninn kom ekki til Íslands fyrr en 1880 eða rúmlega tuttugu árum áður en fyrsti bíllinn. Hestvögnum fjölgaði svo eitthvað en urðu aldrei vinsælir einkum vegna þess að nær einungis var hægt að aka þeim í kaupstöðum eða þar sem vegir voru.

Bílar og vélar fara að koma hingað til lands í kringum 1950 og leysa hestinn smám saman af hólmi í samgöngu og atvinnumálum. Þá þótti skyndilega fínt að eiga bíl þó vissara gæti verið að hafa með sér hesta til þess að draga hann upp úr ám og vötnum. Í bæjum tók bíllinn við af vagnhestinum, póstvagnarnir hurfu, síðan komu langferðarbílar og loks traktorar. Eftir það fór hlutverk hestsins að breytast, frá því erfiða hlutverki sem hann mátti oft þola frá upphafi tilveru sinnar í landinu, til leiks og tómstundargamans fyrir almenning.“

Í Innanhúspósti Vegagerðarinnar í febrúar árið 2011 er m.a. fróðlegt viðtal frá árinu 1988 við Sigurð Hafliðason, um vegagerð fyrrum og þau áhöld, sem þá voru notuð. Hér má sjá hluta viðtalsins:¹²²



Mynd 149: Hestvagn. Mbl. 14. júní 1994.

¹²² Vegagerðin - innanhúss, 2. tbl. 24. árg. nr. 451 21. febrúar 2011, Viktor Arnar Ingólfsson skrifar Starfsmaður í nærmynd - Sigurður Hafliðason bls. 5-7 – sjá einnig [www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/8d461983982f539900256935003eac25/8b339728a760cd360025783a0054d8d6/\\$FILE/ih451-02-2011.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/8d461983982f539900256935003eac25/8b339728a760cd360025783a0054d8d6/$FILE/ih451-02-2011.pdf)



Mynd 150: Hestvagn. www.raudka.is

„Vegagerð með hestvögnum

V: Hvernig var vegavinnan með þessum hestvögnum?

S: Vinnan hófst klukkan sex á morgnana og þá var verkstjórinn annað hvort með flautu í munnum eða kallaði „klukkan“. Þá urðu allir að vera „stand by“. Þá tókum við kúskarnir hestana og spenntum vagnana niður í áhaldahúsi. Svo var farið þangað sem átti að vinna. Það var skratti langt stundum.

V: Þá voruð þið með tvo vagna og tvo hesta hver kúskur. Teymduð þið þá tvo hesta þegar þið fóruð á staðinn.

S: Jú og þegar var komið á vinnustaðinn fór það eftir því hvort það átti að keyra ofaniburð eða grjót. Ef keyrt var grjót þá keyrðum við bara annan hestinn í einu og kallarnir tóku grjót upp í hinn á meðan. Svo skiptum við og fórum með grjótið út í veg og sturtuðum þar. Í ofaniburðinum voru líka menn sem mokuðu krúsinni en þá fórum við með tvo hesta, sérstaklega ef það var langt keyrt.

V: Var þá annar hesturinn festur aftan í hinn?

S: Já.

V: Þegar þið fórum til baka með tóman vagn, fóruð þið þá á bak?

S: Nei, við settumst upp í vagninn og létum þá stundum skokka. F: En þegar var verið að láta á annan vagninn, voru þá settir hauspokar á hestana?

S: Já, það var sérstaklega þegar var verið að keyra ofaniburð. Þá var settur hauspoki með heyi á hestinn svo að hann gæti fengið sér tuggu. Það var lögð áhersla á að hestarnir fengju að grípa í hey.

V: Var ekki nóg að henda tuggunni fyrir framan þá? Áttu þeir bággt með að beygja sig með aktygin eða hvað?

F: Það vildi dreifast.

S: Já og fara til spillis. Það var passað upp á að ekkert færi til spillis í þá daga.



Mynd 151: Vegagerð á Hellisheiði árið 1923. Sigurður var meðal verkamanna. Vegagerðin innanhúss 2. tbl. 2011, nr. 451.

F: Þegar það var komið út í veg, þá var hægt að sturta af pallinum, var það ekki?

S: Já. Það var alltaf maður sem sá um að sturta með okkur, kallaður tippari. Hann lyfti undir vagninn.

V: Var skúffan þá á hjörum?

S: Já.

V: Var þetta þá læst svo það sturtaðist ekki af vagninum?

S: Já, það var hespa á kassanum sem hægt var að loka og fjöl að aftan til að passa að efnið færi ekki aftur úr.



Mynd 152: Sigurður Hafliðason á verkstæði Vegagerðarinnar. Vegagerðin innanhúss 2. tbl. 2011, nr. 451.

F: Já, sem var tekin úr þegar komið var á tippinn.

S: Þegar verið var að vinna þar sem stórgrýti var eða erfitt grjótið, þá voru hafðir menn til að slá grjótið í sundur með sleggju. Á Hellisheiði t.d. þá keyrðum við mikið stórgrýti í veginn og þá voru tveir starfsmenn að slá það í sundur.

F: Það þurfti dálítið lag við það, var það ekki?

S: Jú, þetta voru snillings menn, Jón Ingvarsson síðar verkstjóri og Skúli Hansson síðar rútubilstjóri milli Reykjavíkur og Keflavíkur.

V: Hvaða lag var þetta sem þurfti? Að hitta á veikan blett á steininum?

S: Já, það er t.d. hægt að kljúfa grástein með sleggju en blágryti var oft erfitt að kljúfa.

F: Já, þetta fór eftir því hvernig lá í steininum.

V: Var þetta sleggja með axarlagi?

F: Nei, það var bara ferköntuð sleggja.

S: Þegar það þurfti að slá í sundur til kantahleðslu þá voru brúkaðir setthamrar. Það voru sérstakir hamrar sem var slegið á með öðrum hömrum til þess að laga steininn áður en hann var lagður í hleðsluna.

V: Hvernig litu þessir hamrar út?

S: Þeir voru mjóir og spíssmyndaðir í annan endann og breiðir og flatir í hinn. Með styttra skaft. Þegar við vorum á fjallinu og Nilsen verkstjórinn norski var hjá okkur við sprengingar, þá sló hann alltaf með þessari sleggju, upp fyrir höfuð og á borinn, en karl sem var til aðstoðar, varð að halda um borinn með báðum höndum og snúa. Það var betra að honum feilaði ekki við verkið, enda kom það aldrei fyrir.

F: Boraði hann þá holur í steinana til að kljúfa þá?

S: Hann boraði þrjá og fjóra metra stundum þarna í hliðinni og við sprengdum þarna efni í Hellisheiðina.

V: Voru hestarnir eitthvað hvíldir yfir daginn?

S: Þeir voru hvíldir á sumrin þegar maður var í fastri vinnu austur á fjalli. Þá var skipt um hest á hádegi en að öðru leyti voru þeir látnir hafa það allan daginn. Við tókum þá náttúrulega frá vagninum meðan við vorum að borða milli níu og tíu á morgnana og frá tvö til þrjú. Gáfum þeim hauspoka og að drekka og annað slíkt sem fylgdi þessu starfi. “

Reiðhjólíð

Ekki má gleyma reiðhjólinu í samhengi samgangnasögunnar hér á landi. Fyrstu fregnir af reiðhjólum sem vitað er til að hafi birst hérlendis á prenti eru þegar orðið hjólhestur er notað í grein um “Atgervi kvenna” árið 1887 í Fjallkonunni.¹²³

„Fyrstu reiðhjólin sem vitað er um að hafi verið flutt til Íslands sáust í Reykjavík árið 1890. Þau voru tvö og voru í eign Guðbrands Finnbogasonar verslunarstjóra hjá Fischer versluninni og Guðmundar Sveinbjörnssonar. Guðbrandur sem bjó í Reykjavík hósti ungan mann er byrjaði að sækja nám við Latínuskólann veturinn 1889. Var þetta Knud Zimsen sem síðar varð verkfræðingur bæjarins og svo borgarstjóri Reykjavíkur. Í frístundum sínum gerði hann margt sér til dægurstyttingar en þó var það ein sem hann undi sér “löngum við, enda fágæt í Reykjavík í þann tíma, en það var að fara á reiðhjóli.” Lýsing hans á fyrsta reiðhjólinu hérlendis sem enn er varðveitt á Þjóðminjasafninu er svohljóðandi: ¹²⁴

“Hjólgrindin var úr járni, en hjólin úr tré með járngjörðum. Ekkert drif var á því, og var aðeins hægt að stíga framhjólíð. Það var því ekki auðvelt að fara hratt á því, og ókleift mátti heita að hjóla á því upp nokkurn verulegan bratta. Ég gerði heldur ekki víðreist á því, hjólaði aftur og fram um Aðalstræti og renndi mér á því niður Fischersund.”

Reiðhjólíð sem Knud lýsir hér var, eins og hefur verið vikið að í bakgrunnskafla, af Velocipede gerð,



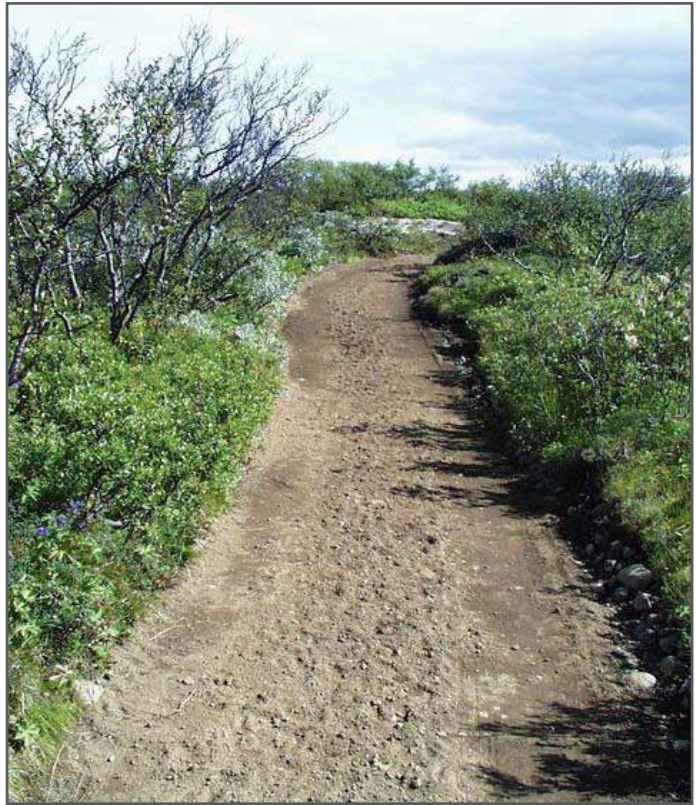
Mynd 153: „Ordinary“-reiðhjólíð var mjög líkt „Velocipede“-gerðinni. Wikipedia.com.

123 Fjallkonan, 4. árg. 1887, 1. tbl. bls. 2-3

124 www.fjallahjolaklubburinn.is/content/view/120/113/

eða “benskakare” eins og það var kallað í Svíþjóð, sem vinsælt var á sjöunda og áttunda áratug aldarinnar hjá nágrönnum okkar og víðar í Evrópu.

Annað reiðhjól sem átti eftir að vekja feiknarathygli var í eigu Elías Olsen, bókhaldara hjá Fischer versluninni. Það kom á árinu 1892 ásamt reiðhjóli Teits Ingimundarsonar úrsmíðs og var með risastórt framhjól og lítið afturhjól. Knud Zimsen segir í endurminningum sínum að hjól Olsens hafi tekið “hinum mjög fram, enda safnaðist fólk saman til að horfa á hann aka á því kringum Austurvöll, sem hann gerði ekki ósjaldan.” Má ætla að hér hafi verið á ferðinni reiðhjól sem hét “Ordinary” og varð feiknarvinsælt á níunda og áttunda áratug 19. aldar í Evrópu. Þessi nýjung sem reiðhjólið var þá héraðs, var fyrst í eigu mjög fárra manna og hlýtur að hafa þótt nýstárleg mitt í allri hestaumferðinni. Enda fór það svo að reiðhjólið sem í fyrstunni var kallað Velocipede af sumum notendum, fékk það nafn sem því hafði verið gefið í Fjallkonunni 1887, nefnilega hjólhesturinn.“



Mynd 154: Vagnvegurinn um Þingvöll. www.thingvellir.is

Í framhaldi af framangreindu viðtali við Sigurð Hafliðason er fróðlegt að lesa grein eftir nafna hans Sigurðsson í Búnaðarritinu árið 1895 um þau vegavinnuverkfæri, sem nefnd hafa verið og notuð voru við vegagerðina, auk fleiri slík:¹²⁵

„Um verkfæri

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 óvíða stað, að ýms verkfæri, sem þó eru alveg nauðsynleg, eru alls ekki til á sumum heimilum, t. d. járnkall, kvísl, ristuspáði 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 ristuspáða, 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 liandverkfæri.

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

¹²⁵ Búnaðarrit, 9. árg. 1895, 1. tbl. Sigurður Sigurðsson, bls. 124-137



Mynd 155: Hestakerra. www.google.is

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 tilætludum notum.

Plógar eru með ýmsri gerð og lagi, og nefnast eptir því ýmsum nöfnum, svo sem sveiflu-plógurhjólp-lógur, 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 hafi þeir verið plægðir; heldur að eins stungnir upp með skóflu. Herfl er mjög gagnlegt verkfæri eigi síður en plógurinn. Fyrir herfllu gengur stundum einn hestur. Torfi í Ólafsdal selur einföld herfi á 16 kr. Eru þessi herfi Torfa hentug hjer. Þyki þau ofljett 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



Mynd 156: Herfi. www.landbunaðarsafn.is

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. Flytíur 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 trjáslóðann. Torfi í Ólafsdal hælir honum, og telur hann mjög hentugt áhald. Alítur 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 erfðismunum, að fá sljettuna vel lagada 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.

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 íhenni 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 cm 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 helzt 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 ásítkomulag 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.



Mynd 157: Hesturinn var „akdýr“ um aldir. www.google.com

Torfi í Ólafsdal selur kerrur sterkar og vandaðar með aldygjum og mógrindum á 140 kr.

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—2½ fet á breidd, og hver kjálki (meiður) 8—10 þuml. á hæð. Best er að kjálkarnir sje ögn bungu-myndaðir, þannig, að þegar slóðinn liggur á vatnsrjettum fleti, að þá sje hann á lopti með aptari brún fremstu rimar, og þeirrar öptustu sem svarar ¼a 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 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.

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 plögnum 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 fornmönnum, 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 stórrjen ljet biskup (Ögmundur Pá]ss.) aka og draga heim á nautum, og voru þau járnud“ (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 þrjúzku 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 tímenn. 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. **Hjólörur** 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 hjólörur en ekki, því þær bæta nokkuð úr vagnleysinu, að því er einstök verk snertir. — Hjólörur geta margir smíðað, og ættu menn því að efna sjer til þeirra. Torfi í Ólafsdal hefir smíðað þær og selt á 14 kr.



Mynd 158: Hjólörur. Sigurbjörn Vífill.

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 er ekki til skófla, nema að eins að nafninu, einhver lítillfjörlegur spaði, sem tæplega er hægt að nota til að



Mynd 159: Malarskófla. Vegagerðin – innanhúss 2. tbl. 2010 nr. 441.

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; slöflu, 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, foraráburlði 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.

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

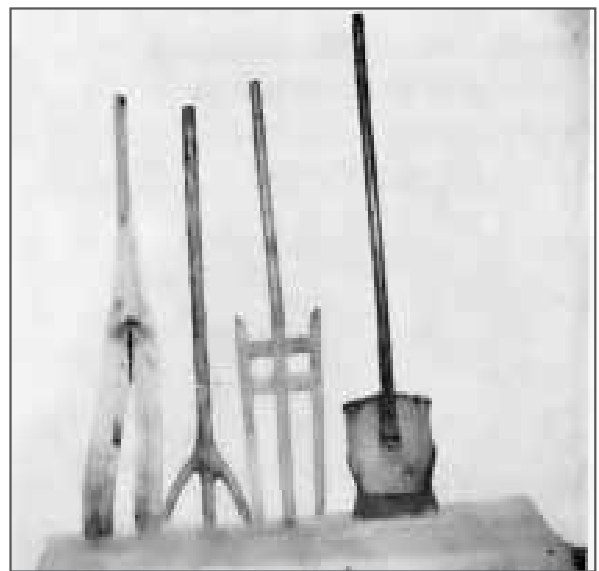
fljótlegra að nota kvíslina við það, heldur en að þurfa að beygja sig niður við hverja þöku, og laga hana til með hendinni. Vinst þannig tvent í einu við not kvíslarinnar: verkið gongur fljótar og þreytir minna. Góðar handkvíslir kosta 2,50—3 kr.



Mynd 160: Kvísl. Vegagerðin – innanhúss 2. tbl. 2010 nr. 441.

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 drýli, 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.



Mynd 161: Mykjukvísl. www.google.is

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 yera um 3 álnir á lengd; járnkallar sem ekki eru yfir 2 álnir koma eigi að hálfum notum; vogarkrapturinn verður svo litill, og lyptir því illa. Í verksmiðjum ytra kostar pundið í þeim 27—30 aura eða hjer um bil 2,75—3 kr. járnkallinn.

10. **Haka** (mölbrijótur) er fremur óalgengur, en eigi að síður nandsynlegt 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.



Mynd 162: Haki. Vegagerðin – innanhúss 2. tbl. 2010 nr. 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.



Mynd 163: Sleggja. Vegagerði – innanhúss 2. tbl. 2010 nr. 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. 1 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 smiðahamrar. Verð á honum er líkt og á setthamri. Þessi síðast töldu verkfæri (11—14) eru einkum notuð við alskonar steinsmiði, húsagerð, grjótgardahleðslu o. s. frv. Einnig getur komið fyrir, að þessi verkfæri þurfi með við þúfnasljettun, ef stórir steinar koma fyrir, sem



Mynd 164: Þeysushamar. Vegagerðin – innanhúss 2. tbl. 2010 nr. 441.

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 þotta 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 aðleita 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 jarðnafrar, 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 Ljótsstöðum 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 hvertbúnaðarfélag pantaði sjer eina hjá einhverjum góðum smið, er smíðar þær, t. d. Qisla trjesmið, sem fyr er nefndur, Sigurði Ólafssyni á Hellulandi í Hegranesi o. fl., og ljetu svo smíða eptir henni fleiri eða færri eptir 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 „Gesti 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 hreyfimt þarf vel að smyrja, þegar verkværin eru notuð; eru þau þá liðugri og ganga betur. Áburður á verkfærin þarf að vera góður, og er til þess hentug svínaseiti (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. - Eptir Sigurð Sigurðsson.“

Og þá aftur í Innanhúsrít Vegagerðarinnar og nú frá því í febrúar árið 2010. Þar er einnig fjallað um vegagerð og verkfæri: ¹²⁶

Vegagerð – verkfæri

Eftirfarandi texta fann ritstjóri í ljósriti í gamalli möppu en vanur ritari hefur líklega vélritað textann eptir handriti. Höfundar er því miður ekki getið. Þetta er skemmtilegur fróðleikur og því er textinn birtur hér í heild. Örfáar ritvillur eru lagfærðar; z verður s, en setningaskipan er látin halda sér. Á nokkrum stöðum er „honum“ breytt í „bornum“ en þannig verður textinn skiljanlegri. Líklegt er að ritarinn hafi mislesið handritið á þessum stöðum. Ef einhverjir lesendur þekkja þennan texta eða hafa tilgátu um höfund eru þeir beðnir um að hafa samband við ritstjóra (VAI). Ein tilgáta er að þetta sé eptir Adolf J. E. Petersen verkstjóra. Á minjasafni Vegagerðarinnar er til nokkur þeirra verkfæra sem hér er getið en nokkur vantar. Til dæmis er engin þúksleggja til og ekki klofningssleggja heldur. Borar eru heldur ekki til.

Verkfæri

Þau tæki sem notuð voru við vegagerð voru fyrir vélaöldina hin hefðbundnu handverkfræði, 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. Spáðar 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 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 slá á setthamarinn, þegar steinn var sleginn til. Þegar steinninn hafði verið „settur til“, eins og



Mynd 165: Skófla. Myndin er af Netinu.

¹²⁶ Vegagerð - innanhúss, 2. tbl. 23. árg. nr. 441 10. febrúar 2010, bls. 1-6 og baksíðu – Einnig hér: [www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/8d461983982f539900256935003eac25/89ee54da58fd29c6002576c0004e355b/\\$FILE/ih441-02-2010.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/8d461983982f539900256935003eac25/89ee54da58fd29c6002576c0004e355b/$FILE/ih441-02-2010.pdf)

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. steiptum 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 lítill. 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 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 tilhögginnir 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 högginnir stafirnir km og svo talan sem við átti og sýndi kílómetratöluna frá einum stað til annars. Venjulega var svo málning sett í stafina til að gera þá auðveldari til aflestrar. Steinar þessir eru enn víða meðfram vegum og eru til þrýði, ef vel er um 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. “



Mynd 166: Rúst sæluhússins við gamla Þingvallavegin á Mosfellsheiði. Höfundur.



Mynd 167: Ræsi á gamla Þingvallaveginum. Höfundur.

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 snerti¹²⁷

„*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 fænaður 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 afæra 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.*



Mynd 168: Hlið. Ríkarð Ríkarðsson.

Í réttarbók Eiríks Magnússonar 1294: „*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 níttjándu 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.

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 lögmanna og sýslumanna“. 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 endurspeglu víðtækan fararrétt almennings og fólu í sér að landeigendur urðu að þola, að meginstefnu bóatalaust, för annarra manna um lönd sín og jafnvel að greiða fyrir henni. Almennt 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

¹²⁷ 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)

slægjuland, a.m.k. ef land er ógirt.“¹²⁸

“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”.¹²⁹

Þegar Landsnefndin hélt til Íslands (1770), var henni fenginn sem ritari vel menntaður Íslendingur, Eyjólfur Jónsson eða Jonsoníus öðru nafni. Skyldi hann gera stjórnu- 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 stjórnuturninum (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.¹³⁰

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:¹³¹

„1. gr. fjallar um að sýslumenn skuli fylgja búnaðarbálki 44. kafla hvort sem um væri að ræða 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 riðandi fólki eða klyffjuðum 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.

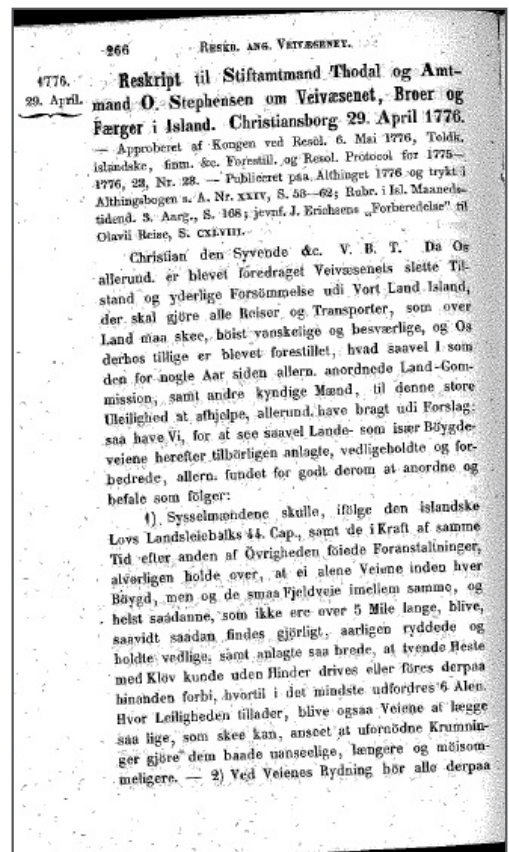
3. gr. fjallar um að eigandi jarðar skuli heimila umferð hesta um götur og traðir jarðar sinnar.

4. gr. fjallar um að yfir mýrar og foröð skuli leggja vegina á þann hátt að skurðir beini vatni frá þeim og að pælan 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 eflritsskyldu sýslumanna.

7. gr. fjallar um stærri Fjallvegi og, þegar snjór er og þoka, í það minnsta hlada 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



Mynd 169: Tilskipun konungs frá 1776, fyrsta blaðsíða.

128 Jónsbók. Lögbók Íslendinga. 2004. Már Jónsson tók saman. Reykjavík, bls. 186–187

129 Ársrit Ræktunarfélags Norðurlands, 43.-44. árg. 1946-1947, bls. 67

130 Veðrið, 7. árg. 1962, 2 tbl., bls. 40

131 Tilskipun Kristjáns VII, 29. apríl 1776, Lovsamling for Islands IV, 1773-1854

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 uppfæða 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 vegaframkvæmdum.

Gert í Kristjánsborgarhöll á hinum konunglega dvalarstað þann 29. apríl 17776. “

Tilskipun konungs um vegina á Íslandi kom fram árið 1861¹³²

„Tilskipun um vegina á Íslandi

“Vér Friðrik hinn sjöundi...Gjörum kunnugt; Eptir að Vér höfum meðtekið þegnlegt álitaskjal Vors trúa alþingis um frumvarp, er fyrir það hefir verið lagt, til tilskipunar um vegina á Íslandi, þjóðum Vér og skipum fyrir á þessa leið:

1. gr. Vegum skal skipt í þjóðvegi og aukavegi.

2. gr. Þá vegi skal álíta þjóðvegi, sem innbúar eins eða fleiri héraða fara jafnararlega, er þeir ætla í kaupstað, fiskiver eða á annan stað, þar sem menn almennt koma saman. Sem þjóðvegi ber einnig að álíta 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 álíta sem þjóðvegi og hverja sem aukavegi í hreppnum; skulu sýslumenn því næst bera upp við hlutaeigandi amtmann uppástungu um það, hverja vegi skuli álíta 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 uppástungum hreppstjóranna skal sýslumaður á ári hverju innan loka janúarmánaðar senda amtmanni nákvæma uppástungu um þau verk, er vinna skal hið næsta sumar við þjóðvegi þá, er liggja um sýsluna; skal þeirri uppástungu fylgja skýrsla um, hvernig verkinu skuli hagað, og hvernig það verði framkvæmt sakmvæmt 5. gr. og enn fremur áætlun yfir kostnað þaðnn, 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 vitundar í seinasta lagi innan loka aprílmánaðar.

5. gr. Öll verk við þjóðvegi skal að svo miklu leyti, sem unnt er, framkvæma þannig, að það sé sett til uppboðs, hver vil[j]i takast verkið á hendur fyrir minnst kaup. Einúngis þegar yfirvaldinu þykir það óráðlegt að láta bjóða verkið upp, eða þegar aðgenilegt 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

132 Alþingistiðindi 15. mars 1861, bls. 158-166

Tilskipun

um
vegina á Íslandi.

VÉR FRÍÐRIK HINN SJÖUNDI, af guðs náð Danmerkur konungur, Vinda og Gauta, hertogi í Slæsvik, Holtsetalandi, Stórmæri, þéttmerski, Láenborg og Aldinborg, *Gjörum kunnugt*: Eptir að Vær höfum meðtekið þegnlegt álitsskjal Vors trúa alþingis um frumvarp, er fyrir það hefir verið lagt, til tilskipunar um vegina á Íslandi, þjóðum Vær og skipum fyrir á þessa leið:

1. gr.

Vegium 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 hlutaðeigandi amtmanntilskipun 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 hreppstjóranna skal sýslumaður á ári hverju innan loka janúarmánaðar senda amtmanntilskipun um það verk, er vinna skal hið næsta sumar við þjóðvegi þá, er liggja um sýsluna; skal þeirri uppástúngu fylgja skýrsla um, hvernig verkinu skuli haga, og hvernig það verði framkvæmt,

sé gjörður, þá skal hann um þetta senda uppástúngu 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 uppbótarlaust 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 vegabóttagjaldinu 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 hærri en til hliðanna, og skal einnig bera ofan í veginn 5 eða 6 þumlunga þykkt lag af mól, þar sem hún er fánleg 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

Mynd 170: Tilskipun konungs árið 1861. Alþingistíðindi 15. mars. 1861, bls. 158.

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 áðfínnanlega af hendi leyst; þó má amtmaður, ef sá, er verkið lætur vinna, krefst 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 vegabóttagjald 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, vo 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 efnum 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 hrepðaskilapíngi á haustin, þá er þeim það heimilt, og skal þá hreppstjórin 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 tilfæru, sem ekki verða heimtaðar af þeim, sem skyldir eru að leggja til verk til vegagjörðar, sbr. 24. gr., eða þúður 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 nefndnr er í 21. grein, hrökkur 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 snertit, hvort heldur þeri 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. Vil[j]i 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 ofannefnda 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. Ofannefndar 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 annars 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 álíta 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 óumflyjanlegt 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 rétttri boðleið; skal hreppstjóri senda hann út svo tímanlega, að hann komi til 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 teitekna 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 skildinga 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.

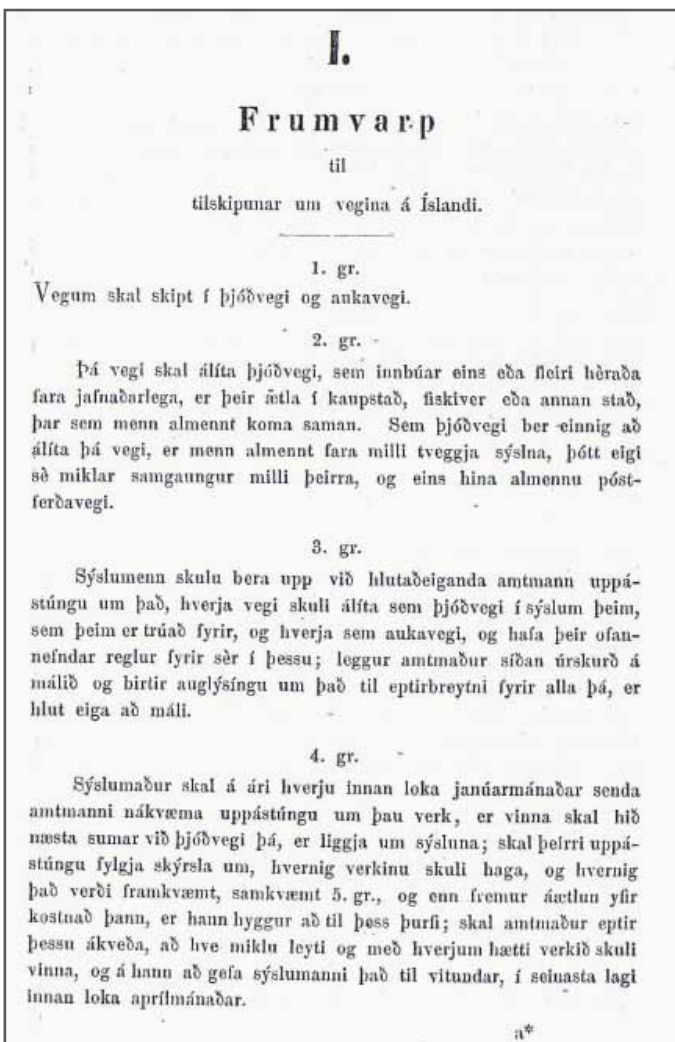
26. gr. Meðan á verkum stendur, skal hreppstjóri skipta verkamönnum í flokka, og skal hverjum þeirra fenginn sinn kafla af veginum. Hreppstjórinn skal ætíð vera viðstaddur sem umsjónarmaður, meðan unnið er að vegastörfunum; líka getur hann kosið umsjónarmenn sér til hjálpar meðal hrepps bænda, þegar 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 óaðfínanlega af hendi leyst, samkvæmt þeim ákvörðunum, sem gjörðar eru af hrepps bændum 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 uppvis 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 hegningarráðs, 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.



Mynd 171: Tilskipun konungs 1857. Alþingistíðindi 1857, bls. 3.

31. gr. Öll mál viðvikjandi 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.

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 þær þegnlega að hegna.

Gefið í höll Vorri Kristjánsborg, 15. dag marsmánaðar 1861.

Undir Vorri konunglegu 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 meginráttum.¹³³ 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:¹³⁴

„Frumvarp meirihluta nefndarinnar í vegabótamálinu - 1857.

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 amtmanntilskipun um það, hverja vegi, er liggja í sýslum þeirra eða upp úr þeim, skuli álíta fjallþjóðvegi, og ber þeim að hafa ofan nefndarreglur 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 búffárhaga. 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 uppástungu til amtmanntilskipunar, er þá ræður málinu til lykta; en sé vegurinn þjóðvegur niðri í byggð eða aukavegur, þá skal sýslumaður með ráði hreppstjóra útkljá málið.

5. g.

Sérhver jarðeigandi er skyldur til, nema því að eins að svo standi á, sem sagt er í 6. gr., að láta afhendi uppþótalaust 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 eingjar, 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 óvillhallir 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 aptur, 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 annari, 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 óaðfinnanlega 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 lögsmætri skoðunargjörð, er sýslumaður sendir amtmanni, að allt verkið sé óaðfinnanlega 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 uppásnungur 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 se 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 hreppskilapíngi 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 uppástúngu um þær vegabætur, er gjöra þarf á næsta sumri við þjóðvegina í hreppnum, og við þá aukavegi, sem þar eru nauðsynlegir til almennings þarfa; skal téðri uppástúngu 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 tilfætur, sem ekki verða heimaðar 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. §, hrökkur 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 ofan nefnda 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 ofan nefnd 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 lögmetar 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 álita, 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 hreppstjórnarnir að hafa umsjón með, að það verði óaðfinnanlega afhendi 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 óvillhöllum 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 þjóðvegunum 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 hreppstjórnar 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 refsíngu frá 10 til 27 vandarhagga.

Sá mannvirki þau braut tekin, sem vegastjórnin hefir látið gjöra, svo sem brýr og sæluhús, þá varðar það þjófsstraffi, 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. apríl 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 þegnaskylduákvæðinu, sem komið hafði verið inn með fyrri tilskipunum konungs:¹³⁵

-Varaupptúnga Peturs Peturssonar og Páls Sigurðssonar; „að frumvarp þetta verði að eins löggilt sem bráðabirgðarlög: 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 frá Kaupmannahöfn: “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 raða 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 myndi 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 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 ágústmán. [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:¹³⁶

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 hlutaeigandi 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 hlutaeigandi amtsráð úrskurð á málið. Gjald það, sem eptir tilskipun 15. marz 1861 greiðist til þjóðvega, skal hjer á eptir ganga einungis til vegabóta sýsluvegum.

135 www.althingi.is/alttext/R1859/sidur/r_1861_1690.pdf

136 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

5. gr. Hreppsnefndirnar sting upp á, hverjir vegir skuli álítast 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, 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.:¹³⁷

„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 hjerðs.“

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.¹³⁸

“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. 1887.¹³⁹

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 1907.¹⁴⁰

137 Alþingistiðindi 1883, bls. 293

138 Tiðindi um stjórn málefni Íslands, I. bindi. 1854-63, bls. 424

139 Stjórnartíðindi. 1886-1890, A-hluti, bls. 114

140 Stjórnartíðindi, 1907, A-hluti, bls. 334

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. Þó þau fjalli ekki beinlínis um Grindavíkurvegina eru þau að mörgu leyti fróðleg, 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“:¹⁴¹

„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 samlif 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 loftið. 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 brýsti 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 maetti. 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 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 hreppsbiur þá hvervetna hafa haft áhuga á þessum málum, og ráðið þeim vel, en um vegina uppi á fjöllunum 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 kaflir úr rjettarbót Eiríks konungs er settur inn í Jónsbókina, Ll. b. 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,

141 Íslendingur, 4. árg. 1864-1865, 2. tbl. bls. 9-12

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 álituð, 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 skammvinnu. 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 bæmdur 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 lögnð 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 einlægt meir og meir, svo að hin fyllsta þörf hefir verið orðin á nýju lagaboði, 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, l., 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 aðeins af vegunum niðri í byggðinni, er hin eldri lög einungis höfðu haldið sjer við, heldur og af smáffjallvegum 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 vikja 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 fóru 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 nokkurtilað 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, vísuð vér til alþingistíðindanna 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.



Mynd 172: Unnið að vegagerð. Geir Zoëga.

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 ósamskipti 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 verkfæra 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 verkfæra manna til grundvallar fyrir skiptunum á þjóðvegabótaskyldunni mitlum hreppanna, þá hefði hún átt að sleppa þeim mönnum öllum úr tölunni, er eigi gætu borgað hálf dagsverk.

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 eðli legt, þó bændum þyki það óviðkunnanlegt, að



Mynd 173: Unnið að vegagerð. Geir Zoëga.

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 tómtpeningagjald; 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

fullilega, 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 annara 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 vekji ánægju 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 leitast 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 fullilega 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 kostnaðir, 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 í 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 hreppsbændur; 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



Mynd 174: Unnið við vegabætur. Fengin á Netinu. Höfundur ókunnur.

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 vegu, 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 vegu vora.“



Mynd 175: Forn gata á Hellunni í Selvogi. Tíminn, 14. maí 1988, bls. 11-13.

Í „Fréttir frá Íslandi“ árið 1875, er fjallað um vegamál. Þar segir m.a.:¹⁴²

„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 allviða, 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 óviða 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.“

142 Fréttir frá Íslandi, 4. árg. 1. tbl. 1875, bls. 31-32



Mynd 176: Hellsheiði 1880. Fengin á Netinu. Höfundur ókunnur.

Í Ísafold árið 1876 er fjallað um fjallvegabætur: ¹⁴³

„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. Grímstungaheiði og Kaldadal, 2. Stórasand, 3. Kjalhraun og Vatnahjalla, í Sprengisand, 5. Mývatnsöræfi og Dimmaffjallgarð, 6. Hallgilsstaðaheiði, 7. Vestdalsheiði, 8. Lónsheiði, 9. Mælifellssand, **10. Grindaskörð, 11. Lágaskarð, 12. Hellsheiði**, 13. Mosfellsheiði. 14. Fyrir Ok, 15. Holtavörðuheiði, 16. Bröttubrekk, 17. Rauðamelsheiði, 18. Haukadalsskarð, 19. Laxárdalsheiði, 20. Snartartunguheiði, 21. Steingrímsfjarðarheiði, 22. Þorskaffjarðarheiði, 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 Hellsheiði lítið eitt. Á sumri komanda á að taka til Grímstungaheiðar og Kaldadalsvegar, er kvað mjög þarfnast bráðra bóta.“

Í Ísafold árið 1878 er vakin athygli á mikilvægi samgöngubóta: ¹⁴⁴

„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 fyrir 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: ¹⁴⁵

„Vegabætur, að minnsta kosti á þjóðvegum, aukast nú árlega, enda væri það annaðhvort, svo ríflega sem landið leggur fje fram til þeirra. Frá þeim vegum, sem vjer höfum farið, svo sem yfir Svínahraun og Hellsheiði, 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 mæzt. 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 álum, ef nægja skal. Yfir höfuð mun það verða drýgra upp á kostnaðinn, þegar fram

143 Ísafold, 19. desember 1876 - 29. tbl., bls. 115

144 Ísafold, 15. ágúst 1878 - 20. tbl., bls. 77

145 Ísafold, 9. nóvember 1880 - 28. tbl., bls. 110

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 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 riður 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 smávöllum, sem hver hestfótur þeytir burt á seina gangi, ef hann kemur við þær. Vegabótajaldinu er því illa varið til sumra af þessum vegleysum. - Ferðamaður.“

Berg Thorberg, amtmaður, skrifaði „Nokkur orð um vegina“ í Tímarit Hins íslenska Bókmenntafélags árið 1880.¹⁴⁶

„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 lagaákvarðanir 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 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 bygðavegir 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 af fyrir 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

146 Tímarit Hins íslenska Bókmenntafélags, Bergur Thorberg, Nokkur orð um vegina, 1. árg. 1880, bls. 154-57

fjárveitingarvaldið síðan sýnt, að það vill, að lög þessi verði eigi dauður bókstafur sökum fjárskorts. Þannig hefir verið lagt til vegabóta í fjárlögumum 1876-1877 fyrir bæði árin 15000 kr., fyrir 1878 og 1879 fyrirhvort árið 15000 kr., og fyrir 1880 og 1881 hin sama upphæð. Lög þessi skipta vegunum í fjallvegi og bygðavegi, 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,



Mynd 177: Vegur í Kömbunum; Eiríksvegurinn svonefndi. Höfundur.

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. Holtavörðuheiðarfjallvegur.

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 fjallvegur 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 missmíða 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 landssjóds alla hina helztu bygðavegi, aða 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.”

„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 Íjosi, 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 Grimstunguheiði; en varla trúum vjer því, að kaupafólk á haustdag eða fjárrekstrarmenn að norðan álíti þetta fyrirtæki vítavert. Þeir tímar geta komið, að aflí verði lítill norðanlands, eins og átti sjer stað fram á miðja þessa öld, þegar títt var að fara skreiðarferðir suður, bæði Sprengisand, Vatnahjalla (Eyfirðingaveg) 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 Njála segir frá, fór Flosi þennan veg í hvert sinn austan frá Svínafelli í Óræfum 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, Kúðafjótí, 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;



Mynd 178: Forna gatan yfir Hellisheiði. Höfundur.



Mynd 179: Hellukofinn á Hellisheiði. Höfundur.

*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 sjálfsögð 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,*



Mynd 180: Gamli Þingvallavegur um Seljadal. Höfundur.

t. d. í Hvannagili, einum skársta áfangastaðnum og jafnvel víðar. Sama má segja um ýmsa aðra fjallvegu. Tökum Sprengisandsveginn. Hjer að sunnan liggja afrijetir 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 Austurffjöll, upp undir Herðubreið og upp í Ódáðahraun 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 Árness- og Suðurmúlasýslu vildum vjer óska eitthvað væri gjört við, þó aldrei væri nema til að kanna hagana 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 trúnni. En til þess að komast í óbyggðirnar, þarf vegu, og til vegagjörðar þarf vinnukrapt og fje.“

Í Ísafold í árslok 1880 má lesa eftirfarandi um „Vegagjörð úr Grindaskörðum ofan í Hafnarfjörð“:¹⁴⁸

„Verði nokkuð úr því áformi brennisteinsfjelagsins 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 tilætlazt, að aðrir vegir gengi fyrir. Myndi það þá geta orðið að minnstum kostnaði og á haganlegastan hátt. Vesturhluti Árnessýslu 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 álitu 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“:¹⁴⁹

„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

148 Ísafold, 26. nóvember 1880 - 70. tbl., bls. 120

149 Ísafold, 26. apríl 1881, Jens Pálsson - 8. tbl., bls. 29

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 göturoðninga; 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 lausríðandi mann. Þó er enn verri meðferðin á hestunum, þegar þeir eru reknir um slíkan veg með þyngsla-klyffjum, 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 Grímmansfellsöxl. Grjótið til vegagjörðarinnar er nálega alstaðar við höndina, og næga mól má fá í veginn við báða enda hans,

og máske víðar, — en heiðin er svo sljett og hallalítill, 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 endingarbeztu 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 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 mól 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 troðninguna ógagnfærileg vatninu, sem rennur út af veginum, myndar farvegi í moldina, og ber nokkuð af henni burtu með sjer;



Mynd 181: Gamli Þingvallavegur ofan Kárastaða. Höfundur.

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 auðið 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 mól 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 mól 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 jafnfjótarnir og jafnnaudsynlegir,—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 skodað, 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 almenn, svo að fje og tími sparist;— vjer lifumhvort sem er ekki á einum saman brjefum og bögglassendingum, og virðist mjer ekki rjett, að stofna of mjög lifi 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



Mynd 182: Gamall fjallvegur á Barðaströnd. Höfundur.



Mynd 183: Póstlest árið 1909 (Hans Hannesson póstmaður, f. 1867-d.1928). Icelandic and Faroese Photographs of Frederick W.W. Howell, Cornell University Library.

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 kaupúnum 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, fjöllotta 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.“



Mynd 184: Póstferð leggur af stað frá Reykjavík í upphafi 19. aldar. Póstmaðurinn, 1. tbl. 30. árg. mars 1999.

Eftirfarandi áskorun um vegabætur birtist í Ísafold árið 1884:¹⁵⁰

„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 1891:¹⁵¹

„Það er bágt 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? Eg 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 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 aftr 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 sjálfsgöðu 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.“

150 Ísafold, 19. nóv. 1884 - 46. tbl., bls. 181

151 Fjallkonan, 8. árg. 1891, 3. tbl., bls. 10 (w. ó. Breiðfjörð)

Og árið (1892) síðar skrifar sami maður um sama efni í sama rit: ¹⁵²

„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 kæmust á þaðan til næstu héraða, þá leyfi ég mér að fræða hann á því, að það er ekki einungis ímyndan, heldur sannfæring allra, sem nokkuð hugsa um alþjóðleg málefni og er viðurkent um allan heiminn (utan máské á Vatnsleysuströndinni), að greiðar samgöngur séu nauðsynlegt skilyrði fyrir andlegum og líkamlegum framförum, efti velmegun og auki mentun, þó að smásálarhorksnægjusemi Str.m., sem er oft einkenni á afturhaldsmönnum, hvorki risi hærra eða risti dýpra enn svo, að vera ánægðir með að geta komist slysalaus og ómeiddir lausríðandi yfir innanhreppsvega ófærur sínar. - (W. Ó. Breiðfjörð).“

Í Þjóðviljanum árið 1886 má lesa eftirfarandi skrif Jakobs Guðmundssonar um vegagjörðina: ¹⁵³

„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 máské varla hugsandi fyrst um sinn; nema ef vera skyldi upp frá Mosfellssveit, þar sem mishæðir eru miklar, enda mundu þeir óvídast 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: ¹⁵⁴

„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.“



Mynd 185: Gamli vagnvegurinn á Vatnsleysuströnd (Almenningsvegurinn) ofan Flekkuvíkur. Höfundur.



Mynd 186: Gamli Þingvallavegurinn við Búrfellskot. Höfundur.

¹⁵² Fjallkonan, 9. árg. 1892, 1. tbl. bls. 3

¹⁵³ Þjóðviljinn, 1. árg. 1886-1887, 6. tbl. Jakob Guðmundsson, bls. 21

¹⁵⁴ Skírni, 70. árg. 1895, (01.01.1895), bls. 15

Og í Þjóðviljanum árið 1897:¹⁵⁵

„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 allrahandu flutninga, og minnka með því bakburð í pokum, og skrinum, 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 1897:¹⁵⁶



Mynd 187: Hluti af Engidalsgötunni gömlu. Horft til suðausturs. Höfundur.

„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 Zakariassyni, 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 ef til 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, 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 gerður, og mun konsúll C. Zimsen hafa átt þar bezta hlut í, ef oss minnir rétt. - Ísafold, 12. maí 1897.“



Mynd 188: Hafnarfjörður árið 1900. Vikan, 37. árg. 1975, bls. 20.

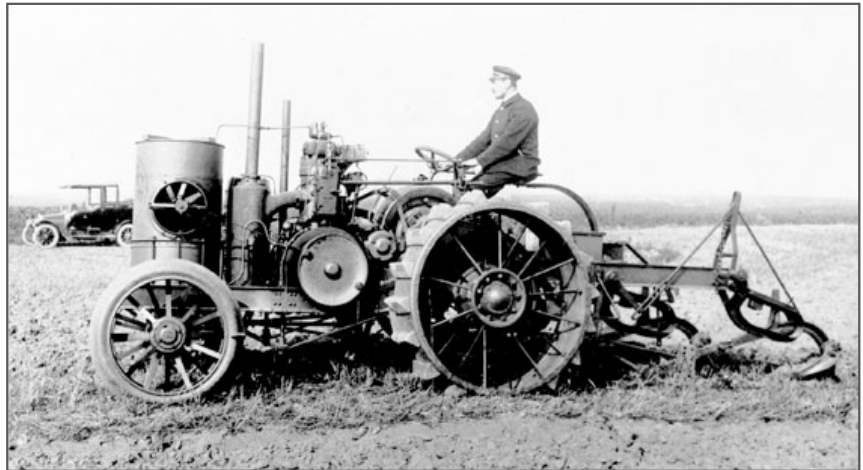
155 Þjóðviljinn, 7. árg. 1897-1898, 23. tbl. bls. 90

156 Ísafold 12. maí 1897 - 31. tbl., bls. 22 og Heimilisblaðið, 35. árg 1946, 10-11. tbl. bls. 197

Umskipti í samgöngum – stutt sögulegt samhengi

Í lok 19. aldar og byrjun þeirrar 20. urðu óvenjunsögg straumhvörf í samgöngumálun hér á landi, a.m.k. miðað við fyrri tíma, eins og lesa má á upprifjun Jóns E. Bergsveinssonar í Öldunni 1926:¹⁵⁷

“Um 1890 voru hjer ekki til neinir akfærir vegir um landið, ekkert vatnsfall brúað, engin höfn eða hafnarvirki byggð, engar hafskipabryggjur, engin íshús, engin vatnsleiðsla, engin rafleiðsla, enginn sími. Plóg og herfi hafði allur fjöldinn af landsmönnum aldrei sjeð og þau áhöld sennilega aðeins til hjer á landi í Ólafsdal. Sama má segja um vagna eða kerrur og önnur flutningatæki svo sem fólksflutninga- og vörubifreiðar.



Mynd 189: Traktor með herfi. Af Netinu. Höfundur ókunnur.

Íslendingar áttu þá ekkert skip er

sigldi milli landa. Fiskiflotinn var að mestu leyti opnir bátar...

Akfærir vegir eru nú komnir um mikinn hluta af landinu. Flestar stórar brúaðar. Í öllum stærstu kaupstöðunum eru nú hafskipa-bryggjur og einnig í sumum hinna smærri. Nú eru íshús í öllum helstu sjóþorpunum. Vatnsleiðslur víðast hvar í kaupstöðum og sjávarþorpum og líka nokkuð víða á sveitabæjum. Raflysing er víða á komin og sumstaðar er raforka notuð til suðu, hitunar og smáíðnaðar. Landið er nú komið í símasamband við umheiminn og um allar helstu sveitir landsins og auk þess nokkrar loftskæptastöðvar reistar. Plógur og herfi eru nú almenn tæki bændanna í sveitunum og víða til sláttu- og rakstrarvæjar. Nú hafa flestir bændur vagna og kerrur til flutninga að og frá heimilum sínum og víða er fólk og vörur flutt um landið í bifreiðum. Íslendingar eiga nú nokkur farþega- og flutningaskip, sem ganga milli landa og meiri hlutinn af fiskiskipunum eru vel útbúin fyrsta flokks skip..”.

Í Tímanum árið 1974 skrifar Páll Þorsteinsson um samgöngumál fyrri tíma, ekki ósvipað og gert hefur hér að framan:¹⁵⁸



Mynd 190: Gamli torfkofinn Íllugaver á Sprengisandsleið. Gísli J.

„Ísland er að náttúrufari fjölbreytilegt og sérstætt. Hvert hérað hefur sinn sérstaka svip. Milli héraða eru víða fjallgarðar og um byggðir landsins renna mjög mörg vatnsföll. Vegagerð er því örðug og kostnaðarsöm miðað við íbúafjölda, þar sem landið er strjálbýlt.

Útlendingar, sem komu til landsins, sáu glögg, að Ísland hafði sérstöðu í þessu efni miðað við mörg önnur lönd. T.d. á enskur kaupmaður, sem ferðaðist hér á landi á 19. öld að hafa sagt, að Íslendinga vanhagaði mest um þrennt: Í

¹⁵⁷ Aldan, 07.05.1926, Jón E. Bergsveinsson, bls. 26

¹⁵⁸ Tíminn, 28. Júlí 1974, Páll Þorsteinsson, bls. 22

fyrsta lagi voru það vegir. Frá því á söguöld og fram á síðari hluta 19. aldar er skipulag vegamála hér á landi að mestu óbreytt. Ekki er lagt til þeirra mála opinbert fé, heldur sú kvöð lögð á íbúa hvers héraðs að sjá um að sæmilega greiðfært sé um byggðalagið.

Í Réttarbót Eiríks konungs Magnússonar 1294 segir svo: „Skylt skal bóndum að gera vegu færa um þver héröð og endilöng, þar sem mestur er almannavegur, eftir ráði sýslumanna og lögmanna, sekur hverr er eigi vill gera og leggist það til vegabóta”.

Í Rescript frá 1776 um vegi, brýr og ferjur á Íslandi er lýst á hvern hátt skuli gera vegi, brýr og ferjur. Sýslumönnum er þá ætlað

að annast stjórn vegamála en þeim bent á að setja á stofn 3-4 manna nefnd í hverri sveit til að hafa umsjón með eftirliti veganna. Sjálfst verkið skyldi enn sem fyrr innt af hendi með þegnaskylduvinnu, sem sýslumenn áttu að skipuleggja.

Árið 1861 er gefin út tilskipun um vegina á Íslandi. Þá er fyrst tekin upp ný skipan þessara mála, sem stefnir í áttina að því sem nú er lögfest. Samkvæmt tilskipuninni skyldi vegum skipt í tvo flokka, þjóð- og aukavegi. Þjóðvegir voru þeir innanhéraðsvegir, sem fleiri höfðu not af að jafnaði en innanhéraðsmenn. Skyldu þeir kostaðir af sérstöku veggjaldi, sem lagt var á alla verkfæra karlmenri 20-60 ára og nam jafnvirði hálf dagsverks samkvæmt verðlagsskrá. Aðrir vegir en þjóðvegir töldust aukavegir og voru þeir lagðir og þeim haldið við með þegnaskylduvinnu.

Með stjórnarskránni 1974 fékk Alþingi löggjafar- og fjárveitingavald. Vegamálin voru ofarlega á baugi, þegar á fyrsta þingi eftir að landið fékk stjórnarskrána.

Samkvæmt vegalögunum 1875 var vegum skipt í fjallvegi og byggðavegi, þ.e. sýsluvegi og hreppavegi. Fjallvegi skyldi kosta af fé landssjóðs, sýsluvegir skyldu kostaðir af þjóðvegagjaldinu, sbr. tilskipun 1861, en hreppavegir af hreppsþúum.

Nú er nálega ein öld liðin síðan fyrstu vegalögin voru lögfest á alþingi. Á þeim tíma hafa vegalögin oft verið endurskoðuð og um skeið voru í gildi sérstök brúarlög, er einnig tóku breytingum við endurskoðun. Á þessari öld, einkum frá 1920 til þessa dags, hefur vegakerfið þanizt mjög hratt út. Lagabreytingar hafa yfirleitt stefnt að því að megin hlutinn af vegum landsins hefur í áföngum verið tekinn í tölu þjóðvega. Samkvæmt vegalögunum, er nú gilda, er vegakerfinu skipt í fjóra flokka: þjóðvegi, sýsluvegi, fjallvegi og einkavegi. Þjóðvegir eru í miklum meirihluta. Þeir greinast í þrennt: Hraðbraut er vegur þar sem umferð yfir sumarmánuðina er 1000 bifreiðar á dag eða fleiri. Þjóðbraut er vegur, sem nær til 1000 íbúa svæðis. Aðrir þjóðvegir kallast landsbrautir.“

Brynjólfur Jónsson, ráðuneytisstjóri, skrifaði um samgöngumál árið 1964 þar sem hann rifjar upp þróun liðinna áratuga: ¹⁵⁹

„Efræða á samgöngumál Íslendinga, er ekki óeðlilegt að byrja á að rifja upp í stuttu máli, sögu þessara mála hér á landi og aðdraganda þess skipulags aðalsamgöngugreinanna, sem landsmenn nú búa við.

Tímabilið fram til 1861.

Frá landnámsöld allt til 1861, eða í nær 1000 ár, var ekki um neitt heildarskipulag samgangna að ræða hér á landi. Það litla, sem gert er, til að ryðja grjóti úr reiðgötum, hreinsa lendingar, fjörur eða reisa



Mynd 191: Langistigur á Þingvöllum. Höfundur.

¹⁵⁹ Morgunblaðið, Brynjólfur Ingólfsson, ráðuneytisstjóri, samgöngumál á Íslandi, 16. janúar 1964, bls. 1-4



Mynd 192: Brú á gamla Þingvallaveginum (1907 – brúargólfíð hefur að öllum líkindum verið endurbyggt síðar): Höfundur.

vörður, er verk framtaksamra einstaklinga eða unnið í þegnskylduvinnu, sem síðar skal að vikið. Vart mun ofsagt, að furðu gegni, hvern veg þjóðin komst af í þessum efnum í nær 1000 ár. Það er torskilið börnum 20. aldarinnar; hvernig hægt var að lifa í veglausu og hafnlausu landi, þar sem óbrúuð vötn verða á vegi ferðamanns, hve stutt sem hann fer. Jafnvel á þeim tíma, sem hér um ræðir, hlýtur slíkur skortur á leiðum til eðlilegra samskipta landsmanna, að vera tilfinnanlegur. Landskostir gera ekki einu héraði kleift að lifa lífi sínu óháðir íbúum annars, a.m.k. er líður á tímabil þetta. Byggðarlög fjarri sjó gátu ekki verið án sambands við strandhéruð og íbúar strandhéraða þurftu jafnvel sjálfir, vegna hafnleysis, að sækja um langa vegu til þess að afla aðfengins varnings og koma búsafurðum sínum á markað. Þar við bætist, að stjórnskipun landsmanna var með þeim hætti, að íbúar landsins þurftu allmikið að ferðast af þeim sökum einum. Alþingisstaðurinn var einn fyrir landið allt. Þangað riðu þingmenn og ferðafólk úr öllum landsfjórðungum. Þangað voru sakamenn færðir til þess að þola dóma. Lengst af voru skólar á biskupssetrunum einum og þangað fóru námsmenn til dvalar á haustum en heim aftur í fjarlægja landsfjórðunga í lok vetrar. Enn er þó ótalið það, sem mestu varðaði, en það eru samgöngurnar við útlönd. Til annarra landa sóttu iandsmenn verulegan hluta daglegra nauðsynja, þar á meðal brýnustu nauðþurftir, eins og korn til matar, en járn til smíða. Án reglubundinna samgangna við önnur lönd var vart hægt að lifa menningarlífi, þótt aðeins sé miðað við hinar hógværu kröfur þeirra tíma. Niðurlægning þjóðarinnar varð líka hvað mest og örbirgð hennar ítakanlegust, þegar landsbúar hættu að vera sjálfum sér nógir í þessu efni en urðu að eiga allt sitt undir orðhaldni erlendra þjóðhöfðingja og síðar óprúttinna kaupmanna.

Fram til 1861 hvílir framkvæmd samgöngumála hér á landi, og þá eingöngu vegamála, á einstökum löggjafarákvæðum, sem ekki er hróflað við öldum saman, t.d. réttarbót Eiríks konungs Magnússonar, sem kallaður hefur verið prestahatari, en þar er kvöð um vegabætur lögð á bændur sjálfa. Sama er að segja um tilskipun frá 29. apríl 1776, um vegi, ferjur og brýr á Íslandi. Verkið skyldi innt af hendi með þegnskylduvinnu, sem sýslu menn áttu að skipuleggja. Með tsk. frá 1776, var heimilað að beita sektum til þess að knýja fram skil hinna ákveðnu dagsverka. Árið 1861 markar glögg tímamót í þessum efnum. Þá er með tilskipun 15. marz 1861, um vegina á Íslandi, í fyrsta skipti tekin upp svipuð skipan þessara mála, sem nú er lögfest. Enda þótt tilskipunin frá 1861 nái skammt, fjalli um aðeins takmarkaðan hluta þess sviðs, sem ástæða var en til þess að virða fyrir sér, þá er hún þrátt fyrir allt hin merkasta nýjung; augljós vottur um bjarma af nýjum degi. Fyrir því er í ljósi þeirra þáttaskila, sem tilskipan þessi veldur, hér eftir rætt um samgöngur á landi, í sjó og í lofti, í aðskildum greinarköflum, frá 1861 þar til nú.

Samgöngur á landi.

Samkvæmt tilskipun þeirri frá 1861, sem um getur hér framar, skyldi vegum skipt í tvo flokka: Þjóðvegi og aukavegi. Þjóðvegir voru þeir innanhéraðavegir, sem fleiri en innanhéraðsmenn höfðu not af að jafnaði. Skyldu þessir vegir vera kostaðir af sérstöku vegagjaldi, sem lagt var á alla verkfæra karlmenn, 20—60 ára, og nam jafnvirði hálf dagsverks samkvæmt verðlagsskrá. Eftir lauslegum útreikningi myndi gjald þetta, ef þannig væri innheimt nú, nema um 11 milljónum króna. Er þetta hreint ekki svo ómyndarleg byrjun, þegar alls er gætt. Aðrir vegir en þjóðvegir töldust aukavegir, og voru þeir lagðir og þeim haldið við með þegn skylduvinnu, eins og áður. Þegar á fyrsta þingi, eftir að landið fékk

stjórnarskrána 1874, voru vegamálin á dagskrá. Vegalög voru samþykkt 1815, breyting 1887 og ný heildarlög 1893 og 1907.

Vegalögin frá 1893 mörkuðu enn tímamót í sögu vegamála á Íslandi. Þar er ákveðið, að tilteknir vegir skuli gerðir akfærir, eða alls 375 km. leið, um þéttbýlustu héruð landsins. Þjóðvegum, um 1500 km. skyldi haldið við sem reiðvegum. Enn stærra skref er stigið með vegalögnum 1907. Þá er ákveðið, að þjóðvegirnir skuli einnig gerðir akfærir. Var þá talið, að 241 km. væru akfærir orðnir, að viðbættum stuttum köflum, sem að litlu eða engu gagni komu. Síðan 1907 hefur vegakerfið þanizt mikið út, aðallega á þann hátt, að hver innanhéraðavegur á fætur öðrum hefur verið tekinn í tölu þjóðvega. [Það] verður að teljast mjög ör þróun, að leggja á níunda þúsund km. akfærra vega á, að heita má, einum mannsaldri, en þar við bætist svo hið óhjákvæmilega, þegar um vegi á Íslandi er að ræða, en það eru brýrnar. Þótt ár á Íslandi séu ekki stórar, þá sjá jöklar, fjöll og tiltölulega mikil úrkoma fyrir miklum fjölda vatnsfalla, sem eru stærri en svo, að yfir þau verði komizt án brúa, jafnvel við allra beztu skilyrði.

Fyrsta stórbrú á Íslandi var Ölfusárbrú, sem vígð var 1891, en af öðrum brúm, sem gerðar voru fyrir aldamót, má nefna stórbrýrnar á Þjórsá og Blöndu. Þessar brýr hafa síðar allar verið endurbyggðar.

Bifreiðar.

Tilkoma og þróun furðutækis í samgöngumálum, er bifreið nefnist, hefur hvað eftir annað sett skipan vegamála og samgangna úr skorðum. Á það bæði við um tölu þeirra, stærð og burðarmagn. Hvern skyldi hafa grunað, að Ford árgerð 1907, sem bar um 300 kg. með sæmilegu móti og gat náð um 25 km. hraða, myndi leyst af hólmi af risabifreiðum, sem aka á 70–100 km. hraða með 10–15 tonna farmi, fyrir utan eigin þunga? Hið ævintýralega þróun í þessum efnnum veldur hraðvaxandi kröfum um breytingar á gerð vega og brúa, aukinn styrkleika, breidd og, síðast en ekki sízt, aukið viðhald.



Mynd 193: Ford 1907. www.rmuctions.com/CarDetails.cfm?SaleCode=mm07&CarID=r109&Currency=

Er hvort tveggja, að bifreiðar eru nú miklum mun stærri og þyngri en aður og hitt, að þeim er ekið víðar um landið og af meiri hraða en áður var. Þetta síðasta á einkum við um vissa kafla þjóðvegakerfisins, sem liggja við þéttbýlustu svæðin. Þar kemst umferðin nú upp í 10 þúsund bifreiðir á dag (Hafnarfjarðarvegur), um 1000 bifreiðir á dag (Keflavíkurvegur). Má í þessu sambandi einnig nefna, að milli Reykjavíkur og Selfoss er um ferðin talin vera 1000 bifreiðir á dag um sumarmánuðina og álika mikil á Norðurlandsvegi, nálægt Akureyri.

Sérleyfisbifreiðir.

Fastar áetlunarferðir með bifreiðum hófust árið 1928, að undanskildum nokkrum aðalleiðum í nágrenni höfuðstaðarins, þ.e. frá Reykjavík til Hafnarfjarðar, Suðunesja og austur í sveitir Árneshöfða og Rangárvallasýslu. Á árunum þar á eftir bætast við margar nýjar leiðir, bæði frá Reykjavík til Akureyrar og Vesturlands, Austurlandsleiðin um Akureyri og leiðin um Vík í Mýrdal að Kirkjubæjarklaustri. Á þessum árum fjölgaði áetlunarferðum mjög á fjölförnustu leiðunum. Hins vegar voru ferðir oft stopular og óvissar, óstundvísi talsverð og verðsveiflur fargjalda tíðar. Til þess að ráða bót á þessu, var sett löggjöf árið 1934, um skipulag á fólksflutningum með bifreiðum.

Fastar áetlunarferðir voru bundnar sérleyfum og sérleyfishöfum lagðar á herðar ákveðnar skyldur gagnvart farþegum. Hefur þetta skipulag haldizt að mestu óbreytt, en sérleyfishöfum stórfjölgad, bifreiðarkostur batnað og farþega fjöldi margfaldazt.

Útgjöld ríkisins vegna vegamála.

Úr ríkissjóði er árlega varið all miklu fé til byggingar nýrra vega og til viðhalds þeirra, svo og til brúargerða. Á móti þessu fjárframlagi fær ríkissjóður hluta benzínskatts, sem nú er 1.47 kr. pr. lítra. Þó skortir, miðað við núgildandi skattfót, verulega upphæð um að benzínskatturinn, auk þungaskatts og s.n. gúmmigjalds, nái þeirri upphæð, sem ríkissjóður leggur fram til vegakerfisins og mun mismunurinn

nú vera nær 50 millj. króna árlega. Að mínum dómi ber að gera glöggan greinarmun á framangreindum þremur gjöldum annars vegar og aðflutningsgjöldum af bifreiðum og rekstursvörum bifreiða hins vegar. Benzínskattur og slík gjöld eiga, eðli sínu samkvæmt, að renna til vegamála, en aðflutningsgjöld eru liður í hinni almennu tekjuöflun ríkisins, til ýmissa þarfa.

Í fjárlagafrumvarpi því, er nú liggur fyrir Alþingi, er gert ráð fyrir að heildarframlög til vegamála á fjárlögum 1964 verða kr. 139.327.000.— og auk þess sá hluti benzínskatts, sem rennur nú beint til vega og brúa (33 aurar af lítra), sem áætla má 17.1 millj. króna og nemur því féð samtals um 156.5 milljónum króna.

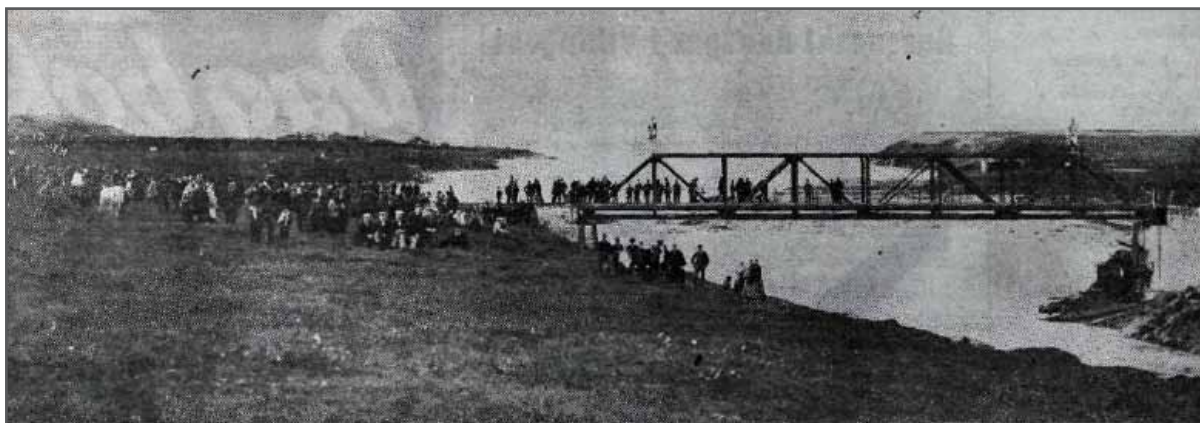
Síðan 1949 hefur vegamála skrifstofan reiknað út vísitölu vegagerðarkostnaðar.



Mynd 194: Brynjólfur Halldórsson annar frá vinstri, næstur er Halldór E. Sigurðsson, pósti og símamálaráðherra. Tíminn 26. janúar 1975, bls. 9.

Samgöngur á sjó.

Var þess nú skammt að biða, að Íslendingar gætu farið að eiga hér nokkur ítök sjálfir eftir að stjórnarskráin tók gildi 1874. Alþingi tók samgöngumálin þegar fyrir á hinu næsta þingi. Árangurinn varð sá, að samþykkt var sérstök fjárveiting úr landssjóði, kr. 15.000.00, til að halda uppi „gufuskipaferðum meðfram ströndum Íslands“. Að visu taldi Alþingi að Dönum bæri að kosta slíkar ferðir, þar eð þeim bar, skv. 6. gr. Stöðulaganna frá 1871, að kosta pósti ferðir „milli Danmerkur og Íslands.“ Töldu Danir sig fullnægja þeirri skyldu með því að skila póstinum til Reykjavíkur, en Íslendingar töldu, að flytja bæri póstinum í kringum land. Úrslitin urðu þau, að skilningur Dana varð ofan á, eins og vænta mátti.



Mynd 195: Blöndubrú vígð árið 1897. Morgunblaðið 31. ágúst 1967, bls. 5.

Niðurlagsorð.

Hér að framan hefur verið lýst samgöngukerfi því, sem Íslendingar eiga nú við að búa og saga þess rakin nokkuð,- og mun þá ljós sú staðreynd, sem raunar er alkunn, að öll þau samgöngumannvirki og samgöngutæki, sem nú eru notuð í landinu, eru gerð á þessari öld og flest þeirra á síðustu 30 árum. Verður þeirri kynslóð, sem nú skilar landinu í hendur niðjum sínum, vart brugðið um að gerðarleysi í þessum málum, fremur en öðrum, því sama kemur í ljós á öllum sviðum athafnalífs Íslendinga. Við höfum á liðlega einum mannsaldri hafizt úr fátækt til bjargálna á flestum sviðum.

Í Morgunblaðinu 31. ágúst 1967 má lesa fróðlega grein um vígslu Blöndubrúar árið 1897: ¹⁶⁰

„Frá vígslu Blöndubrúar 25. ágúst 1897.

Sólbjartan og lognbliðan sumardag fyrir 65 árum, eða nánar tiltekið miðvikudaginn 25. ágúst 1897, streymdu hópar sparibúinna reiðmanna úr öllum áttum að stað einum rétt ofan við Blönduós. Þetta

160 Morgunblaðið 31. ágúst 1967, bls. 5

var hátíðisdagur í sögu Húnavetninga, því að vígja áttí brúna á Blöndu, fyrstu stórbrú Norðurlands. Í meira en þúsund ár hafði Blanda verið farartálmi öllum ferðamönnum. Nú hafði verið lagður á hana fjötur stáls og sterkrna víða, svo að hún sæti ekki yfir hvers mannts hlut, enda var mikið um dýrðir. Skrautklæddur ræðustóll, danspallur og veitingaskáli hafði verið reist norðan við ána í tilefni dagsins og hófst hátíðin kl. 12 á hádegi, því að þá voru komnir á staðinn amtmaðurinn norðan og vestan, Páll Briem, ásamt frú sinni, Álfheiði, Jóhannes Jóhannesson, sýslumaður, síðar bæjarfógeti, Sigurður Thoroddsen landsverkfræðingur sem séð hafði um brúarsmiðina, og allir helstu fyrirmenn sýslunnar.“



Mynd 196: Riðið yfir á. Höfundur ókunnur.

Vegagerð – annáll

Þessi kafli er að miklu leyti byggður á upprifjun og fróðleik um þróun samgöngumála ¹⁶¹, og Verkmenningu Íslendinga V. - Vegamál eftir Jón Guðnason ¹⁶². Segja má að í sögulegu samhengi hafi þróun þeirra mála verið með svipuðum hætti alls staðar á landinu, en byggð á sömu meginforsendum þótt staðhættir hafi verið með ólíkum hætti í einstökum landshlutum. Allt frá upphafi byggðar voru aðstæður þannig hér var að mestu stundaður sjálfsþurftarbúskapur, fjöldi fólks bjó á sama staðnum eða í sömu sveit frá vöggju til grafar og átti þaðan fá erindi. Þjóðin, þurfti að vera sjálfri sér næg og hjá flestum snerist daglega lífið að mestu um að hafa í sig og á og mátti oft lítið út af bera. Íbúar urðu á seinni öldum aldrei fleiri en nokkrar tugir þúsunda og dreifðust mun meira um landið en nú er. Byggð var öll í strjálbýli, náði hvergi að þetta sig sem neinu nam og því engir þéttbýlisstaðir sem löðuðu fólk að. Siglingar með ströndum voru víða erfiðar og lítið um skip í höndum Íslendinga til langferða á sjó, aðeins opnir bátar.



Mynd 197: Kláfur á Jökulsá á Dal. Icelandic and Faroese Photographs of Frederick W.W. Howell, Cornell University Library.

„Fámennið, dreifð byggð og lítil verkkunnátta héldust í hendur við að halda samgöngum innanlands á

¹⁶¹ www.vegur.is/annall-860-1900.html

¹⁶² Verkmenningu Íslendinga V. Vegamál eftir Jón Guðnason, útg. 1975



Mynd 198: Unninn vegarkafli við Bollastaði í Kjós. Höfundur.

fremur frumstæðu stigi auk þess sem ekkert vald, hvorki ríkis, höfðingja eða kirkju, var í aðstöðu til að bæta úr fyrr en komið var fram á 19. öld að rofa fór til. Menntunar, umfram lestur og skrift, nutu aðeins örfáir, verslun var löngum í höndum erlendra kaupmanna og eftir að einokun komst á nánast drepin í dróma. Helst að kirkjusókn, mannfagnaðir, ferðir til alþingis og á biskupsstólana, ferðir til skólasetra, sjómanna í verstöðvar, vinnufólks sem fór vistferli og flakk umrenninga leiddi til ferðalaga.“¹⁶³

Þegar farið var á milli hvort heldur sem var lengri eða skemmri ferðir, var farið gangandi eða ríðandi á hestum, eða vatnaleið á skipum eða bátum. Örfá dæmi eru í sögum um að vagnar hafi verið notaðir, en þeir voru mjög fátíðir. Má gera ráð fyrir að fæstir Íslendingar hafa þekkt hjólið af eigin raun fyrr en á 19. öld. Dæmi eru þess, að sleðar hafi verið notaðir á vetrum. Í Sturlungu, biskupasögum og fornbréfum eru miklar heimildir um ferðalög manna og einkum í Sturlungu er oft sagt hvaða leiðir voru farnar. Af sögunum sést að menn fóru mjög oft ríðandi um héruð og hafa snemma á öldum orðið til reiðgötur um sveitir og yfir óbyggðir milli þeirra, og hafa þær verið á svipuðum slóðum og margir akvegir liggja í dag. Á nokkrum ám voru ferjur eða kláfar yfir þær en brýr voru sjaldgæfar.

„Á landnámsöld er talið að Íslendingar hafi átt tiltölulega stóran hafskipastól og kunnað vel til siglinga. Smám saman fækkaði þó skipunum og um 1200 stóðu Íslendingar uppi hafskipalausir. Allt frá þeim tíma og fram á áttunda áratug 18. aldar voru verslunarskip erlendra kaupmanna helsti tengiliður Íslands við umheiminn.“¹⁶⁴

Í elstu lögum landsins, þjóðveldislögum Grágásar, eru fátækleg ákvæði um vega- eða samgöngumál í eiginlegum skilningi. Í Landbrigðisþætti segir að menn skyldu fylgja fornum götum, ef til væru, þegar þeir færu um annars manns land.

„Þótt engin bein lagaákvæði væru til um vegagerð þarf þó ekki að efa að vegir hafi verið ruddir á Íslandi, bæði í heiðni og áður en Jónsbók gekk í gildi.“¹⁶⁵

163 Verkmæning Íslendinga V. Vegamál, bls. 1, útg. 1975

164 Samgöngur í Skagafirði 1874-1904 eftir Sölva Sveinsson. Sérprentun úr Skagafirðingabók 8, 1977, bls. 59.

165 Vegamál Íslands, grein í Almanaki Hins íslenska þjóðvinafélags 1947, Guðbrandur Jónsson, bls. 81

Með kristni-tökunni um árið 1000 jókst umferð, kirkjusókn varð almenn og biskupsstólar og síðar skólar voru stofnaðir í Skálholti og á Hólum. Þangað lágu leiðir fjölda manna, einkum er á leið og kirkjuvald eflidist. Ýmislegt var þá gert til samgöngu-bóta, fjallvegir varðaðir, sæluhús reist, komið á föstu ferjum og gera má ráð fyrir að ár hafi verið brúaðar á stöku stað þar sem því varð við komið. Þá stuðlaði kirkjan að sínu leyti að bættum samgöngum með því ákvæði í tíundarlögum, sem upp voru tekin 1097 fyrir tilstilli Gissurar biskups Ísleifssonar, að það fé skyldi undanþegið tíund, sem gefið væri til brúa og ferja enda guði þóknalegt það fé, sem varið var til samgöngubóta, og voru menn hvattir til að verja fé í því skyni sér til sálubóta. Í tíundarlögunum var þetta orðað svo: ¹⁶⁶

“Það fé þarf eigi til tíundar telja, er áður er til guðs þakka lagið, hvort það er til kirkna lagið eða til brúa, eða til sæluskipa (= ferja), hvort það fé er í löndum eða lausum aurum.”

Við eflingu konungsvalds og lögtöku Jónsbókar á árunum 1281 til 1283 færðust í vöxt opinber afskipti af ýmsum málum. Í landsleigubálki Jónsbókar eru t.a.m. nokkur ákvæði er varða samgöngur. Þau bera þó vitni um norskan uppruna og aðstæður. Samkvæmt þeim áttu vegir að vera fimm álna breiðir, og hver maður mátti höggva þann skóg, sem óx í þjóðbraut. „Ekki voru mönnum þó lagðar neinar skyldur á herðar hvorki til verklegra athafna né til að standa straum af samgöngubótum.“ ¹⁶⁷

Með réttarbót Eiríks konungs Magnússonar, var í fyrsta sinn lagaákvæði sem skyldaði hérlanda menn til að vinna að vegagerð: ¹⁶⁸

“Skyld er bóndum að gera vegi færa um þver héruð og endilöng, þar sem mestur er almanna vegur eftir ráði sýslumanna og lögmanna; sekur eyri hver er eigi vill gera og leggist það til vegabóta.”

Ekki er kunnugt um framkvæmd á þessum lagabókstaf né eldri ákvæðum því þrátt fyrir aukið konungsvald var framkvæmdavaldið veikt í höndum embættismanna og landið stórt og strjálbýlt.

Fjölmennt var til Alþingis árið 1306 og rituðu bændur konungi bréf: ¹⁶⁹

„Almúgans samþykkt, og minntu á fyrri kröfur. Þeir vildu “að íslenskir séu sýslumenn og lögmenn á landi voru” og „að skip gangi “á hverju ári út hingað forfallalaust, og þeim gæðum hlaðin sem nýtsamleg séu landinu.”

Árið 1600 eða þar um bil má sjá í skrá Þórðar lögmans yfir embættisskyldur hreppstjóra að vegabætur eru taldar með þeim verkefnum, sem stuðla skyldu að vexti og viðgangi landsbyggðar-innar. ¹⁷⁰

Í sýslulýsingu frá 1744-1749 er stuttlega sagt frá vegum í flestum sýslum landsins og eru þær allar áþekkar þessari lýsingu úr



Mynd 199: Hellisbrú undir Ingólfsfjalli. Uppbyggðir torfvegir yfir mýrar voru jafnan nefndar brýr. Gamall vagnvegur. Höfundur.

166 Saga Íslands IV. bindi, bls. 211, Norska öldin, Björn Þorsteinsson og Guðrún Ása Grímsdóttir, Útg. Hið íslenska bókmenntafélag og Sögufélag 1978

167 Verkmennning Íslendinga V. Vegamál, Jón Guðnason, bls. 2, útg. 1975

168 Verkmennning Íslendinga V. Vegamál, Jón Guðnason, bls. 2, útg. 1975

169 Íslandssaga til okkar daga eftir Björn Þorsteinsson og Bergsteinn Jónsson. Útg. Sögufélag 1991, bls. 128

170 Samgöngur í Skagafirði 1874 -1904 eftir Sólva Sveinsson. Sérprentun úr Skagafirðingabók 8, 1977, bls. 59

“Vejene her i Sysselet ere temmelig gode for Hester, naar ikke indfalder langvarige Regntider, men vogne og Sleder kand her aldeles ikke bruges.” Greinilegt er af veglýsingunni, að þeir eru ekki annað en troðningar eftir hesta eða reiðgötur.“

Þann 20. mars 1770 skipaði Kristján konungur VII. og rentukammer nefnd, Landsnefndina fyrri. Nefndin var skipuð vegna bágra landshaga á Íslandi og skyldi leggja fram tillögur til úrbóta á fjölmörgum sviðum þ.á m. í samgöngumálum. Í nefndinni áttu sæti Andreas Holt, vararæðismaður í Kristjáníu, formaður, Þorkell Fjeldsted, lögmaður í Færeyjum, og Thomas Windekilde, kaupmaður, en ritari var Eyjólfur Jónsson, síðar konunglegur stjórnumskoðari. Nefndin safnaði skýrslum frá helstu embættismönnum hér, auk þess sem henni barst fjöldi álitsgerða og bænaskráa frá landsmönnum. Þá ferðuðust nefndarmenn um landið sumarið 1771: ¹⁷²

„Nefndin samdi álitsgerð með ýtarlegum tillögum í atvinnu- og fjármálum. Sérstök skrifstofa var stofnuð í Kaupmannahöfn 1773 til að fjalla um þær ásamt fleiri málum og var hún undir stjórn Jóns Eiríkssonar, konferensráðs. Flestar lagasetningar, tilskipanir og konungsúrskurðir sem samín voru á grundvelli starfa nefndarinnar og með liðsinni íslenskra embættismanna birtust 1776. Má þar nefna vegalög, og ákvarðanir um póstmál, hafna- og strandmælingar .“

Sem fyrr sagði gaf Kristján VII út konungsbréf um vegi, brýr og ferjur á Íslandi þann 29. apríl 1776. Var sýslumönnum gert að sjá um, að vegir í byggðum og styttri fjallvegir (styttri en 5 mílur danskar) yrðu ruddir ár hvert og þeim haldið við. Vegir þessir skyldu vera 6 álna breiðir og helst beinir (1. gr.). Öllu lausagrjóti sem tafði umferð, skyldi rutt burt, en jarðfast grjót skyldi brotið með járnkörlum eða sprengt með púðri. Var sýslumanni heimilað að leggja allt að 3 ríkisdala skatt á hvert byggðarlag til púður-kaupa og jafna honum niður á bændur (2. gr.). Eigendur eða ábúendur jarða skyldu leggja veg yfir engjar eða tún, ef þjóðbraut lá yfir þessar lands-spildur, og girða veginn af (3. gr.). Vegir sem lágu yfir mýrlendi, skyldu hlaðnir upp og síðan borin í þá gróf möl. Vatn skyldi leitt frá vegstæðinu



Mynd 200: Vegþætur á Þingmannaleið. Sigurgeir Sigurgeirsson.

171 Verkmæning Íslendinga V. Vegamál, eftir Jón Guðnason, bls. 3, útg. 1975

172 Íslandssaga II, i-r, eftir Einar Laxness, bls. 110 og áfram, Útg. Vaka-Helgafell 1995



Mynd 201: Vagnvegakafli á gamla Hafnaveginum. Höfundur.

með skurðum (4. gr.). Trébrýr skyldu smíðaðar á smáár og læki. (5. gr.) en jafnframt skyldi ferjum yfir stórvötn haldið við og þeim fjölgað, ef sýslumaður og bestu menn meðal almennings teldu ástæðu til slíks. Rekstur slíkrar ferju hvíldi á eiganda hennar, og bar honum því að annast viðhald hennar, enda tók hann gjald af þeim sem hann ferjaði (6. gr.) Fjallvegir skyldu varðaðir og ekki vera lengri vegalengd milli varða en svo, að á milli þeirra sæist í dimmviðri. Reist skyldu sæluhús á fjallvegum og þau birgð með heyi og brenni, sem íbúum næstu byggðarlaga var gert að leggja af mörkum (7. gr.) Sýslumanni var gert að minna íbúa þeirrar sýslu, sem hann stýrði, á skyldur þeirra varðandi samgöngubætur á manntalsþingum, ákveða hvaða dögum á tímabilinu frá miðjum maí til miðs júní skyldi varið til vegabóta og úthluta íbúum sérhvers hrepps eða ákveðnu byggðarlagi ákveðnu verkefni til úrlausnar á þessu sviði ár hvert (8. gr.) Menn sem inna áttu af höndum vegbætur, en vanræktu þá skyldu sektaðir um tvö lóð silfurs og greiða auk þess bætur, sem samsvöruðu launum fyrir þá vinnu, sem þeir höfðu vanrækt að skila (9. gr.).¹⁷³

Með konungsbréfi þessu var sýslumönnum falið allt eftirlit með samgöngubótum og viðhaldi vega, og var það reyndar í samræmi við eldri lagaákvæði um þetta atriði. Þó fór svo að þessu sinni, að sýslumenn komu umsjón með framkvæmd þessara verkefna, a.m.k. að hluta, yfir á hreppsstjórana, og var það í samræmi við fyrri þróun.

Þessi tilskipun gildi til 15. mars 1861. Verður að telja ávinning með henni heldur rýran, þótt gert hafi verið við verstu torfærurnar hér og þar í byggðum, þannig að ríðandi mönnum og klyfjahestum var víðast óhætt.

Árið 1855 lágu tvær bænaskrár um vegamál fyrir Alþingi þar sem vikið var er helstu göllum tilskipunarinnar frá 1776 og hve litlu hún hafði skilað. Þingið fór þess á leit, að konungur legði fyrir næsta alþing frumvarp um vegi. Glöggur greinarmunur yrði gerður á þjóðvegum og innanhéraðsvegum, sem ekki væru alfaravegir. Yrðu þjóðvegir að öllu leyti kostaðir af hinu opinbera.

173 Kristján VII., konungsbréf um vegi, brýr og ferjur á Íslandi, dags. þann 29. apríl 1776, Lovsamling for Islands IV ,1773-1854

Skyldi amtmaður jafna kostnaði niður á amtsbúa. Við aukavegi innanhéraðs væri heimilt að hafa einhverja skylduvinnu, þó mjög hófi.¹⁷⁴

Árið 1857 lagði konungur frumvarp um vegi fyrir Alþingi. Í greinargerð var nokkuð vikið að helstu göllum fyrri ákvæða og hinu nýja frumvarpi lýst. Þótti ísjárvert að fella með öllu niður skylduvinnuna. Því yrði hún einungis afnumin af þjóðvegum. Þingið gerði lítills háttar breytingar við frumvarpið og sendi konungi bænaskrá. Þótti þingmönnum fulltíð fjármagn lagt til veganna, og vildu þeir að hver maður greiddi sem svaraði hálfu dagsverki til þjóðvega og aukavega.¹⁷⁵

Þann 15. mars 1861 var gefin út “tilskipun um vegina á Íslandi”, sem nam úr gildi eldri ákvæði og lagði jafnframt grunninn að skipulagðri vegagerð héraðs. Samkvæmt tilskipuninni var vegum skipt í þjóðvegi og aukavegi. Fjölförnustu vegirnir í byggð og milli héraða voru taldir þjóðvegir, og áttu þeir að vera 5 álna breiðir, ruddir á fastlendi, en hlaðnir á votlendi. Steinbrýr skyldu gerðar á mýrum, en lækir og ár brúaðar. Kostnaður við gerð þjóðvega skyldi fenginn með gjaldi, er svaraði hálfu dagsverki fyrir hvern vinnufæran karlmann á landinu.

Eftirlit með framkvæmdum við þjóðvegi annaðist sýslumaður undir yfirumsjón amtmanns, en fjár til þjóðvegagerðar var aflað á þann hátt, að sérhvert sveitarfélag í landinu var skyldað til að leggja fram í þessu skyni svo mikið fé að það samsvaraði hálfu dagsverki á hvern vinnufæran karlmann á aldrinum 20 - 60 ára, og átti það að innheimtast á manntalsþingum. Gerð og viðhald aukavega skyldi hins vegar unnið í þegnskylduvinnu af íbúum viðkomandi sveitarfélags undir umsjón hreppstjóra. Aukavegir skyldu vera þriggja álna breiðir ef landslag leyfði og voru landeigendur skyldugir að láta af hendi land undir slíka vegi.¹⁷⁶

Þann 15. október 1875 voru samþykkt Ný vegalög á Alþingi. Jón Sigurðsson á Gautlöndum flutti frumvarp til nýrra vegalaga, sem náði fram að ganga. Í þessum lögum var öllum vegum landsins skipt í fjallvegi og byggðavegi og hinum síðarnefndu aftur í sýsluvegi og hreppavegi, sem svöruðu nokkurn veginn til þjóðvega og aukavega áður. Vegir milli landsfjórðunga eða sýslna, sem voru þingmannaleið eða meira, áttu að teljast fjallvegir. Sýsluvegir skyldu kostaðir af þjóðvegagjaldi samkvæmt tilskipun 15. mars 1861, hreppavegir af hreppsbúum og fjallavegir af landssjóði, en það var nýmæli, því að hér var í fyrsta skipti kveðið á um veitingu almannaþjár til vega.¹⁷⁷

Með þessum lögum var töluverðu fjármagni veitt til vegagerðar, eða alls 226.100 kr. árin 1876-1887. Þótt þetta væri spor í rétta átti þurfti meira til. Bæði var umferð orðin meiri og vegir lengri og kröfðust meira viðhalds. Þá torvelaði vanþekking á vegabætum góða nýtingu fjárins. Þess lög leiddu þó til þess að fjallvegir voru færðir til betra horfs. Eins leiddu þessi lög til fjárveitinga til vegagerðar úr landssjóði.

Árið 1887 voru aftur samþykkt „Ný vegalög“ á Alþingi. Feðgarnir Þórarinn Böðvarsson og Jón Þórarinnsson fluttu frumvarp á Alþingi til vegalaga, sem hlaut samþykki. Vegum var nú skipt í fernt, aðalpóstvegi og fjallvegi, kostaðir af landssjóði; sýsluvegi, kostaðir af sýslufélögum og hreppavegi, kostaðir með hálfu dagsverki fyrir hvern vinnufæran sveitarmann.¹⁷⁸

Sprengiefni var líklega fyrst notað við vegagerð hér á landi á árunum 1890-1891, í Ófærunni milli



Mynd 202: Nils Olaf Hovdenak 1854–1942. www. Wikipedia.com.

174 Alþingistiðindi 1855

175 Alþingistiðindi 1857

176 Alþingistiðindi 1861

177 Verkmennning Íslendinga V. Vegamál eftir Jón Guðnason, bls. 2, útg. 1975

178 Verkmennning Íslendinga V. Vegamál eftir Jón Guðnason, bls. 8, útg. 1975

Þann 1. júní 1893 var fyrsti landsverkfræðingurinn ráðinn. Það var Sigurður Thoroddsen. Hann skyldi hafa yfirumsjón með öllum verklegum framkvæmdum landstjórnarinnar. Fram til þess tíma höfðu hreppstjórar, sýslumenn, amtmenn, stiftamtmenn og landshöfðingjar eftirlit með vegagerð. Nú var hins vegar farið að vanda betur til veganna og allt haft í huga, vegstæði, halli, beygjur, þversnið og þurrkun.

¹⁸⁰

Árið 1894 voru samþykkt Ný vegalög á Alþingi. Séra Jens Pálsson flytur frumvarp um vegi 1891 en það náði ekki fram að ganga. Bar hann það fram á nýjan leik 1893 og hlaut það þá samþykki alþingis, en staðfestingu 1894. Þar var vegum skipt þannig: flutningabrautir, þjóðvegir og fjallvegir, kostaðir af landssjóði, sýsluvegir og hreppavegir, kostaðir af sýslum og hreppum með 1,25 krónu gjaldi af hverjum vinnufærum manni til hvors um sig. Helsta nýmæli þessara laga var, að gerðar skyldu akfærar flutningabrautir 375 km á lengd um 6 þéttbyggðustu héruð landsins. Með gerð flutningabrauta var fyrst farið að búa í haginn fyrir hestvagna, en fram til þess tíma voru nær allir flutningar með klyfjahestum. Þjóðvegum um 1500 km á lengd skyldi haldið við sem reiðvegum. ¹⁸¹

Árið 1894 réð landsstjórnin hingað til lands norskan verkfræðing, Niels Hovdenak, til þess að athuga vegi og vegstæði og kenna Íslendingum nokkur frumatriði vegagerðar. ¹⁸²

Fyrsta bifreiðin kom til landsins 20. júní 1904 og var ekið til reynslu um götur Reykjavíkur og nágrennis. Reyndist bifreiðin heldur illa, var bæði aflítill og bilanagjörn enda keypt notuð. Eigandi hennar var D. Thomsen, konsúll í Reykjavík. ¹⁸³

Vegalög voru samþykkt 22. nóvember 1907. Í þeim var m.a. ákveðið að hér skyldi vera vinstri umferð. Það var einkum gert vegna ríðandi kvenfólks sem notaði söðla og sat með báða fætur á vinstri síðu hestsins. Ekki var skipt í hægri umferð fyrr en 26. maí 1968.

Árið 1913 fluttur 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 færíbandsins. 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, flestir af gerðunum Ford og Overland, en meðal annarra tegunda má nefna Maxwell, Saxon, Chevrolet og Buick.

¹⁸⁴

Fyrstu bifreiðalög á Íslandi voru staðfest í nóvember 1914. Þar var m.a. kveðið á um að ökuhraði megi aldrei vera meiri en 15 km á klukkustund í þéttbýli og 35 km í dreifbýli. Fyrsta bifreiðaskoðunin á Íslandi fór fram í september 1917. Í júnímánuði árið 1919 varð fyrsta banaslys af völdum bifreiðar á Íslandi þegar keyrt var á aldraða konu í Reykjavík. ¹⁸⁵

179 Þórður Sigurðsson: Upphaf vegagerðar í Önundarfirði, Ársrit Sögufélags Ísafirðinga, 13. árgangur 1969

180 Verkmennning Íslendinga V. Vegamál eftir Jón Guðnason, bls. 9, útg. 1975

181 Verkmennning Íslendinga V. Vegamál eftir Jón Guðnason, bls. 8, útg. 1975

182 Verkmennning Íslendinga V. Vegamál eftir Jón Guðnason, bls. 9, útg. 1975

183 Sjá á heimasíðu Fornbílaklúbbsins, ágríp af bílasögu Íslendinga

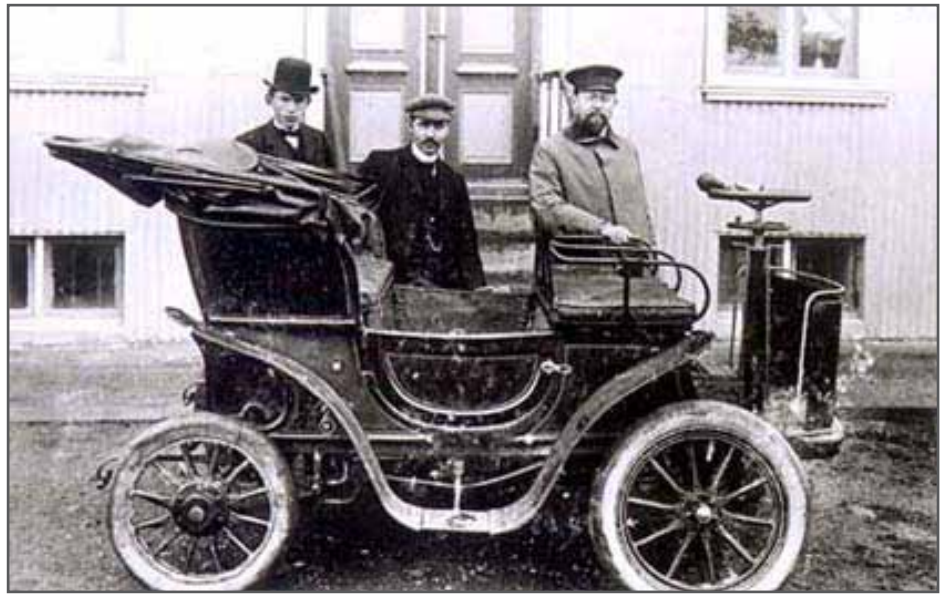
184 Sjá á heimasíðu Fornbílaklúbbsins, ágríp af bílasögu Íslendinga

185 Sjá á heimasíðu Fornbílaklúbbsins, ágríp af bílasögu Íslendinga

Fyrsti bíllinn

Eftirfarandi yfirlit um upphaf bílaaldar hérlendis er m.a. fengið af vefsíðu Fornbílaklúbbs Ísland 186, 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.



Mynd 203: Fyrsti bíllinn hér á landi; Thomsonsbíllinn. www.vegur.is.

Í Ingólfi mátti lesa eftirfarandi frásögn 26. júní árið 1904: 187

“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 sjálfhjarga, svo að draga varð hana heim með handaflí.”

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 bílum 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 bilanir settu strik 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 hérlendis 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 færíbandsins. 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, flestir af gerðunum Ford og Overland, en meðal annarra tegunda má nefna Maxwell, Saxon, Chevrolet og Buick.

186 www.fornbill.is/index.html

187 Ingólfur, 2. árg., 27. tbl. 1904, bls. 107

Í skrifum Kristins Snælands í dagblaðinu árið 1981 má lesa eftirfarandi fróðleik um fyrstu bílana hér á landi: ¹⁸⁸

„Thomsensbillinn, fyrsti billinn

Með 2000 kr. framlagi frá Alþingi keypti Dethlev Thomsen kaupmaður fyrsta bílinn hingað til lands. Bíll þessi er talinn hafa verið af gerðinni Cudell, 6 til 7 hestöfl, var keyptur gamall en kom hingað til landsins 20. júní 1904. Hann reyndist illa en var þó ekið af og til í tvö ár og komst m.a. austur að Eyrarbakka og Stokkseyri en hjálp þurfti hann í erfiðum brekkum. Þetta var fólksbíll, trúlega 5 manna þótt 7 manns hafi verið troðið í hann í ökuferðum innanbæjar.

Grundarbillinn, annar billinn

Magnús Sigurðsson trésmiður, bóndi og kaupmaður að Grund í Eyjafirði, flutti hann til landsins í nóv. árið 1907. Þetta var notaður vörubíll, þýskur, af gerðinni N.A.G., tveggja strokka, 8 til 9 hestöfl, 3,9 tonn að þyngd tómur og hámarkshraði 20 km á klst. Þessi bíll reyndist bæði of þungur fyrir vegina og of kraftlitill og var hann notaður af og til í tvö ár en síðan lagt. Hann var loks sendur til Kaupmannahafnar 1912 og seldur þar 1913.



Mynd 204: Grundarbillinn. Höfundur ókunnur.

Bookless billinn, þriðji billinn

Þennan bíl fluttu skoskir útgerðarmenn, Bookless bræður, til landsins snemma árs 1913. Þeir höfðu bækistöð í Hafnarfirði og fer ekki miklum sögum af bíl þessum sem mun hafa verið af gerðinni Austin. Ekki er kunnugt um árgerð bílsins en hann mun hafa reynst vel og verið í ferðum milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar sumarið 1913. **Fyrsti Fordinn, var fjórði billinn**

Fyrir tilviljun kom fyrsti Fordinn til landsins á afmælisdegi bílanna á Íslandi eða 20. júní 1913 eða sama dag og Thomsensbillinn 9 árum áður. Með Fordinum fór ökuhraði vaxandi enda náði hann þeim ógnarhraða 40 km á klst. Með komu Fordsins hélt bifreiðaöld innreið sína að fullu á Íslandi, enda fór Fordinn vítt og breitt um Suðurland og nágrenni Reykjavíkur. “

Í Dagblaðinu Vísi árið 1999 mátti m.a. lesa eftirfarandi fróðleik Sigurðar Hreiðars um bílasöguna: ¹⁸⁹

„Eins og margoft hefur komið fram hélt billinn innreið sína á Íslandi árið 1904. Þetta var 6-7 ha fólksflutningabíll af gerðinni Cudell, oftast kallaður Thomsensbillinn af því að kaupandi hans var Dietlev Thomsen, kaupmaður í Reykjavík. Þrátt fyrir styrk veittan af Alþingi valdi Thomsen að kaupa notaðan bíl og að því er nú virðist af lítilli framsýni því billinn var aftvana og gerði enga frægðarför til landsins. Cudell var þýsk framleiðsla en var að grunni til franskí billinn DeDion.



Mynd 205: Ford T, árg. 1913. www.auto.blog.is

188 Dagblaðið, Kristinn Snæland, 3. janúar 1981, bls. 9

189 Dagblaðið Vísir, 30. des. 1999, SSH, bls. 26-27

Líkt fór um bíl nr. 2 á Íslandi, Grundarbílinn sem svo var nefndur, en hann keypti Magnús Sigurðsson, bóndi og kaupmaður á Grund í Eyjafirði. Hann lét kaupa fyrir sig notaðan bíl ytra. Sá var þýskur eins og Thomsensbíllinn, af gerðinni NEG (Neue Automobil Gesellschaft), 8-9 ha, tveggja strokka. Þessi bíll reyndist ekki bara aftvana heldur líka langtum of þungur fyrir vegleysur þeirra tíma. Hvorir tveggju voru fljótlega seldir úr landi aftur.

Þriðji bíllinn á Íslandi mun ekki hafa komið fyrir en 1913 er skoskir bræður, sem stunduðu útgerð frá Hafnarfirði, Bookless að nafni, komu hingað með einkabílinn sinn sem talinn er hafa verið af Austingerð en af honum fara ekki miklar sögur.

Raunverulegt upphaf 1913

Af framan-sögðu er ljóst að innflutningur notaðra bíla er hinn upprunaleg-asti á Íslandi. En í sömu andrá er þess að geta að fyrstu bílarnir sem eitthvað dugðu hér voru nýir og fluttir inn af umboði - þó það umboð væri í raun starfandi á Vestur-Íslandi. Upphafsmaður að þeim innflutningi var sr. Jakob Óskar Lárusson sem mestan sinn starfsaldur var prestur í Holti undir Eyjafjöllum. Hann fór sem ungur guðfræðingur vestur umhaf til prestskapar og kynntist þar bílum. Hann og nokkrir Vestur-Íslendingar tóku höndum saman um að fara með bíl til Íslands og komu tveir þeirra með bílinn, Sveinn Oddsson og Jón Sigmundsson, en þriðji maðurinn var Páll Bjarnason sem var umboðsmaður Ford í sinni heimabyggð og fékk það umboð einnig yfirfært á Ísland. Hann mun hafa lagt mest fé í þetta fyrirtæki og í umboði hans komu nokkrir fyrstu **Fordarnir til Íslands**.

Frá öllu þessu er ítarlega og vel skýrt í áhugaverðum bókum Guðlaugs Jónssonar lögreglumanns, *Bifreiðir á Íslandi 1904-1930*, sem Bílgreinasambandið gaf út árið 1983.

Frá því að Sveinn Oddsson og Jón Sigmundsson komu hingað með fyrsta T-Fordinn 20. júní 1913 - fyrir tilviljun sama dag ársins og Thomsensbíllinn kom 9 árum áður - hefur saga bílsins verið óslitin á Íslandi. Á ýmsu gekk framan af eins og vænta má því aðstæður hér voru mjög frumstæðar til bílaksturs - þekking manna á bílum, meðferð þeirra, viðhaldi og hirðu lítil sem engin og varahlutaöflun erfið. Dekk t.d. voru á þessum tíma ekki beysin og mikið um „punkteringar“ eða jafnvel handónýtt dekk svo menn urðu að bregða á það vonda ráð að vöðla einhverju á eða um gjarðirnar, svo sem kaðli, til þess að komast leiðar sinnar. Bílarnir voru yfirleitt opnir og reiðin því kaldsöm flesta daga ársins.

Samkeppnin hófst strax

En samkeppnin kom fljótt til skjalanna. Undir árslok 1913 flutti Jónatan Þorsteinsson, kaupmaður í Reykjavík, inn fyrsta Overlandbílinn beint frá verksmiðju og varð umboðsmaður þeirrar tegundar á Íslandi. Fyrirtæki hans varð jafnframt fyrsta bílaumboðið á Íslandi. Overland var dýrari og líklega betri bíll en Fordinn og samkeppnin varð hörð - en þá strax kom fram að ódýrari bílar ná oftast meiri útbreiðslu því Fordarnir urðu hér fleiri en Overlandarnir. Fordnafnið er líka við lýði enn í dag en Overland mátti sæta samruna eins og orðið hefur um ýmsar fleiri tegundir - varð Willy's Overland sem rann saman við Kaiser upp úr 1950 en Kaiser-Jeep sameinaðist síðar American Motors sem loks rann saman við Chrysler; þó Jeep sé enn



Mynd 206: Overland á Íslandi. Jsl.210.com.



Mynd 207: Studybaker. Herbílarinn ollu straumhvörfum hér á landi á stríðsárunum. Internetið.

sjálfstætt nafn – að nafninu til.

Útsjónarsemi og þrautseigja

Á þessum frumbylíngsárum bílsins var eins og gefur að skilja þreifað fyrir sér hve víða mætti koma honum við, bæði til hverra nota hann væri hæfur og hvert mætti komast á honum. Sumar fyrstu ferðir ar voru nánast farnar á handaflti og/eða aftan í hestum og ótrúleg útsjónarsemi og þrautseigja notuð til að komast á leiðarenda. Næstu áratugina var unnið að vegagerð víðs vegar á landinu en með allmiklum frumbylíngshætti þar sem vörubílar þessara tíma voru lengi vel framan af minni og í sumum tilvikum mun minni að burðum heldur en miðlungs skúffubíll sem notaður er í verktakasnatt eða sem heimilisbíll nú til dags. Jafnframt þróuðust bílarnir jafnt og þétt og urðu betri að öllu leyti t.a.m. heyrðu opnir bílar fljótlega sögunni til.

Næsta stórfellda breyting í bílasögunni varð þó ekki fyrr en með komu erlendra herja hingað til lands í heimsstyrjöldinni síðari og bílanna sem þeim fylgdu. Þar komu bílar sem hentuðu illa vegum búnu Íslandi einkar vel, duglegir bílar með drif á öllum hjólum. Jafnframt komu stórvirkari vinnuvélar sem auðvelduðu að bæta þá vegi sem fyrir voru og leggja nýja. Þeirri tækni hefur síðan fleygt fram en varla er hægt að segja að stórstígar framfarir í vegamálum landsins hafi átt sér stað fyrr en síðasta aldarfjórðunginn, þegar farið var að leggja varanlega vegi með bundnu slitlagi meira eða minna markvisst um helstu aðalleiðir landsins.

Óbyggðirnar opnast

Aldrifið og bættur efnahagur landsmanna ásamt auknum frítíma gerðu mönnum kleift að kynnast óbyggðum landsins á nýjan leik en þær höfðu verið týndar að kalla mátti í nokkrar aldir nema þeim sem endilega urðu að fara upp á öræfin, svo sem útilegumenn eða þeir sem þeirra leituðu, eða þeirra sem fyrir fjfdirfsku kusu að fara óbyggðaleiðir milli byggðarlaga og nokkurra ógæfumanna sem villtust þangað upp og hurfu sporlaust eða björguðust fyrir hreina guðsmildi. Að þessu leyti eins og flestu öðru opnaði bíllinn þjóðinni nýjar víddir.

Skrautlegar reddingar

Eftir stríðið tók við haftatímabil þar sem sérstakt leyfi þurfti til að flytja inn bíl. Þessi leyfi voru skömmtuð og gengu kaupum og sölum manna á milli. Mest fluttist hingað á þeim tíma af rússneskum bílum sem komu hingað í vöruskiptum fyrir sjávarafurðir og voru á þessum tíma einu bílarnir sem tiltölulega auðvelt var að eignast. Annars var langt frá að bílaflotinn endurnýjaðist eðlilega og frá þessum tíma eru til sögur um æði skrautlegar „reddingar“ til þess að halda bílum gangandi, svo helst verður jafnað til sagna um bílaútgerðina á Kúbu. Árið 1960 var bílainnflutningur gefinn



Mynd 208: Rússneskt farartæki. Netið.

frjáls. Framan af þeim tíma bar mest á amerískum bílum en einnig evrópskum. Japanskir bílar komu

ekki hingað svo heitið gæti fyrr en um 1970 en fljótlega upp úr því náðu þeir ráðandi hlutdeild á íslenskum bílamarkaði og hafa haldið henni síðan.

Nú við aldahvörf árar vel í sölu nýrra bíla á Íslandi og á árinu sem er að liða er sala nýrra fólksbíla yfir því sem nauðsynlegt er talið til eðlilegs viðhalds bílaflotanum. Bílaeign á Íslandi er orðin ein sú mesta sem gerist og samkvæmt tölfræðinni er 1,5 einstaklingur um hvern bíl á landinu. Jafnframt hefur ástand bíla almennt séð batnað til muna og líklega hafa aldrei verið færri „druslur“ í umferðinni en núna. Vert er líka að muna eftir því, á okkar umhverfis-vinsamlegu tímum, að því yngri sem bílaflotinn er þeim mun minna mengar hann. Í því ljósi hlýtur þróunin að teljast jákvæð. –SHH“Eftirfarandi texta

um vegagerð og verkfæri fyrrum má lesa í riti *Vegagerðarinnar – innanhúss árið 2010*:¹⁹⁰

„Í 2. tbl. þessa árs birtum við gamlan texta um verkfæri sem notuð voru við vegagerð á fyrrihluta síðustu aldar. Textinn var vélritaður eftir handriti en nafn höfundar vantaði. Tilgáta var sett fram um að Adolf J.E. Petersen verkstjóri væri höfundur textans en það hefur ekki fengist staðfest. Á sama stað fannst texti um flutningatæki við vegagerð sem að öllum líkindum er eftir sama höfund. Hann er birtur hér, lítið breyttur. Nokkuð víða er hér settur punktur í stað kommu en þannig verður textinn læsilegri.

Flutningatæki

Þau voru ekki stór í sniðum flutningatækin sem notuð voru við vegagerð á fyrstu

árunum sem unnið var að vegagerð hér á landi. Þar sem svo hagaði til að flytja varð efnið í vegfyllingar til sem oft þurfti að gera því ekki var sú aðstaða allsstaðar að hægt væri að handmoka upp í vegstæði sem var gert þar sem því varð við komið. Eflaust hafa menn hér verið all fákunnandi um vegagerð á þeim árum er farið var að vinna við lagningu vega. Því var að nokkuð var sótt til Norð-manna um slíka kunnáttu og komu norskir vegagerðarmenn hingað til lands til að kenna Íslendingum helstu vinnubrögðin. Norðmennirnir komu þá líka með ýmis þau tæki sem þeir voru vanir að vinna með, þar á meðal flutningatækin sem á þeim árum voru ekki margbrotin. Helsta og mest notaða flutningatækið sem Norðmenn komu með var hjólbörur með járnhjóli stórar um sig smíðaðar úr tré, þungar í meðförum og valtar. Vegna járnhjólsins varð að hafa sérstaka braut fyrir þær, ýmist úr járnþynnum sem lagðar voru á jörðina eða tré. Þessu var svo raðað enda við enda frá þeim stað sem efnið var tekið og að fyllingunni sem það átti að fara í. Mest voru hjólbörurnar notaðar við malarflutninga þar sem ofaniburðinum var ekið út á vegi sem efsta lagi. Einnig voru þær notaðar við tilfærslu á efni í vegkanta svo sem sniddu eða þá steinum til hleðslunnar. Sniddan, sem svo var kölluð, var jafnan skorin úr sem bestu graslandi utanvert við vegstæðið og henni svo kastað úr flaginu til þess manns sem svo hlóð vegkantinn. Það var þá gert þannig að einn maður skar snidduna en annar kastaði henni úr flaginu með höndunum einum án tækja. Það var illt verk sem gefur að skilja. Maðurinn sem það gerði var alltaf boginn, gat raunar aldrei rétt sig upp. Seinna komu svo gaflarnir sem reyndust hin þörfustu tæki, bæði fyrir þann sem kastaði sniddunni og hinn sem hlóð úr henni vegkantinn. Ekki var þó alltaf hægt að kasta sniddunni úr flaginu til þess staðar sem hún átti að fara, það gerði fjarlægðin. Þá var gripið til annarskonar flutningatækis, en það voru handbörur. Tveir menn báru þær þá á milli sín. Þeir hlóðu börurnar í flaginu og báru þær svo með sniddunni á, að vegbrúninni. Handbörur voru mikið notaðar í því líkum verkum sem þessum og mátti segja að þær væru algeng tæki fram



Mynd 209: Vegagerð með handmökstri. Geir Zoëga.



Mynd 210: Mokstur úr námu – fyrir tilkomu graftækja. Geir Zoëga.

undir árið eða áratuginn 1950. Á fyrstu árum var það ekki óþekkt fyrirbæri að borin var mól í handbörum til ofaniburðar á vegi. Hjólbörurnar og handbörurnar voru helstu flutningatækin við hina fyrstu vegagerð. Sporvagnar voru til en mjög lítið notaðir. Hestar voru dálítið notaðir til flutninga á efni til vegar á þann hátt að þeir voru með reiðing og barkróka, en lítið var um það. Þegar þessi flutningatæki höfðu runnið sitt skeið að mestu kom hestvagninn til landsins. Hann var ekki vel séður af sumum mönnum er fannst það niðingsháttur að hengja þennan drösul aftan í hest og til er sú saga að minnsta kosti í munnmælum að reynt hafi verið að fá yfirvöld til að banna notkun hestvagna, er skilið verður, af dýraverndunar ástæðum. Í fyrstu var hestvagn aðeins til í fárra manna eigu og þá ekki annarra en þeirra sem höfðu kaupgetu til að eignast slíkt tæki, en menn fundu fljótt að hann létti þeim mikið störfín svo að til nokkurs var að vinna að eignast hestvagn. Þó hann væri þekktur í nágrannalöndunum þá kom hann samt ekki hingað fyrr en um 1890 og raunar ekki að ráði fyrr en um aldamótin 1900. Hestvagnar urðu þó nokkuð fljótt notaðir við vegagerð sem næsta vonlegt var, þar sem að eiginlega voru þeir þá stórvirk tæki miðað við það sem var. Það mátti segja að þeir hafi verið mikil tæknileg lausn á því erfiða verki sem maðurinn var áður látinn inna af hendi. Hestvagnar voru aðallega notaðir við malarflutninga í vegagerð og svo við aðra flutninga til dæmis á fyllingarefnum o.s.frv. Mokað var á vagnana á þann hátt að menn stóðu til hliðar við vagninn og höfðu oddlaga skóflur með stuttu skafti en það reyndi mikið á bakvöðva manna svo að verkir í baki urðu til þess að margir menn biðu þess raunar aldrei bætur að hafa notað slík verkfæri.

Hestvagnar voru aðal flutningatækið við vegagerð í meir en hálfa öld. Sem fyrr segir komu þeir til notkunar um aldamótin 1900 og voru ekki lagðir niður að fullu fyrr en um 1950. Þó aðalverkefni hestvagnanna hafi verið malarflutningur til ofaniburðar í vegagerð þá voru þeir líka notaðir við margt annað, svo sem efnisflutninga í brýr, timbur, járn, sement, mól og sand í steypu. Fyrir kom að hestar væru notaðir til að hræra steypu. Þá var höfð stáltunna er sett var á steglur og stáls rent í gegnum tunnuna og svo hjól á enda hans. Þar var komið fyrir taug sem svo var tengd við aktýgi á hestinum. Síðan var hesturinn teymdur í hring í hæfilegri fjarlægð frá tunnunni og afl hans þannig notað til að hræra steinsteypuna. Þessi vinnuaðferð var samt aldrei mikið notuð þó hún væri þekkt. Þetta var nú áður en steypuhrærivélarnar komu til sögunnar.



Mynd 211: Unnið með handbörur. Haukur Helgason.



Mynd 212: Einn af vörubílum Vegagerðarinnar. Vel má sjá sturtubúnaðinn. Geir Zoëga.

Talið er að bilaöldin hefjist hér á landi árið 1904 þegar Thomsens bíllinn kom til landsins en hún hafi verið í minnst tuttugu ár að þróast til þess að verða búin að festa rætur að nokkru teljanlegu marki og það hafi í raun ekki verið fyrr en um eða eftir miðjan þriðja áratuginn sem bílar hafi komist í almenna notkun. Eflaust hefur vegakerfið eða vegaleysið átt sinn þátt í því. Á fyrstu áratugum aldarinnar voru vegir ekki gerðir fyrir bíla, vegir voru ruddir eða lagðir fyrir hesta undir klyffjum og þar sem betra var fyrir hestvagna en vegir fyrir hestvagna voru ekki miklir eða langir í vegakerfinu. Það voru eiginlega ekki til vegir fyrir þau vélknúna

farartæki sem í fyrstu fengu íslenska heitið „sjálfrennireið“ sem þó ekki festist við eða í málinu en orðið bifreið varð hið viðurkennda heiti.

Fyrst í stað notuðu margir Íslendingar útlend orð sem í framburði voru „átómibile“ eða „drossibile“. Þau orð fengu svo styttingu í máli manna svo að orðið bill varð hið algenga heiti og hefur fest svo rætur í málinu að það jafngildir heitinu bifreið.

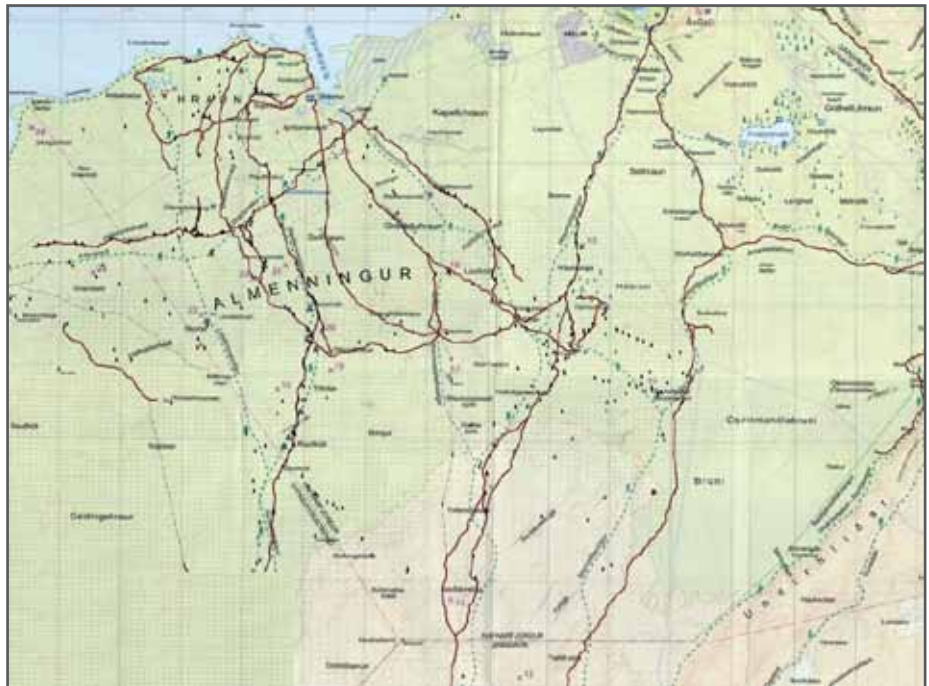
Í fyrstu voru það fólksflutningabifreiðir er komu til landsins en vöruflutningabifreiðir síðar. Nú eru þessi nöfn stytt í orðin fólksbill eða vörubill. Til Vegagerðarinnar komu vörubílar um 1920. Þeir voru af tegundinni Ford og fótskiptir þ.e. að gírstöng var engin en gangskiptin gerð með ástigi við gólf. Þessir bílar voru allir lögskráðir í Reykjavík og báru einkennisstafina RE og númerin 210, 211, 212 og 213. Einn vörubíll var til í eigu Vegagerðarinnar fyrr. Hann var skráður RE 142. Þess má geta að sá maður er var einna mest ökumaður á þeim bíl var Björn Blöndal síðar löggæslumaður. Þá var til einn fólksbill er skráður var RE 108. Þann bíl hafði vegamálastjórinn til afnota er hann fór í ferðir sínar um landið. Hver þessara bíla bar eitt tonn í hlassþunga. Að mestu voru þeir notaðir við malarflutninga til ofaniburðar á vegi. Þeir höfðu þann útbúnað að hægt var að lyfta vörupallinum að framan svo að draga mætti úr hlassinu á lengri leið eða sem svaraði til 8-10 metra. Útbúnaður þessi var þannig gerður að vörupallurinn var á veltihjörum um miðju en fram við pallinn upp með húsinu að aftan var einskonar mastur og í efri enda þess fest talía. Maðurinn sem var á veginum að dreifa úr mölinni dró pallinn upp með kaðli og hélt síðan í enda kaðalsins þegar pallurinn var kominn í hæfilega hæð og gekk síðan með bílnum meðan hann ók áfram og dreifði hlassinu.

Það þótti mikil tæknileg framför þegar þessir bílar voru teknir í notkun ekki síður en þegar hestvagninn leysti hjólbörurnar af, en nú myndu þeir vera nokkuð smáir í sniðum og ekki verk hæfir miðað við það sem var. En með þeim hófst sú véltækni sem síðar varð til að leysa af hólmi öll hin fyrri tól og tæki. Þeir voru forboðar þeirrar vélvæddu verkmenningar sem nú er viðhöfð við vegagerð hér á landi.“

Með tilkomu bílsins og í kjölfarið gerð sérstakra vega fyrir hann hafa flestar hinna fornu þjóðleiða lagst af, eins og lesa má í Náttúrufræðingnum árið 1997-1998: ¹⁹¹

„Vegaslóðir og alfaraleiðir

Gömlu vegaslóðarnir, sem mörkuðu fyrr á öldum hreppagötur og alfaraleiðir milli landshluta, eru óðum að hverfa vegna notkunarleysis. Fyrir göngufólk er kjörið að Jeita þessar götur uppi og fylgja þeim. Hægt er að velja lengri eða skemmri gönguleiðir eftir atvikum. Um Reykjanesið liggja götuslóðar annarsvegar frá vestri til austurs og hinsvegar frá norðri til suðurs. Samkvæmt málvenju Suðurnesja- og Innnesjamanna var talað um að fara út og inn nesið eða suðureftir og inneftir. Landfræðilega liggja göturnar eftir endilöngum Reykjanesskaga í austur-vestur. Þær voru ýmist fjölfarnar alfaraleiðir, fáfarnar strandleiðir, innansveitartraðir milli bæja eða fjárgötur. Suður-norðurleiðirnar liggja þvert yfir nesið. Í Hafnarfjarðarlandi liggja allar leiðir til Krýsuvíkur og Grindavíkur, að Selvogsgötu undanskilinni en það er þjóðleiðin frá Hafnarfirði



Mynd 213: Hnitsettar fornar götur og vörður í Hraununum vestan Hafnarfjarðar. Ásbjörn Harðarson.

191 Náttúrufræðingurinn, 67. árg., 3.-4. tbl. 1997-1998, bls. 166 og 168

í Selvog. Frá Ástjörn að Hamranesi lá gata sem greindist þar í Stórhöfðastíg og Hrauntungustíg, sem lá skammt vestan við núverandi Krýsuvíkurveg. Frá Straumsvík voru tvær aðalleiðir suður yfir hraunin, Straumselsstígur og Rauðamelsstígur. Straumselsstígur lá frá bænum Straumi um túnfót Þorbjarnarstaða, framhjá Gvendarbrunnshæð, um Selhraun að Straumseli, sem er rúma 3 km fyrir sunnan Reykjanesbraut, þaðan í Gjásel og síðan áfram yfir Sveifluhálsinn eftir Ketilstíg og á Seltún í Krýsuvík. Rauðamelsstígur, sem einnig kallast Skógargata, lá frá Rauðamel vestan Þorbjarnarstaða yfir Flárnar í Óttarsstaðasel og þaðan áfram yfir Mosa og Eldborgarhraun og kallast þá Mosastígur um Höskuldarvelli að Trölladyngju áleiðis til Krýsuvíkur annarsvegar og Grindavíkur hinsvegar. Flestallir stígarnir eru ógreinilegir í landi og vandrataðir og eigi þeir ekki að tynast verður að halda þeim við, merkja þá og gera sýnilega.“



Mynd 214: Alfaraleiðin ofan Lónakots. Höfundur.

Suðurnesjavegurinn (Reykjanesvegur/Keflavíkurvegur) 1907-1913

Hverfum þá aftur að upphafi vegagerðar á vestanverðum Reykjaneskaganum og síðan að sjálfum Grindavíkurveginum. Kaflinn hér á eftir er m.a. byggður á Árbók suðurnesja 1994, grein Bjarna Guðmarssonar, “Með þreyttan fót og lúna hönd”¹⁹² og bréfum, skýrslum greinargerðum Stjórnarráðsins er finna má nú í Þjóðskjalasafni Íslands, þ.á.m. skýrslum vegavinnuverkstjórans, Sigurgeirs Gíslasonar.¹⁹³

Eiríkur Brynjólfsson, prestur á Útskálum, sagði m.a. í predikun árið 1935:¹⁹⁴

“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.¹⁹⁵

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“:¹⁹⁶

„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. — Sjálfsgagt 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 sjálfsgöðu 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. “

Í Tímanum árið 1955 birtist stuttgrein um Suðurnesjavegin eftir Valtý Guðjónsson; „Nokkur orð um Suðurnesjaveg“:¹⁹⁷

„Vegurinn frá Hafnarfirði til Keflavíkur er einn fjölfarnasti vegur landsins, ef ekki langfjölfarnasti. Eftir honum fara hundruð bifreiða daglega, stórar og litlar, með fólk og farangur. Sérleyfisbifreiðar Keflavíkurbæjar og áætlunarbifreiðar Steindórs Einarssonar flytja 800 til 1000 manns daglega þennan veg, í 30—50 sæta vögnum, í 18 ferðum. Langmestur hluti af innfluttum nauðsynjum Suðurnesjabúa eru sóttar til Reykjavíkur, og fara þennan veg, fyrir utan íslenzkar vörur, mjólk og kjöt. Í allmörgum tilfellum hafa og framleiðsluvörur til útflutnings verið fluttar til Reykjavíkur til útflutnings. Stöðvarbilar til fólksflutninga frá stöðvum í Keflavík, Keflavíkurflugvelli, Hafnarfirði og Reykjavík, auk annarra fólksbifreiða, fara svo hundruðum skiptir fram og aftur um veginn daglega. Síðast en eigi sízt eru svo vöruflutningar á Keflavíkurflugvöll, en svo að segja allar vörur þangað hafa verið fluttar með bifreiðum frá Reykjavík, að undanteknu bensíni og olíu, og einstöku tegundum byggingarvara. Þar sem um svo gífurlega umferð er að ræða, er eigi að furða, þótt malarvegur sá sem hér um ræðir láti á sjá. Er og svo komið, að viðhald Suðurnesjavegar virðist óframkvæmanlegt með þeim aðferðum, sem hingað til hefir verið beitt, n. l. malarofaniburði og vegheflum. Er vegur þessi því nú orðið oftast

192 Árbók suðurnesja 1994, VII. árgangur, Bjarni Guðmarsson, Með þreyttan fót og lúna hönd

193 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 11/3 1913

194 Réttur. 1. árg. 1915-1916, 2. hefti, bls. 140

195 Réttur. 1. árg. 1915-1916, 2. hefti, bls. 140

196 Morgunblaðið 27. nóvember 1954, bsl. 11

197 Tíminn, 12. júní 1955, bls. 5



Mynd 215: Gamli vagnvegurinn ofan Vatnsleysu. Höfundur.

raunverulega ófær. Skiljanlega veldur þetta miklum óþægindum fyrir aðila; sem um Suðurnesjaveg fara. Tafir og óþægindi eru þó ekki aðalatriði. Farartæki, sem menn neyðast til að etja á þessa ófæru, eru margra miljóna króna virði. Þau hrynja niður á ótrúlega skömmum tíma, og draga til sín aðrar milljónir króna í viðhald og endurnýjun. Þjóðhagslega séð mun Suðurnesjavegur vera dýrasti vegur landsins. Eigi skal farið fleiri orðum um þessa hlið málsins að sinni. En hvernig á að ráða bót á þessu? Hefir hið opinbera fé til þess að framkvæma endurbætur að gagni á Suðurnesjavegi í ár eða næstu ár? Sennilega ekki.

Gagnleg endurbót fæst ekki, nema með því að malbika eða steypa þennan veg. Við, sem kunnugir erum hér syðra, teljum þó að unnt væri að koma þessu í framkvæmd, og það innan skamms tíma, ef fast væri að unnið. Varnarliðið á Keflavíkurflugvelli notar þennan veg í mjög stórum stíl. Því mun þykja tafsammt að halda í lagi bifreiðum þeim, sem um hann fara. Varnarliðsmönnum eigi síður en Keflvíkingum og öðrum Suðurnesjamönnum, mun oft ofbjóða, hversu leiðin til höfuðborgarinnar er torfær. Því má telja, og það með nokkurri vissu, að auðvelt væri að koma á samningum við varnarliðið um að malbika þennan veg, í samvinnu við vegamálastjórnina íslensku. Varnarliðið hefir reynzt Keflavíkurbæ mjög velviljað um aðkallandi aðgerðir í vegamálum bæjarins, og líklegt er, að það mundi og reynast það, þegar um er að ræða umferðaræð, sem það þarf sjálfst að nota í miklu stærri stíl en göturnar í Keflavík. Ástand Suðurnesjavegar er þannig nú og mun enn verða að öllu óbreyttu, að eigi er hægt við að una. Aðgerðir til endurbóta eru óumftýjanlegar. Þeim tilmælum er því beint til rétttra aðila, að vegurinn frá Keflavík til Hafnarfjarðar, en það er fjölfarnasti hluti Suðurnesjavegar, verði lagður malbiki strax í sumar, eða svo fljótt sem kostur er. Um leið þyrfti að lagfæra beygjur á veginum, og gera aðrar þær ráðstafanir, sem líklegar eru til að draga úr slysaættu. - Valtýr Guðjónsson.“

Ári síðar birtist grein í Faxa eftir fyrrnefndan Skúla Vigfússon um sama efni undir fyrirsögninni „Hvers á Suðurnesjavegur að gjalda?“: ¹⁹⁸

„Vegurinn milli Keflavíkur og Hafnarfjarðar ber oft á góma meðal manna, sem ekki er að tindra, þar sem þetta er fjölfarnasti vegur landsins og tengir saman tvo stærstu flugvöllina. Margur skyldi því ætla, að um slíkan veg væri vel hugsað, borinn í hann góður ofaniburður og stöðugt fylgst með því, að ekki mynduðust í hann holur og hvörf, til þess að létta undir með atvinnutækjum landsmanna, sem þarna

eru a þrotlausri ferð og líka vegna hinna fjölmennu, erlendu gesta, sem þurfa að fara þessa leið. Þetta er nú hin almenna skoðun á því, hvernig vegamálastjórn landsins ætti að búa að þessum fjölfarna vegi, en staðreyndin talar hér allt öðru máli, því viðhald vegarins, samanborið við viðhald annara vega, er með hinum mestu endemum frá ári til árs og skal ég máli mínu til sönnunar nefna örfá dæmi. Árið 1942, þegar setuliðið flutti til Suðurnesja, var þess fyrsta verk, að lagfæra allan veginn frá Hafnarfirði til Keflavíkur. Þær endurbætur hófust með því, að vegurinn var allur breikkaður, en áður var þar hvergi hægt að mætast á stórum bílum, nema á útskotum, þar sem þau þá voru fyrir hendi. Eftir þessa miklu lagfæringu var borið ofan í allan veginn, og var þar sannarlega ekki klipið við nögl sér, ekki saltað í hann eins og við bílstjórar köllum ofaniburð Vegagerðar ríkisins hér á Suðurnesjum. Síðan þetta var, hefir svo til ekkert verið gert fram á þennan dag, allt verið látið drasla, að undanskildu því, að borið hefir verið ofan í hvörf, sem alltaf myndast, sérstaklega þó, þegar klaki fer úr jörð. Annars hefir þessi ofaniburður ekki verið nein algeng regla, heldur venjulegast aðeins kákið eitt, þar sem slett er í verstu holurnar til málamyndar og því til sönnunar skal ég benda á stórt hvarf, sem myndast hefur skammt innan við Hafnarafleggjarann nú fyrir nokkru. Þetta hefir verið látið drasla og þar með stórskemmt marga bíla, því lítið lýsir af þessum hvörfum í kolsvarta myrkri og lítið bætir það úr skák, þó hlaðnar séu þar vörður úr grjóti eða tómum appelsínukössum, sem nú virðist helzta úrræði vegaeftirlitsins hér suður frá. Slik vinnubrögð lætur Vegagerðin sér sæma á þjóðvegi með brunandi umferð nótt og dag allan ársins hring, sem tengir saman tvo stóra flugvelli, er eykur stórlega umferð um veginn, og í því sambandi má geta þess, að eins og veginum hefir verið við haldið undanfarin missiri, þá er hann ekki beinlínis góð landkynning, þegar hinir erlendu og oft virðulegu gestir eru látnir hlunkast þessa oft og tíðum ófæru leið. En þó ég segi þetta hér, sem reyndar er alveg satt, þá vakir það ekki fyrst og fremst fyrir mér með þessum línunum, að fá veginn bættan vegna gestanna, sem um hann fara, heldur vegna okkar Íslendinganna, sem stundum þá atvinnu, að aka þennan vanhirta veg og horfum á ökutækin eyðileggjast í höndum okkar, vegna hins vonda vegar, sem þeim er ekið á.

Síðast liðið haust, þegar ekki var lengur unnt að vinna að vegagerð á fjarliggjandi vegum vegna frosta og snjóa, þá var Suðurnesjavegur valinn, sem síðasti áfangi ársins. Byrjað var að aka ofan í veginn suður undir Stapa, lengra suður töldu þeir sig ekki þurfa að fara, þó vitað væri, að Stapinn og Fitjarnar eru búin að vera ófær í fleiri ár og það svo rækilega, að vegheflarnir hafa ekki treyst sér til að setja þar niður tönn, enda árangurslaust, þar sem ekkert er fyrir nema stórgrýti. Eru hér svo hreinar línur, að fyrsta rigning gefur til kynna, hvernig vegir voru lagðir á fyrri tímum, hlaðnir kantar úr grjóti og síðan þúkað með grjóti, í svipuðum stíl og gömlu fiskstakkstæðin voru gerð. Slikum vegi er mönnum ætlað að aka á daglega árið um kring og borga svo stórfé í ríkissjóð fyrir þetta, sem þeir kalla veg og vegaviðhald, án þess nokkurt tillit sé tekið til hins gífurlega bílaviðhalds, sem lendir á sömu mönnum, en sem að miklu leyti stafar af þessu ófremdarástandi vegamálanna. Í sambandi við þetta, má geta þess, að kunnugir telja meðal ending bíla á þessum vegi vera 2—3 ár, eftir þann tíma séu bílar, sem stöðugt eru notaðir, orðnir úr sér gengnir ræflar, sem útheimta geysilegan viðhaldskostnað og eyða miklu bensíni, að maður nú ekki tali um, hversu þetta fer illa með hvern þann mann, sem stundar þessa atvinnu til lengdar og er tilneyddur að búa við þessa ósanngirni og það skefjalausa sinnuleysi, sem hér ríkir í þessum málum.

Ég minntist á það framar í þessari grein, að á s. l. hausti hafi verið hafist handa um að bera ofan í veginn, eftir að komið var frost og snjór, og að byrjað hafi verið suður undir Stapa og haldið áfram inn á Hvaleyrarholt, þó sleppt væri reyndar stórum köflum af leiðinni. Í kjölfar grásarbilanna, sem voru flestir frá Vegagerð ríkisins, komu svo vegheflar, sem ýttu hverju hlassi það langt á undan sér, að þau blátt áfram urðu að engu, voru horfin, þegar það síðasta hafnaði, og er því vegurinn í dag lítið skárri en hann var áður. Útkoman á þessum vinnubrögðum er því blátt áfram til skammar.

En eins og ég gat um, hefir aldrei verið borið ofan í vegarpartinn frá Stapa til Keflavíkur, enda er hann beinlínis stórhættulegur bílum, þar sem ekkert er ofan á hinu stórgerða grjótpúkki. Já, þannig er þá vegurinn til Keflavíkur í dag, hreint sagt, allri þjóðinni til skaða og þeim mönnum til háborinnar skammar, sem með þessi mál hafa farið síðustu árin.

En nú hafa nýir menn tekið við stjórn þessara mála. Byggja menn nú miklar vonir á hinum unga vegamálastjóra landsins, sem mun hafa yfirgripsmikla þekkingu á þessum málum, að hann sjái hina brýnu nauðsyn á gagngerum endurbótum á fjölfarnasta vegi landsins, Suðurnesjavegi, og að við atvinnubílstjórar, sem öikum þessa leið, þurfum ekki lengur að gjalda þess að vera Suðurnesjamenn, heldur þá fremur að njóta þess og væri þá réttlætinu betur þjónað en verið hefir að undanförunu. Lýk ég svo máli mínu í þeirri von, að bjartari tímar séu framundan í vegamálum Suðurnesja. “

„Suðurnesjavegurinn, — hið eilífa óánægju og umkvörtunarefni okkar Suðurnesjabúa og reyndar einnig hinna fjölmörgu aðkomumanna, sem atvinnu stunda á Keflavíkurflugvelli, er nú rétt einu sinni lítt fær bifreiðum. Væri hér um veg að ræða, sem fáir ættu leið um, mætti afsaka þetta ástand, en þegar vegurinn er fjölfarnasti vegur landsins er von að fólki gremjist og nöldri við og við. Ástand vegarins er nú þannig, að víða skiptast á djúp hvörf og berar klappir, ofaniburð vantar þar alveg og hefir svo oft verið langtímum, en vitanlega er þetta stórhættulegt í hinni geysilegu umferð, sem þarna á sér stað. Þá eru langir kaflar eins og þvottabretti af grófustu gerð, svo að allt ætlar af göflunum að ganga, enda er það staðreynd, að farartækin endast illa á þessum vegi. Er það haft eftir reyndum bifreiðastjórum, að bifreiðar endist hér yfirleitt ekki meira en tvö ár, eftir þann tíma þurfi að fara að endurbæta þær að meira og minna leyti. Engan þarf að undra, þótt hin geysilega umferð um Suðurnesjaveg, nótt sem nýtan dag, kosti mikið viðhald og þegar flytja verður ofaniburðinn um langan veg, er sízt að undra, þótt kostnaður við slíkt viðhald kunni að verða mikill. En með tilliti til þessarar reynslu og samkvæmt upplýsingum, er hafðar voru ekki alls fyrir löngu eftir vegamálastjóra, þar sem hann ræddi um nýtt skipulag vegagerðar landsins og rannsóknir og ráðagerðir í því samband við tilkomu væntanlegrar sementsverksmiðju á Akranesi, þá gat hann þess að mjög sennilega yrði Suðurnesjavegur steypdur fyrstur allra þjóðvega landsins. Þessi tilgáta vegamálastjóra er mjög eðlileg. Þetta er fjölfarnasti vegur landsins, en tiltölulega stuttur og vegastæðið í hrauninu er talið mjög gott. Væri því upplagt, að gera fyrstu tilraun með steyptan veg einmitt hér. Nú, þegar svo sementsverksmiðjan er tekin til starfa af fullum krafti, ættu Suðurnesjabúar og aðrir, er áhuga hafa fyrir endurbótum á hinum niðurnidda Suðurnesjavegi, að fá á stað umræður bæði í blöðum og á mannfundum og síðan eiga forráðamenn þessara byggðarlaga að taka höndum saman og krefjast þess af fjárveitingarnefnd Alþingis og vegamálastjórn landsins, að hafist verði handa um varanlegar endurbætur á Suðurnesjavegi.“

„Vegfarandi“ skrifaði um sýsluvegin frá Reykjavík suður að Vogastapa í Ísafold árið 1890: ²⁰⁰

„Jeg las um daginn í Ísafold um póstveginn í Árnessýslu; 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 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 götutroðningar, 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 hætta 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 hætta 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 slys 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

199 Faxi, 18. árg. 1958, 7. tbl. bls. 106

200 Ísafold, 11. okt. 1890 - 82. tbl., bls. 325-326

skipin standa á, og leigir þar 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 undanfögnu legið 4 skip á vetrum; gjaldið eptir þau eru þá 40 kr., eður sama sem að skólalæignin 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. Þægar búið er að draga þá upp úr því, er haldið suður Hvaleyrarholt. Þetta holt hefur ekki verið rutt í ár, og er það mjög seinfarið. En þegar kemur suður fyrir sandskörðin sunnanvert við Hvaleyrartjörn, þá liggur vegurinn svo lágt, að þar flóir yfir í stórstraumum.

Svo koma nú Hraunin, þ. e. Gráhelluhraun, Kapelluhraun, Almennigur 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 álíti þessu best 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 litill kostnaður. Göturoðningana 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 hljótask 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 samrýmzt. Sama er að segja um þilskipa-uppsátrið hjá Flensborg; annaðhvort er, að banna skólanum að hafa þar uppsátur, eða að leggja af sýsluveginum þar fram hjá. Og þegar þess er gætt, að vegurinn þar er afar-illa lagður, þ.e. undirorpinn sjávarágangi, og menn verða að 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



Mynd 216: Reiðskarð. Höfundur.



Mynd 217: Suðurnesjavegurinn undir Smalaskálahæð skammt vestan Hrauna, annars vegar vagnvegurinn (t.h.) og hins vegar bílvegurinn. Höfundur.

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 fullillur samt. Af hinum upphækkaða vegi suður Strandarheiði (eða Vatnsleysuheiði), 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 afarkrókur, að riða niður á Ströndina, að jeg er viss um, að það nemur fullum þriðjung, 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 sýsluvegin. Þetta fæ jeg ekki sjeð að sje nauðsynlegt. Sá, sem ætlar að koma við á Ströndinni, riður hreppsvegin; en ætli maður beint frá Kúagerði suður, án þess að eiga erindi á Ströndina, þá fer maður sýsluvegin.

Ritað á Fidesmessu 1890 - Vegfarandi.“

Í Ísafold árið 1892 birtist hins vegar grein eftir “tvo vegagjörðarmenn” 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“: ²⁰¹

„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



Mynd 218: Hraun og Þórkötlustaðir austan Járngerðarstaða. Höfundur.

201 Ísafold, 9. apríl 1892 - 19. árg., 29. tbl., forsiða

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 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 ofaníbúðurinn, sem þyrfti að vera miklu þykkri en hann hefir verið hafður víðast hvar.

Til þess að trygging fái 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 máske 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 kunnir að standa fyrsta veturinn af, er þar með eigi fengin víska 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 viðunarlega 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 biða 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: ²⁰²

„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 vegakafar, 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 íburðarminnsta 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 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-vegunum, en svo eru hér nefndir einu nafni fyrir stuttleika sakir sýsluvegir og hreppavegir.

202 Ísafold, 13. sept. 1893 - 20. árg., 62. tbl., forsiða

Það er hrápalegt 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 nærhendis við Reykjavík að minnsta kosti ætti ekki að þurfa að leggja svo nokkurn vegarspotta jafnvel ekki á hreppavegum, 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, hrápaleg vanbrúkun á fé, sem lagt er til almennings-þarfa, um 20.000 kr. ári, eins og til hreppveganna. 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



Mynd 219: Grindavíkurvegurinn – afurð þess sem síðar varð. Höfundur.

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 þörfin 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 lítils 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. Sömuleiðis riður á, að hafa hæfileg tól og tæki til vegavinnunnar. Ónýt áhöld eða ónóg gera hana að verkleysu.

Með svofellðri 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 1914-1918:²⁰³

„Leiðin á milli Reykjavíkur og Suðurnesja var talin vera 8-12 klukkustunda lestargangur, svo þar á milli voru sjaldan farnar lystireisur.“²⁰⁴

Í fréttabréfi í Fjallkonunni árið 1895 sagði m.a.:²⁰⁵

„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:²⁰⁶

„Eftir því sem best verður séð lagðist hugmynd um lagningu vegar milli Suðurnesja og Reykjavíkur niður við svo búid. 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

203 Árbók suðurnesja 1994, VII. árgangur, Bjarni Guðmarsson, Með þreyttan fót og lúna hönd, bls. 5 - 27

204 Guðmundur A. Finnbogason: Sagnir af Suðurnesjum, Rvk 1978, bls. 68

205 Fjallkonan 12:52, 1995, bls. 211

206 Verkmenning Íslendinga V., Vegamál, eftir Jón Guðnason, bls. 14, útg. 1975

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: ²⁰⁷

“Ég hef víða farið um land þetta, en ekki hitt fyrir mér eins vandan veg nokkurstaðar, 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: ²⁰⁸

“...vagnfærs vegar milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur, gegn jafnmiklu tillagi frá sýslunni eða 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 Vogastapa ²⁰⁹. 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. ²¹⁰

Sýslumaður skrifaði ráðherra um þess niðurstöðu hinn 24. maí 1904. gat hann þess þá jafnfram 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. ²¹¹

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



Mynd 220: Vagnvegurinn (gul lína) frá Hafnarfirði var lagður frá Suðurgötu 8 og áfram suður yfir Holtið. Gamla leiðin (rauð lína) lá með sjónum og yfir Hvaleyri. Höfundur.

207 Alþingistiðindi 1903. B-deild, bls. 384

208 Þ.Í. Skjalsafn Gullbringu- og Kjósarsýslu XXXII. Í Gjörðabók sýslunefndar 1903-1913, 21/4 1903

209 Alþingistiðindi 1903. C-deild, bls. 539

210 Þ.Í. Skjalsafn Gullbringu- og Kjósarsýslu XXXII. Í Gjörðabók sýslunefndar 1903-1913, 23./3 1904

211 Þ.Í. Skjalsafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók 1 nr. 165. Sýslumaður til Stjórnarráðs, 24/5 1904



Mynd 221: Púkkvegur á Vogastapa. Höfundur.

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 fyrir vélaöld, þegar engar voru gröfur, heflar, vörubílar, valtarar og hvað þau heita öll tækin og tólin sem sjálfsgöð 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 1959.²¹² 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.

Magnús segir að í upphafi verks hafi hópnun 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 þökkalegt 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 blautu 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 hömrunum var beitt. Fjórir menn gengu í einni röð fram og aftur yfir grjótlagið og muldu með hömrunum uns yfirborðið var orðið tiltölulega slétt og greiðfært.

Þá flutti undirhleðsluflokkurinn sig yfir á næsta kaffa, 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 lýsingu Magnúsar við vegagerð á Suðurlandi um aldamótin, og hér tilfærð í þeirri trú, að verklega hafi verið svipað hjá Sigurgeiri Gíslasyni og kompánunum 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.

212 Magnús V. Finnbogason: Í vegavinnu fyrir 60 árum. Andvari - Nýr flokkur I, 2. hefti (haust 1959)

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. ²¹³

Vegagerðin hófst samkvæmt skýrslunni í Hafnarfirði við hús sýslumannsins (Suðurgata 8), en þar endaði vegur sem hreppsjóður Gardahrepps 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. ²¹⁴
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. ²¹⁵

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. ²¹⁶



Mynd 222: Vagnvegurinn undir Smalaskálahæð ofan Lónakots. Höfundur.

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. ²¹⁷

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 maí 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 ofaniburðar og varð að taka hann allan við austurenda vegarhlutans; undir haustið þurfti því að flytja allan ofaniburð á vögnum um tveggja og hálfis kílómetra leið og var það ekki til að flýta fyrir

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

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

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

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

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

né draga úr kostnaði .²¹⁸

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 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.²¹⁹ 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 “þúkklagður” eins og sá næsti á undan, en vegagerðarmenn fundu tilfinnanlega fyrir skorti á hæfilegum ofaniburði. Máttu þeir láta sig hafa það að gera hálf 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.²²⁰

Enn var borið upp frumvarp til fjárlaga þar sem engu fé var ætlað til vegarins á milli Hafnarfjarðar og Vogastapa.²²¹ 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.²²²

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.²²³ 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 Gullbringusýslu að ljúka honum á næstu fimm árum. Þar sagði jafnframt, að nefndin álti að í hinum miklu framlögum sýslubúa sjálfra til vegarins: “...sé fólgin



Mynd 223: Gamla leiðin (Alfaraleiðin) frá Hafnarfirði út á Útnes (rauð lína) og Vagnvegurinn (gul lína). Höfundur.

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

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

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

221 Alþingistiðindi 1907, A-deild, bls. 8

222 Alþingistiðindi 1907, A-deild, bls. 574

223 Verkmennning Íslendinga V., Vegamál, eftir Jón Guðnason, bls. 10, útg. 1975

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.²²⁴



Mynd 224: Vagnvegurinn í Vatnsleysuheiði. Höfundur.

Neðri-deild samþykkti þessa tillögu og einnig þá tillögu veganefundar að vegurinn frá Hafnarfirði til keflavíkur skyldi tekinn í tölu þjóðvega.²²⁵ Í meðförum efrideildar 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 áranna 1908 og 1909 í endanlegu fjárlagafrumvarpi.²²⁶

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 gjaldakafllinn 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.²²⁷

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.

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:²²⁸

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



Mynd 225: Á Vogastapa. Sjá má vagnveginn og bílveginn hlið við hlið. Höfundur.

224 Alþingistiðindi 1907. A-deild, bls. 617

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

226 Alþingistiðindi 1907. A-deild, bls. 1444

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

228 Fundargerðir Bárunnar no. 6, 1/12 1908

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 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.²²⁹ Í svarbréfi Björns Jónssonar ráðherra, sem dagsett er 4. maí, er skýrt og skorinort; með því að fjárstyrkur sá, sem þingið 1907 veitti, var ætlað til vegar að Vogastapa var sýslunefndinni óheimilt að gera margumrædda breytingu á framkvæmdunum.²³⁰

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 púkklagður. Getur Sigurgeir þess að draga hafa þurft efni til ofaniburðar um alllangan veg, um hálfan kílómetur 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.²³¹



Mynd 226: Ræsi á vagnveginum á Vogastapa. Höfundur.

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.

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 grjóti og púkklagður, 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. 14.136,21.²³²

Á fundi sýslunefndarinnar í apríl á næsta ári var loks tekin ákvörðun, að hefja vegagerðina þá um vorið

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

230 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók 2, nr. 897. Stjórnarráð til sýslumanns Gullbringusýslu, 4/5 1909

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

232 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók I, nr. 912. Skýrsla Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1910, 30/11 1910

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 1913.²³³

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:²³⁴

“...og haldið þaðan skammt frá Vatnsnesi, laust við túngarðana í Ytri-Njarðvíkum, yfir Njarðvíkur-fitjar 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-fitjum, en þar var vegarstæðið sums staðar fyllt upp á annan metra. Allur vegurinn var “púkklagður” 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 Keflavíkurreppur (Keflavík og Njarðvík) kr. 700 af því.²³⁵

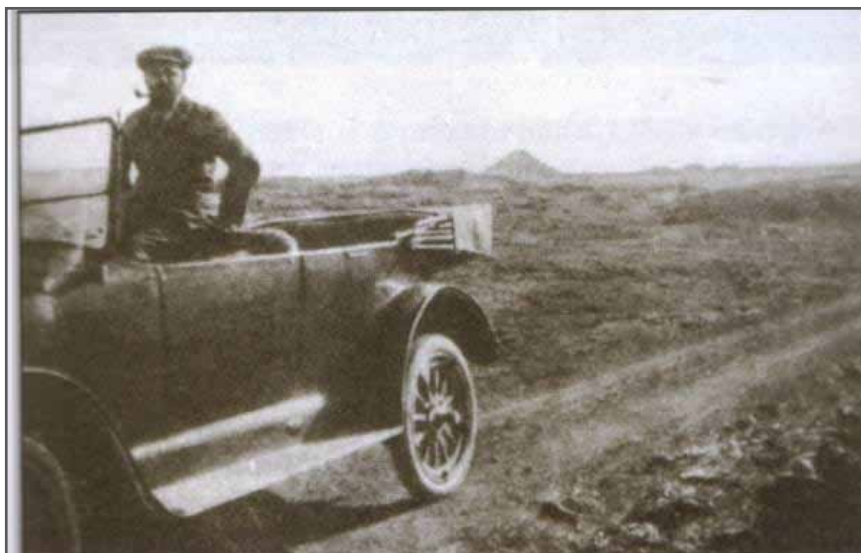
Enn voru rúmir sjö kílómetrar eftir á milli vegakaflanna er vinna hófst að nýju í byrjun júní 1912. Vinnuflokkurinn var enn stækkaður til þess að unnt mætti verða að ljúka veginum þá um sumarið og gengu að jafnaði 80-90 menn til vinnunnar og 20-23 hestar.

Byrjað var við Dýpri-Skoru á Vogastapa:²³⁶

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

Vegurinn var undirbyggður úr mold og mól en stöku kaflar eingöngu úr grjóti, þar sem þörf var á; þá var hann “púkklagður” með þykku grjótlagi og vikursandur og mól 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. 127.277,51.²³⁷

Síðasta skýrsla Sigurgeirs um vinnuna við veginn til Keflavíkur varpar enn ljósi á vegagerðina. Henni lýkur með þessum orðum:²³⁸



Mynd 227: Fyrsta bifreiðin á Suðurnesjaveginum áleiðis til Keflavíkur. Sjá má Keili í bakgrunni. Bjarni Guðmarsson 1997a:27.

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

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

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

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

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

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



Mynd 228: Vagnvegurinn (til hægri) og bílvegurinn (suðurnesjavegurinn) undir Smalaskálahæð. Höfundur.

“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 erfðleika við að stríða við þess vegalagningu yfirleitt; lítið um ofaníburið 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 föðurs 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. - Virðingarfyllst, 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 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 með svofelldum orðum: ²³⁹

„Gamla bifreiðin fór á sunnudag suður í Keflavík með Gunnlaug Claessen lækni, sem sóttur var til sjúks barns suður í Höfnm. Í ferð með Gunnl[augi] voru þeir Arent Claessen kaupm[áður] og Ólafur Björnsson ritstj[óri]. 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 skrápp 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. ²⁴⁰

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.

239 Morgunblaðið I:II, 12. 03. 1913, bls. 50

240 Verkmenning Íslendinga V. ,Vegamál, eftir Jón Guðnason, bls. 14-17, útg. 1975

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. ²⁴¹

Framangreint er sögulegt yfirlit yfir gerð Suðurnesja-vegarins á árunum 1907 til 1913. En framkvæmdin átti sér lengri aðdraganda, eins og sjá má á bréfaskrifum embættismanna Stjórnarráðsins, Landsverkfræðings sem og sýslumanna og hreppsstjóra. T.d má sjá eftirfarandi í bréfi sýslumannsins í Gullbringusýslu og bæjarfógetans í Hafnarfirði til Stjórnarráðsins þann 20. júlí 1912: ²⁴²

„Jafnframt því að votta, að jeg hefi greitt úr sýslusjóði Gullbringusýslu, auk kr. 11190.91, er ræðir um í brjefi mínu, dags. 20. janúar, kr. 3509.09, fyrir það, sem unnið hefur verið að sýsluveginum frá Hafnarfirði til Keflavíkur, hvar af, samkvæmt hæztvirtu brjefi, dags. 19. febr. þ.á., eru greiddar úr landssjóði kr. 5566.55, leyfi jeg mjer virðingarfullt að beiðast þess, að hinu háa stjórnarráði mætti þóknast að ávísa mjer uppi tókbakstell úr Gullbringu- og Kjósarsýslu og Hafnarfjarðarkaupstað þ.á., eftirstöðvar af fje því, kr. 7500.00, sem veitt hefur verið til greinds vegar í 13. gr. B. XI fjárlaganna fyrir yfirstandandi ár, samtals kr. 1933.45.“ - Magnús Jónsson

Í sama mánuði þetta ár má lesa beiðni Stjórnarráðsins til Landsverkfræðings um að greiða tilgreindan kostnað með vísan til heimilda í fjárlögum: ²⁴³

„Til landsverkfræðings 27. júlí 1912.

Hjer með eruð þér, herra landsverkfræðingur, beðinn að greiða sýslumanninum í Gullbringu- og Kjósarsýslu af fje því, sem veitt er í 13. gr. B. XI fjárlaganna, til sýsluvegar frá Hafnarfirði til Keflavíkur, kr. 1933.45 – bókað-, þannig að upphæð þessi gangi upp í loka[...] úr Gullbringu- og Kjósarsýslu og Hafnarfjarðarkaupstað á yfirstandandi ári. - F.h.r.“

Í bréfi sýslumaðurinn í Gullbringu- og Kjósarsýslu, Hafnarfirði, 16. september 1912, kemur fram að greiðsla þetta árið hafi farið fram. Þótt öll bréf um samskipti manna, stofnana og embætta, hafi ekki varðveist má telja líklegt að samskonar samskiptamáti hafi farið fram árlega á meðan á framkvæmdunum stóð: ²⁴⁴

Handskrifað á bréfið; „Veitist þannig að hann borgist út 1. maí 1912.“

„Jafnframt því að votta hjer með, að greitt hafi verið úr sýslusjóði Gullbringusýslu, auk þess fjár, er ræðir um í brjefi mínu, dags. 20. júlí þ.á., 15 þúsund krónur til Keflavíkurvegarins, sem nú um næstu mánaðarmót verður fullger, leyfi jeg mjer virðingarfullt að beiðast þess, að hinu háa stjórnarráði mætti þóknast að ávísa fje því, kr. 7500.00, er ræðir um í 13. gr. B. XI fjárlaganna fyrir árið 1913, þannig að útborgun ávísunarinnar eigi ætti sjer stað fyr eptir næstkomandi áramót, á þeim tíma, er nánar yrði tiltekinn í tjeðri ávísun, sem fyrirhugað er að selja öðrum hvorum bankanum, eða fá lán, er samsvari ávísunarupphæðinni, gegn tryggingu í henni. - Magnús Jónsson“

Síðustu bréf hlutaðeigandi aðila, þ.e. landsverkfræðings, stjórnarráðs, sýslumanns Gullbringu- og Kjósarsýslu, Landsverkfræðings og vegaverkstjórans Sigursgeirs Gíslasonar varðandi Keflavíkurvegin [Suðurnesjavegin] lýsa vel hlutverki og aðkomu þeirra að vegagerðinni. Ljóst er t.d. á þessum tíma hafi verið grunnt á því góða milli Stjórnarráðsins og Landsverkfræðingsins:



Mynd 229: Gamla Stapagatan ofan Reiðskarðs. Vagnvegurinn var lagður nokkru sunnar. Höfundur.

241 Árbók suðurnesja 1994, VII. árgangur, Bjarni Guðmarsson, Með þreyttan fót og lúna hönd, bls. 5 - 27

242 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 23/7 1912

243 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 27/7 1912

244 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 19/9 1912

„Skýrsla yfir vinnu við vegagjörðina frá Hafnarfirði – Keflavíkur sumarið 1912.

Byrjað var á veginum þar sem endað var sumarið 1911, á svonefndri Dýpri-Skoru á Vogastapa, haldið þaðan inn Stapann, skáhalt með gamla veginum sunnan með Grímshól, [...] af Reiðskarði fyrir sunnan Fálkapúfu inn yfir hraunið skamt fyrir ofan Vogana á enda vegarins sem lagður var 1910.

Vegurinn er undirbyggður úr mold og mel á flestum stöðum. Þó eru alllangir kaflar undirbyggðir eingöngu úr grjóti. Allur er vegurinn „þúkklagður“ með þykku muldu grjótlagi, sem lagt var í dæld á veginum. - Þar eru hliðar vegarins eigi hlaðnir úr grjóti, en þær byggðar úr mold og lagt grjóta að utan.- Ofan á veginn var borinn allengi vikurrauður og möl, einnig malaður sandur frá sjónum. Þar sem grjót fjell af honum var sjerlega vel vandað til hans.- Víða varð að flytja hann langt, allt að hálfri mílu vegar. Einnig var borið ofan í alllangann kafla af vegi þeim er lagður var sumarið 1911, sem eigi entist tími til að fullgera þá.-

Ennfremur var umbættur með ofaniburði endi vegarins frá sumrinu 1910 á fullum 2 (tveim) kílómetrum.- Í gegn um veginn liggja 32 þverrennur og eru $1/2 \times 3/4$ - $1 \times 3/4$ metrar á stærð byggðar eingöngu úr grjóti [mynd].

Til vinnunar var varið kr. 27.765,81.- Við vinnuna voru 80-90 menn á tímabilinu frá 5. júní – 28. okt. og 20-23 hestar.

Kaup verkamanns var frá kr. 2.00 (drengir) – kr. 3.60 (flokkestjórar) fyrir dagsverk hvert.- Fyrir hestadagsverk var borgað kr. 0.75.- Mestur halli á veginum var 1:13 austan á Vogarstapa. Var vegurinn lagður þar í kröppum bogum. Á

örðum stað varð halli 1:18 og 1:20 á þrem stöðum. Vegarlengd sú er byggð var að nýju í sumar er 7.20 kílómetr.-

Vegarlengdin öll frá Hafnarfirði til Keflavíkur er 39 kílómetrar.-

Um leið og jeg legg frá mér pennann við síðustu skýrslu mína við þenna veg, leyfi jeg mjer ann að geta þess að jafnframt þó þessi vegur, sje álitinn dýr og sje það einnig samanborið við marga aðra vegi, þá vil jeg vona að hann sje svo traust byggður að ending hans hljóti að verða góð yfir höfuð.- Jeg hefi átt við mjög mikla erfiðleika að stríða við þessa vegalagning yfirleitt, lítið um ofaniburð og yfirhöfuð langt að flytja hann. Einnig tilfinnanlega dýrt að flytja vatn og ennfremur frámunalegt haglendi fyrir hestana.-

Til dæmis í sumar varð um alllangan tíma að sækja vatn handa mönnum og hestum yfir 8 kílómetra. Einnig hefir verið varið í sumar um kr. 1000.00 til föðurs handa hestum, og máttu þeir þó eigi neitt missa til þess að geta talist í sæmilegu ástandi.-

Ætlunin skal jeg eigi vera að afsaka dýrleika vegarins. Jeg hefi gjört það sem á mínu valdi stóð til þess að samrýma það tvennt; að gjöra veginn góðan og traustan, og jafnframt svo ódýran er föng voru til. “ Virðingarfullst, Hafnarfirði 31. Des. 1912, Sigurgeir Gíslason (verkstjóri) “

Sýslumaðurinn í Gullbringu- og Kjósarsýslu og bæjarfógetinn í Hafnarfirði kveðst í bréfi 8. marz 1913 til Stjórnarráðsins senda því skýrslu verkstjórans ásamt upplýsingum um ætlað framlag landssjóðs: ²⁴⁶

„Hjer með leyfi jeg mjer virðingarfullst að senda hinu háa stjórnarráði, reikning og skýrslu verkstjóra



Mynd 230: Kanthleðslur á Suðurnesjaveginum í Hraununum vestan Hafnarfjarðar. Höfundur.

245 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 31/12 1912

246 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 11/3 1913

Sigurgeirs Gíslasonar um vegagjörðina á milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur 1912.- Þess skal jafnframt getið, að af þeim 15 þúsund krónum, er reikningshaldarinn telur hafa verið varið úr landsjóði til vegagerðarinnar greint ár voru kr. 5566.55, af styrknum fyrir 1912 eyddar til vegagerðarinnar 1911, eða fyrir fram, sbr. hæztvirt brjef 2. febr. f.á.“

Stjórnarráðið sendi í framhaldinu bréf til Landsverkfræðings þar sem beiðst er umsagnar hans um framkvæmdina: ²⁴⁷

„Til verkfr. landsins, 13. mars 1913

Stjr. Beiðist hjer með umsagnar yðar, herra verkfræðingur, um hjálegt brjef sýslumannsins í Gullbringu- og Kjósarsýslu, dags. 8. þ.m. ásamt 2 fylgiskjölum, viðvíkjandi vegagjörðina milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur síðastliðið ár. Fylgiskjölin óskast endursend með svarinu. - F.h.r.“

Svar Landsverkfræðings [Verkfræðings landsins], er dagsett í Reykjavík 17. mars 1913: ²⁴⁸

„Með brjefi dags. 13. þ.m. hefur hið háa stjórnarráð beiðst umsagnar minnar um hjálegt brjef sýslumannsins í Gullbringu- og Kjósarsýslu með 2 fylgiskjölum, viðvíkjandi vegagerðinni milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur síðastliðið ár. Jeg hef yfirfarið aðalreikninginn yfir vegagerðarkostnaðinn, fylgiskjalalausán, og gefur hann ekki tilefni til minna athugasemda. Einnig hef jeg yfirfarið skýrslu verkstjórans, og ber hún með sjer að vegagerðin eins í ár og að undanförunu hefur orðið miklu dýrari en vegir þeir, sem samtímis hafa verið lagðir á kostnað landsjóðs eingöngu, og að vegi þessum, sem er að lengd alls 30 km., er nú lokið. Að öðru leyti get jeg ekkert um þetta sagt, því jeg hef engin afskipti haft af verkinu, og aldrei sjeð neitt af veginum, og lít svo á, sem hið háa stjórnarráð hafi ekki ætlast til að jeg hefði nein afskipti af því. - Jón Þorláksson“



Mynd 231: Vandað var til vagnvegjar Suðurnesjavegarins. Hann var svo til allur „púkkaður“, eins og sjá má. Myndin er tekin á Stapanum. Höfundur.

Sýslumaðurinn í Gullbringu- og Kjósarsýslu, [Hafnarfirði], sendir Stjórnarráðinu bréf þann 9. janúar 1914 með beiðni um greiðslu: ²⁴⁹

„Hjer með leyfi jeg mjer virðingarfullst að beiðast þess, að hinu háa stjórnarráði mætti þóknast að ávísa mjer fyrir hönd sýslusjóðs Gullbringusýslu, uppbót þá fyrir umframgreiðslu sýsluffelagsins til Keflavíkurvegjarins, kr. 5600.00, er ræðir um í 13. gr. B. XII núgildandi fjárlaga. - Magnús Jónsson“

Stjórnarráðið svarar bréfinu um hæl þann 21. janúar s.á.: ²⁵⁰

„Til sýslum. Gullbringu- og Kjósars., 21. janúar 1914. Eptir móttöku brjefs yðar, herra sýslumaður, dags. 9. þ.m., er yður hjer með send landsjóðsávísun fyrir þeim 5600 kr; sem veittar eru í 13. gr. B. XII. Fjárlaganna fyrir árin 1914 og 1915 til Gullbringusýslu sem uppbót fyrir umframgreiðslu sýsluffelagsins til Keflavíkurvegjarins. - F.h.r.“

247 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 13/3 1913

248 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 22/3 1913

249 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 12/1 1914

250 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 21/1 1914



Mynd 232: Gísli Sigurgeirsson við steininn, sem hann nefnir síðar. Þjóðviljinn, 16. ágúst 1963.

Hér má loks sjá eina síðustu færsla stjórnarráðsins vegna lokagerðar Suðurnesjavegarins: ²⁵¹

„Til verkfr.landsins 21. ágúst 1914.
Stjr. beiðist hjer með umsagnar yðar, herra landsverkfræðingur, um hjálagt erindi frá sýslumanninum í Gullbringu- og Kjósarsýslu, dags. 17. Þ.m., með 2 fylgiskjölum. Viðvíkjandi greiðslu úr landssjóði til Keflavíkurvegarins. Fylgiskjölin óskast endursend með erindinu. - F.h.r.“

Fróðlegt hefði verið að fá að sjá svar Landsverkfræðings við bréfinu.

Í Þjóðviljanum árið 1963 var birt bæði skemmtilegt og fróðlegt viðtal við Gísla Sigurgeirsson, son verkstjórans Sigurgeirs Gíslasonar, um gerð Hafnarfjarðar – og Suðurnesjavegarins: ²⁵²

„Það tók 9 ár að leggja veginn milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur, sem þá nefndist Keflavíkurvegur eða Suðurnesjavegur, en nú oftast Reykjanesbraut. Gísli Sigurgeirsson verkstjóri, sem vann í veginum öll þessi 9 ár, byrjaði í síðasta þætti að segja okkur frá vegum í Hafnarfirði fyrir aldamót, en síðan

skruppum við norður á Laxárdalsheiði. Nú hverfum við aftur til Hafnarfjarðar og Suðurnesja.

Illabrekka – Kapelluhraun - Strandarheiði

— Þú spyrð hvar byrjað hafi verið á veginum til Keflavíkur; svarar Gísli. Sumarið 1903 var brúin yfir Lækinn í Hafnarfirði hjá Apótekinu og lá aðalvegurinn suður sjávarmölina, sem var erfiður og þungfær vegur fyrir hesta með vagna. Sumarið 1903 var vegurinn lagður upp með læknum að norðanverðu og lagður vegur meðfram „sýslumannstúninu“, hann var þá 1 m á hæð og nokkuð suður fyrir túnið. Um haustið var byggð ný brú og var Jón Einarsson, sá er ég gat um síðast, við að hlaða brúarstöplana, en hann hafði verið á skútu um sumarið. Brú þessi stóð svo þangað til gatan var steipt 1943 og lækurinn fluttur; þannig „að nú rennur hann beint í sjó fram gegnum mölina. Þá var ekkert hús á „moldarflötinni“ sem svo var nefnd og kom ekki fyrr en Einar Þorgilsson byggði þar verzlunarhús sín 1907. Faðir minn, Sigurgeir Gíslason, sá að nokkru um veg þenna, en Kristján Auðunsson stjórnaði verkinu. — Nú sést þessi vegagerð ekki lengur. Allt er horfið og breytt aðeins minningin lifir hjá mér; sem var við að byggja þennan spotta og svo hjá öllum þeim fjölda sem fór þennan veg í nær hálfu öld; og svo hverfur það eins og svo margt annað í gleyskunnar haf, og finnst ekki frammar.

Faðir minn, sem árið 1903 var verkstjóri hjá P. J. Thorsteinsson í Hafnarfirði, sagði starfi sínu lausu og tók að sér stjórn á byggingu Keflavíkurvegarins og hófst vinna við hann á þriðja í hvítasunnu 1904. Byrjað var við enda Bröttugötu og vegurinn lagður beint upp á hamarinn við hús Gísla Bjarnasonar, sem nú er Suðurgata 33, þvert yfir girðingar og kálgarða. Þeir Andrés Guðmundsson, faðir Jóns og Gríms Andrésóna og Eyjólfur Kristjánsson frá Brúsastöðum voru flokksstjórar. Ekki var legið við, en tjöld höfð fyrir verkamenn til að borða í, því langt þótti fyrir þá sem heima áttu vestarlega í firðinum að fara heim til máltíða. En nú var oft heitur matur; okkur var færður fiskur eða súpur og þótti þetta nú heldur friðindi frá því þegar legið var frá.

Um sumarið var lagður vegur suður fyrir Hvaleyrarholtið suður að Hellnahrauni og ruddur slóði niður á gamla veginn við sjóinn. — Þetta er ekki langur kafli, en víða var þó erfitt: tvær brýr; önnur í Illabrekku, fyrir framan hús Júlíusar Nýborg. - en þar var fúl vatnsrás og allill yfirferðar, og svo önnur yfir Ásbúðarlækinn. Mýrarfen var farið yfir fyrir sunnan Kaldárverksmiðjuna (þar var fyrsta gosdrykkjaverksmiðja landsins) eða nánar tiltekið fyrir framan húsin 67 og 69 við Suðurgötu og man

251 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 21/8 1914

252 Þjóðviljinn, 16. ágúst 1963, bls. 5 og 7

ég að þegar beljurnar voru að svamla þar lágu þær alveg á kviðnum.

Rétt fyrir ofan Kaldá (þar sem nú er Suðurgata 51, hús Eiríks Pálssonar fyrrv. bæjarstjóra) var grafinn brunnur og þaðan var fyrsta vatnsveita bæjarins. Það var stofnað hlutafélag sem stóð að vatnsveitunni. Bærinn keypti hana síðar. Vatnið var leitt í pósta um bæinn á nokkrum stöðum og lengst vestur í Akurgerði, þriggja tommu æð. Þegar við steiptum Strandgötuna 1941 rákumst við á þessi gömlu ,rör; sem enn voru eins og ný.

Handaflí okkar reyndist margt erfitt sem nú þætti ekki umtalsvert. Eins manns minnst ég sérstaklega þetta sumar Ólafs Sigvaldasonar frá Litlabæ. Hann var kátur karl en heilsulítill og ósköp veiklulegur. Hann þyrsti óskaplega við vinnuna og hafði ævinlega með sér úti í vegi 3ja—4ra lítra brúsa með vatni — og hafði ævinlega tæmt hann að kvöldi. Man ég að karlarnir undruðust hvar öll þessi ósköp af vatni kæmust fyrir í þessum litla

búki! Einu sinni var það seinni hluta sumarsins, að við Ólafur þessi vorum að ryðja grjóti úr veg aurstæðinu. Komum við að afarstórum steini og leizt ekki á blikuna. Ólafur var kraftalítill og veiklaður, en ég 11 ára strákur. En Ólafur var ekki fyrir að gefast upp og sagði að „út skyldi skrattinn“. Náðum við nú í 2 lyftitré, sem svo voru nefnd og hafa verið um 4 álnir á lengd með járnbrýdduðum fleygmynduðum enda. Fórum við svo að vega klettinn upp og erum að þangað til að kletturinn er kominn út fyrir veglínu — og þar er hann ennþá við gamla aflagða vegarspottann á brúninni þar sem farið er niður af Hvaleyrarholtinu sunnanverðu. Oft minntumst við Ólafur síðar á þetta bis og brostum að. — Nú bíður steinninn þess, að hann verði tekinn í hafnargarð eða flaggstangarundirstöðu í einhverjum blómsturgarði broddborgara Hafnarfjarðar, svo eitthvað sé nefnt; enginn veit um slíkt. Þetta sumar var unnið fyrir um 5000.80 krónur.

Sumarið 1905 hófst vinnan við hin illræmdu Reykjaneshraun, sunnan Hvaleyrarholts, sem í aldaradír höfðu verið örðug yfirferðar mönnum og skepnum, — en nú átti að bæta úr því, og var gjört. Nú voru tjöld reist við hól sem nefndur var Rauðhól, og var talsvert myndarlegur áður en mannhöndin byrjaði að herja á hann. Nú er hann enginn til — ekki hól, heldur gryfja djúp og heldur óhugnanleg á köflum. Við þennan eldgígshól var tjaldað. Úr Rauðhól var tekinn ofaniburður í allan veginn suður að Kapellunni. Nú var legið við og þótti ekki tiltækilegt að fara heim á kvöldin. (Syðstu húsin í Hafnarfirði standa nú uppi á holtinu sem tjaldað var undir). Eg fór aldrei heim nema á laugarðögum, en þeir fullorðnu skruppu heim einu sinni í viku. Hráddur er ég um að unga kynslóðin nú kynni því illa að liggja við hjá Rauðhól, enda aðrir tímar nú og annar farkostur. Sæmilega gekk að leggja, en erfitt í var um efni í veginn, sléttar og heilar klappir, en ekkert sprengiefni til að auðvelda efnisöflun. En allt fór þetta einhvern veginn, og vegurinn teygðist áfram. Þetta sumar var bændafundurinn haldinn í Reykiavík út af símamálinu þá var gefið frí í veginum og fóru allir til Reykjavíkur — nema „kúskarnir“.

Um kvöldið voru sumir karlarnir harla æstir þegar þeir komu og sögðu sumir að verst hefði verið að fá ekki að sjá blóðið úr körlunum. Svo féll þetta allt í sömu skorður, allir fóru út í veg — að hlaða, rífa eða bera grjót, alltaf þetta sama, og svo var hlegið og spugað — og enginn minntist framar á blóð.

Margra ágætra manna minnst ég frá þessu sumri, og yrði of langt að telja þá. Jón Jónasson skólastjóri barnaskólans var lítinn tíma í veginum þetta sumar. Hann er einn þeirra manna sem mér hefur þótt vænst um af vandalausum mönnum, fyrir hans framúrskarandi kennslu, en ég naut þess alla mína skólatíð að hafa hann fyrir kennara. Og þegar ég hugsa um hvernig hinn bezti kennari og fræðari eigi



Mynd 233: Varða við gömlu Alfaraleiðin um Helluhraun. Höfundur.

Um kvöldið voru sumir karlarnir harla æstir þegar þeir komu og sögðu sumir að verst hefði verið að fá ekki að sjá blóðið úr körlunum. Svo féll þetta allt í sömu skorður, allir fóru út í veg — að hlaða, rífa eða bera grjót, alltaf þetta sama, og svo var hlegið og spugað — og enginn minntist framar á blóð.

Margra ágætra manna minnst ég frá þessu sumri, og yrði of langt að telja þá. Jón Jónasson skólastjóri barnaskólans var lítinn tíma í veginum þetta sumar. Hann er einn þeirra manna sem mér hefur þótt vænst um af vandalausum mönnum, fyrir hans framúrskarandi kennslu, en ég naut þess alla mína skólatíð að hafa hann fyrir kennara. Og þegar ég hugsa um hvernig hinn bezti kennari og fræðari eigi

að vera þá kemur mér ævinlega þessi maður í hug.

Einn var sá staður á þessari leið sem oft hefur verið nefndur „Gíslaskarð“.

Hafa sumir haldið að skarðið sé kennt við mig, en það er nú eitthvað annað! Gísli bakari (Gíslason) var þá í broddi lífsins og hann ásamt Þorsteini föður Nielsar í Kletti vann mest og bezt að því að brjóta úr þessu skarði, uns Jón Einarsson kom með borvélar og klöppin stóðst ekki snúning, þótt hún hefði komið Gísli úr nærri hverri spjör daglega og pískað út úr honum og Steina gamla mörg heilanker af svíta sumarið 1905.

Þetta sumar var svo veginum komið suður í Kapelluhraunið, en Kapellan er mjög gamalt mannvirki við gamla vegarslóðann. Það gekk vel að þrjóta niður „Brunann“, þótt ýmsir hefðu

næstum álitnið ógerningur að leggja þar veg þá þar eitt allra bezta og fljótunnasta vegarstæðið.

En í dag væri 20 tonna jarðýta svo sem eina til tvær dagstundir að byggja veginn yfir Brunann, sem þá tók marga menn í margar vikur að gera. — Og gaman hefði verið að hafa slíka ýtu í staðinn fyrir handbörurnar sem við vorum að kjötla grjótinu á í hina 4ra mannhæða háu uppfyllingu úr Brunanum niður á hraunin. — En fyllingin var samt gerð, vegurinn kom, og vagnar brunuðu þar upp og niður.

Um haustið var kominn akfær vegur 5 km á lengd, 3,5 m breiður og vegarsamband við „Hraunin“. Hraunin höfðu verið afskekkt sveit, þ.e. engin samgöngutæki önnur en hesturinn og bakið á körlunum, og það var víst mest notað til flutnings í Hraunin. Þá voru í Hrauninum 12 býli í ábúð, og var mér sagt að þeir hafi lifað þar ágætu lífi. Og haft var eftir góðum heimildum að þar hafi allir dáið úr elli! Það var lifað þar reglusömu lífi, farið snemma á fætur, og sennilega snemma í rúmið. En nú var þessi litla byggð að komast í nánari tengsl við umheiminn — og þá skeður það að byggðin eyðist og nú eru þar aðeins 2 býli í byggð. Kostnaður þetta sumar var einnig um 5000.00 kr.

Sumarið 1906 þokaðist vegurinn suður Hraunin. Núorðið tókum við ofaníburðinn í Rauðamel og um haustið stóðu tjöldin okkar við melinn. Haustnótt eina gerði slíkt aftakaveður af suðaustri að tjöldin fuku ofan af okkur. Var ekki annað að gera en fella þau yfir dótið og leita byggða. Paufuðumst við í myrkrinu niður að Óttarsstöðum. Þetta sumar var lokið við að gera veginn suður fyrir Smalaskála, hæð sunnan við Rauðamel. Ofan við Rauðamel, við gamla veginn, er einn af brunnum þeim sem kenndir eru við Guðmund biskup góða og nefndur er Gvendar-brunnur. Það er hola niður í slétta klöpp, og það sem merkilegt er; þar er oftast vatn og hefur margur maður þyrstur svalað þar þorsta sínum, þótt ekki hafi vatnið ævinlega verið sem álitlegast til drykkjar. Það var betra vatn í tjörnunum við Hraunbæina, en þangað leiðbeindum við mörgum ferðamanninum sem ætlaði að fara þar framhjá, dauðþyrstur sjálfur með dauðþyrsta hesta.

Margir héldu að við kúskarnir værum að gera gys að sér að benda þeim á að drekka úr tjörnum sem eru áfastar við sjóinn. En í þessum tjörnum er afbragðsgott vatn, og mín reynsla er sú að óhætt er, og stundum gott, að drekka í Straumsvík. Nú erum við að komast suður í Almanning. Nú fer hraunið að verða grösugra og smáskógarhrislur að sjást á við og dreif. Meira eftir því sem fjarlægist byggðina. Það er ævinlega svo og sýnir að mannshöndin hefur átt sinn þátt í að eyða skóginum, því skógur og hrís hefur verið eldsneyti íbúanna þarna árhundruðum saman. Nú er rafmagnið komið og bráðum kemur hitagjafi frá Krýsuvík — ef annar hitagjafi verður ekki á undan; orka frá sólnunni.

Næst komum við í hinn illræmda Almanning — þar sem huldufólk, draugar og svipir gengu ljósum logum bæði nætur og daga. Almanningurinn var illræmdur fyrir hve sérstaklega ógreiðfær hann var og illur yfirferðar, einkum að vetrarlagi, og svo hefur Hallgrími Péturssyni fundizt þegar hann kom í Hraunin; sennilega á leið til Reykjavíkur — og höfð er eftir honum vísan alkunna:



Mynd 234: Litli-Rauðamelur skammt norðan Stóra-Rauðamels (nú spillt), sem Gísli kallar „Rauðhól“. Litli-Rauðamelur er sá síðasti af þremur samnöfnum sínum, sem enn er óspilltur. Höfundur.

Úti stend ég, ekki glaður,
illa hlaðinn kaununum.
Þraut er að vera þurfamaður
þrælanna í Hraununum.

Við frásögn Gísla af vegagerðinni kemur við sögu mikill fjöldi manna er of langt yrði upp að telja, en marga þeirra myndu gamlir Hafnfirðingar þekkja. Og Gísli ber þeim öllum vel söguna. Það mætti ætla af frásögn Gísla að þeir hafi allir verið öðlingar, en einstaka nokkuð einkennilegur.

Ýmislegt smáskemmtilegt hefur gerzt þessi sumur, en víst má satt kyrrt liggja. Einn karl var þar af Álfanesi og var margt skritið eftir honum haft. Einu sinni hafði hann komið heim í kot sitt með siginn rauðmaga, vildi láta kerlu sína sjóða strax og segir: „Slettu þarna rauðmaga-helmingnum (en í því hnerrar konan) guð blessi þig ofan í pottinn Gróa”. Sá hinn sami sagði eitt sinn við samverkamann sinn, er mun hafa strítt karli:

„Þó Marteinn sé bölvaður og sterkastur þá er hann ekki verri en þú, skítseyðis-lygasvins-eitursílis-naglakjasturinn þinn!” Eina helgi skrapp karl til Reykjavíkur. Ferðasagan var á þessa leið: „Fór í kirkju, fátt fólk hjá Jóhanni karlinum í dag, Teitur gamli í Háteigi, Siggí gamli bóki og ég og fáeinir hrosshausar líkir honum. Það var að spássera úti, kom ekki inn. Magnús Blöndal og kona hans fáklædd með smásjal á herðunum. Komst í 10 mínútur, allir háttaðir og Goggur ekki kominn”. — Já, hann hrærði saman óskyldum efnum svo útkoman varð oft spaugileg, en ekki gekk tal hans út á að lasta náungann, segir Gísli.

Það þóttu mikil tíðindi sumarið 1907 að Friðrik 8. Danakonungur kom til landsins og fóru nokkrir úr veginum til þess að sjá „herlegheitin”. Ég var einn þeirra. Var konungi búin máltíð í Djúpadal, skammt frá Miðdal, á leið austur til Þingvalla. Ég fékk að fara ríðandi upp í Djúpadal. Eftir mikið erfiði og fyrirhöfn, tókst mér að snerta hina konunglegu persónu! — Þá var ég 14 ára.

Við lukum við Almenningsinn þetta sumar og voru þá fullgerðir 11 km af veginum. Vorið 1908 var byrjað hjá túninu í Hvassahrauni. Þar var þá tvíbyli. Þá bjuggu þar Guðmundur Stefánsson og Þórunn Einarsdóttir, mikil sæmdar- og merkishjón, sem lengi lifa í meðvitund þeirrar kynslóðar er ferðaðist þessa leið áður en nýi vegurinn kom og ferðalög breyttust og fjarlægðir eins og hurfu. Þangað komu þreyttir, vegarmóðir, svangir og illa haldnir, blautir og kaldir. En allir komu, var mér tjáð, heim í föðurhús. Var Þórunn rómuð fyrir gestrisni og myndarskap. Gamlir menn sögðu mér þetta ár (1908), að í Hvassahrauni hefðu verið á fyrri hluta síðustu aldar og framyfir miðja öld 10—15 býli



Mynd 236: Rally-keppni við Hvassahraun 1994. Fengin á Netinu. Höfundur ókunnur. Húsið á myndinni var síðar flutt til Keflavíkur þar sem það var gert að leikskóla. Grunnurinn sést enn.



Mynd 235: Gvendarbrunnur við gömlu Alfaraleiðina. Höfundur.

og fjöldi fólks stundað útræði þar. Nú reistum við tjöldin við tjarnir þær sem verið höfðu vatnsból Hvassahrauns-hverfisins frá ómunatíð. Ekki hefur nú þetta vatnsból verið glæsilegt, því svo var vatnið salt þar að þá sem drukku það og voru óvanir því þyrsti æ meir því meira sem þeir drukku af því. Fyrsta daginn sem ég var þar þyrsti mig svo að ég minnst ekki meiri þorsta á ævi minni. Mig þyrsti meira, því meira sem ég drakk; varð máttlaus og aumingjalegur, var alveg að gefast upp. Undir kvöld var komið með mjólkurflösku til mín. Ég get ekki lýst þeirri gleði sem þetta skapaði hjá mér. Blessuð gamla konan hún Þórunn lét mig njóta föður míns. Þetta sumar var nýr maður kominn í veginn: Guðmundur úr Grindavíkinni. Hann var víst meira fyrir bókina en vinnuna; en það hafa nú fleiri en Guðmundur verið. Hann sat oft á kvöldin og sunnudögum úti á klöppum og í

brekkum og las — því þar var hugurinn.

Um haustið var vegurinn kominn suður fyrir Vatnsleysutúngarðinn. Var nú komið í Strandarheiðina og vegurinn orðinn 15—16 km langur. — Einhver illræmdasti vegarkafli sem þekkt hefur á landinu var horfinn og nýr akvegur kominn í staðinn. — J.B.“



Mynd 237: Almenningsvegurinn ofan Vatnsleysu. Höfundur.

Saga Reykjanesbrautarinnar (Suðurnesjavegar – Keflavíkurvegar)

Kaffinn er m.a. byggður á ritgerð Birgittu Maríu Vilbergsdóttur, Elínar Ólafsdóttur og Karls Einars Óskarssonar, sem þau unnu við Háskóla Íslands árið 2009. Ritgerðin ber yfirskriftina „Reykjanesbrautin fyrr og nú“²⁵³ Þá er vitnað í blaðaskrif og umræðu þá er fór fram á síðari stigum, ekki síst um gjaldtökuna, sem fór fram á árunum 1965-1972.

Alfaraleiðin

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 og aldirnar, allt frá fyrstu tíð.

Í örnefnalýsingu fyrir Þorbjarnastaði í Hraunum, en bærinn var áður norðan Alfaraleiðarinnar og síðar sunnan Suðurnesja-vegarins, segir m.a.:

254



Mynd 238: Alfaraleiðin sést enn á stuttum kafla við kapelluna í Kapelluhrauni (Brunanum). Höfundur.

“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. 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



Mynd 239: Skjól í Leynidölum. Höfundur.

253 Birgitta María Vilbergsdóttir, Elín Ólafsdóttir og Karl Einar Óskarsson, Reykjanesbrautin fyrr og nú, ritgerð HÍ 2009

254 Örnefnalýsing fyrir Þorbjarnastaði – Ö.Í.



Mynd 240: Eldri vagnvegurinn um Vatnsleysuheiði. Höfundur.

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 gólfið.

Árið 1861 tók hins vegar gildi tilskipun um vegi á Íslandi og var þar lagður grunnur að skipulegri vegagerð hérlendis; 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.²⁵⁵

Svo er veginum lýst suður á nes í Sögu Keflavíkur en þá er átt við hina gömlu þjóðleið sem lá frá Innnesjum, þ.e. Hafnarfirði, til Útnesja, þ.e. Voga, Njarðvíkur, Keflavíkur, Hafna, Garðs og Sandgerðis.

255 Bjarni Guðmarsson. 1997. Saga Keflavíkur 1890-1920. Reykjanesbær, bls. 24

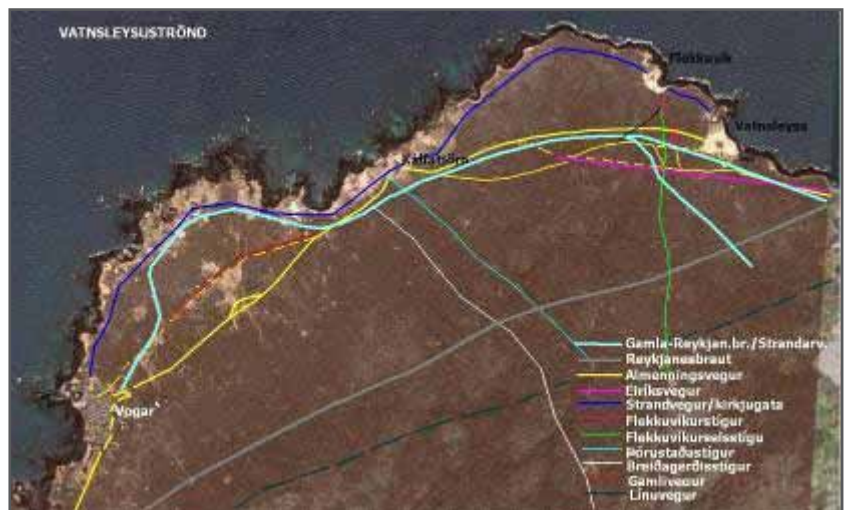
Vegurinn frá Hvaleyri í Hafnarfirði til Kúagerðis var nefndur Alfaraleið en vegurinn frá Kúagerði til Voga Almenningsvegur eða Menningisvegur. Síðasti hluti þessarar gömlu þjóðleiðar, þ.e. leiðin frá Vogum til Njarðvíkur, var nefnd Stapagata. Vegur þessi var vel varðaður og stutt á milli varða sem vísuðu ferðalöngum rétta leið. Á leiðinni, við Kúagerði, var afbragðs áningarstaður þar sem nóg var af góðu vatni í tjörninni. Einnig var þar stór og góður hagi í grenndinni.²⁵⁶

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.²⁵⁷ Það sést glöggt á eftirfarandi frásögn að menn urðu að beita öllum brögðum til að þessi akvegur yrði lagður:²⁵⁸

„Þegar Björn Kristjánsson var orðinn þingmaður Gullbringusýslu vildi hann láta gera akveg milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur. Þar var þá algerlega veglaust nema hestastígur, troðinn á þúsund árum. Þingmenn voru tregir að veita fé í þennan veg. Þá fékk Björn hesta handa öllum þingmönnum, sem áttu þá sæti í fjárveitinganefnd og bauð þeim í skemmtiför til Keflavíkur. En þegar nokkuð var komið út í hraunið dró úr ferðahug gestanna. Þeir óttuðust tjón lífs og lima, ef lengra væri haldið út í þessa ófæru. Þeir sneru við, en veittu fé til að gera veginn.“

Suðurnesjavegurinn

Framkvæmdir við akveginn, þ.e. Suðurnesjaveg, hófust síðan árið 1904 og var Sigurgeir 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 hestvagnaveg voru bifreiðar að ryðja sér rúms á Íslandi þannig að þessi vegur átti eftir að greiða leið þessarar nýju tækni. Árið 1913, þegar hestvagnavegur milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur var fullbúinn, tókst bifreið í fyrsta sinn að komast til Keflavíkur. Þar með urðu kaflaskil



Mynd 241: Yfirlitsmynd um vegina er lágu um Vatnsleysuströnd ofan Kálfatjarnar. Höfundur.

256 www.ferlir.is/?id=7395

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

258 Jónas Jónsson frá Hriflu 1955, 21. október. „Fjölfarnasti og verstí vegurinn“. Alþýðublaðið XXXVI.árg.: bls. 5.

í samgöngumálum á Íslandi. ²⁵⁹ 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. ²⁶⁰

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. ²⁶¹

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. ²⁶²

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. ²⁶³

Keflavíkurvegurinn – steypiti vegurinn

„Keflvíkingar eru vaskir menn og djarfhuga. Nú ættu þeir að senda bíl eftir þingfulltrúa sínum og fjárveitinganefnd og aka með þá á þeim tíma dags, þegar umferð er mest og halda þessum framagestum síðan góða veizlu í höfuðborg Suðurnesja, en skora jafnframt á þá að sýna nú landsföðurslegt lundarlag og lofa að gera versta veg landsins öllum vegum betri með skynsamlegu átaki í nokkrar vikur“. ²⁶⁴

Svo komst Jónas frá Hriflu að orði árið 1955 þegar til tals kom að nú þyrfti að gera almennilega við veginn margumrædda. Skúli Vigfússon atvinnubílstjóri á Suðurnesjum skrifaði síðan grein árið 1956 í Faxe, blað Suðurnesjamanna, þar sem hann gagnrýndi hvernig staðið væri að lagfæringum á Suðurnesjaveginum: ²⁶⁵

„Árið 1942, þegar setuliðið flutti til Suðurnesja, var þess fyrsta verk, að lagfæra allan veginn frá Hafnarfirði til Keflavíkur. Þær endurbætur hófust með því, að vegurinn var allur breikkaður, en áður var þar hvergi hægt að mætast á stórum bílum, nema á útskotum, þar sem þau þá voru fyrir hendi. Eftir þessa miklu lagfæringu var borið ofan í allan veginn, og var þar sannarlega ekki klipið við nögl sér, ekki saltað í hann eins og við bílstjórar köllum ofaniburð Vegagerðar ríkisins hér á Suðurnesjum.“

Á þessum árum buðust Bandaríkjamenn til þess að leggja til vélakost og liðsafla frá vegadeild hersins ef ríkisstjórnin kostaði lagfæringuna á veginum. Því miður varð aldrei neitt úr því að þiggja boðið og töldu menn það vera sökum þess að Íslendingar vildu ekki standa í þakkarskuld við Bandaríkjamenn.



Mynd 242: Samstarf íslenska og bandaríska lögreglumanna í að stjórna umferð á gatnamótum Lækjargötu og Bankastrætis í Reykjavík. Ljósmynd Lou Lindzon. Ljósmynd/Ljósmyndasafn Reykjavíkur.

259 Bjarni Guðmarsson. 1997. Saga Keflavíkur 1890-1920. Reykjanesbær, bls. 25-30

260 Guðlaugur Jónsson. 1983. Bifreiðir á Íslandi 1904 – 1930 I., bls. 63-65. Bílgreinasambandið, Reykjavík

261 Guðlaugur Jónsson. 1983. Bifreiðir á Íslandi 1904 – 1930 I., bls. 65. Bílgreinasambandið, Reykjavík

262 Bjarni Guðmarsson. 1997. Saga Keflavíkur 1920-1949, bls. 46. Reykjanesbær

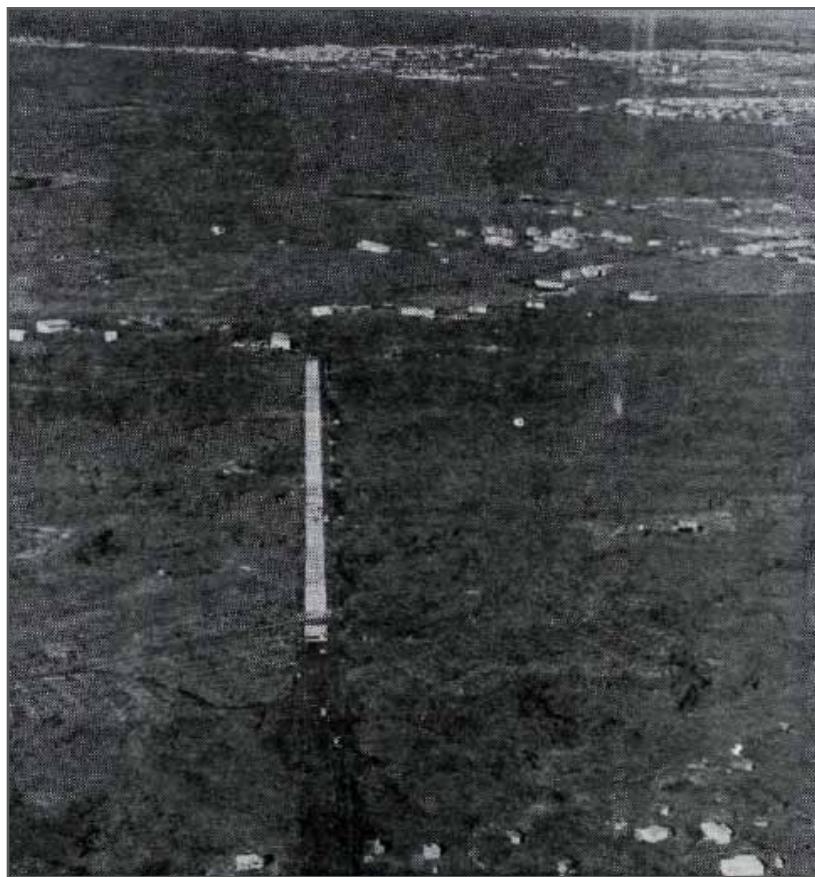
263 Skúli Vigfússon, febrúar 1956, „Hvers á Suðurnesjavegur að gjalda?“ Faxi, 2. tbl., XVI árg., bls. 18

264 Jónas Jónsson frá Hriflu 1955, 21. október. „Fjölfarnasti og versti vegurinn“. Alþýðublaðið XXXVI.árg., bls 5

265 Skúli Vigfússon febrúar 1956, „Hvers á Suðurnesjavegur að gjalda?“ Faxi, 2. tbl., XVI árg., bls. 18

Svona flæktist stoltið fyrir mönnum í þá daga og eyðilagði það margar bifreiðarnar sem þarna ók um á þessum árum. Talið er að meðalaldur þeirra bifreiða, sem oft fóru um þennan veg, hafi verið um tvö ár en þá var viðhalds- og bensínkostnaður orðinn það mikill að það borgaði sig varla að gera við þá. ²⁶⁶

Háværar raddir um að leggja yrði nýjan veg með bundnu slitlagi tóku að fá hljómgrunn árið 1958 þegar vegamálastjóri kom fram með þá yfirlýsingu að með tilkomu sementsverksmiðjunnar á Akranesi yrði Suðurnesjavegurinn sennilega fyrstur til að verða steypdur. ²⁶⁷ Í byrjun árs 1960 fór boltinn loks að rúlla eftir þessar yfirlýsingar vegamálastjóra. Það var svo í lok ársins 1960 sem framkvæmdir hófust við nýjan Suðurnesjaveg sem nú gengur undir nafninu Reykjanesbraut. Þá hafði Ingólfur Jónsson, þáverandi samgönguráðherra, skýrt frá framkvæmdunum sem fólu í sér að fyrst yrði steypdur 15 km kafli og seinna yrði lokið við afganginn af leiðinni sem yrði alls 37 km allt frá Engidal til Keflavíkur. Öllum undirbúningi undir steypu átti að vera lokið vorið 1965. Kostnaðurinn var áætlaður um 240 milljónir króna og gaman að segja frá því að fyrirhugað var að breikka veginn í framtíðinni sem átti þó ekki eftir að gerast í nánustu framtíð. ²⁶⁸



Mynd 243: Mynd af steypa hluta Keflavíkurvegar ofan Hafnarfjarðar í október 1962. Morgunblaðið 3. október 1962, forsiða.

Eins og áður sagði hófust framkvæmdir við steypa veginn árið 1960. Þá um sumarið var mælt fyrir nýjum vegi og var ákveðið að hafa vegstæðið frá Hafnarfirði og suður fyrir Hvassahraun með tilliti til þess hvar flugvöllur gæti hugsanlega komið í framtíðinni. Á þessum tíma hafði vegurinn inn í Hafnarfjörð verið færður upp fyrir bæinn sökum mikillar umferðar sem lá í gegnum hann. En sú umferð var m.a. tilkomin vegna framkvæmda við Keflavíkurflugvöll. Það var svo föstudaginn 25. nóvember 1960 að Vegagerðin hóf framkvæmdir við undirbyggingu vegarins og stóðu þær framkvæmdir yfir þar til þeim lauk

Í Morgunblaðinu árið 1962 má lesa að steypita vegurinn lengdist um „400 metra á dag“: ²⁶⁹

„Þegar flogið er yfir Hafnarfjörð vekur athygli ljóst strik ofan við bæinn og þetta strik lengist með hverjum deginum sem líður, Þarna er verið að steypa nýja Keflavíkurveg inn, 200 m langan kafla á dag.“

Í Alþýðublaðinu árið 1963 segir undir fyrirsögninni „Nýr kafli Keflavíkurvegarins opnaður í gær“: ²⁷⁰

„Í gærmorgun var opnaður til umferðar 3,5 km. Iangur kafli af hinum nýja steypa vegi til Keflavíkur frá Hvassahrauni að Kúagerði. Er þá búið að taka í notkun allan þann kafla, sem steypdur var í sumar

266 Skúli Vigfússon febrúar 1956, „Hvers á Suðurnesjavegur að gjalda?“ Faxi, 2. tbl., XVI árg., bls. 18

267 Faxi, september 1958, „Suðurnesjavegur“. 7. tbl. XVIII. árg.

268 Faxi, maí 1964, „Keflavíkurvegur mun kosta 240 milljónir“. 5. tbl. XXIV. árg.

269 Morgunblaðið 3. október 1962, forsiða

270 Alþýðublaðið 10. okt. 1963, bls. 16



Mynd 244: Keflavíkurvegurinn og gamli vagnvegurinn hlið við hlið áleiðis að Hvassahrauni. Faxi 1962:127.

eða 10,8 km. Áður en vegurinn var opnaður fyrir umferð skoðaði Ingólfur Jónsson göngumálaráðherra, Penfield sendiherra Bandaríkjanna og Brynjólfur Ingólfsson, ráðuneytisstjóri framkvæmir þær í Keflavíkurvegi, sem unnið hefur verið að í sumar undir leiðsögu Sigurðar Jóhannssonar vegamálastj. og Snæbjarnar Jónssonar deildarverkfræðings, sem haft hefur á hendi yfirumsjón með framkvæmdum þessum. Hinn nýi Keflavíkurvegur á að ná frá Engidal norðan við Hafnarfjörð að bæjarmörkum við Keflavík og verður 37,5 km. að lengd.“

Í Vísi árið 1965 má sjá eftirfarandi frétt undir fyrirsögninni „Keflavíkurvegur malbikaður en ekki steypur“: ²⁷¹

„Áætlað er, að malbikaður verði sá hluti, sem eftir er af Keflavíkurveginum, en ekki steypur, eins og sá hluti, sem þegar er búinn. Efnahagsstofnunin hefur reiknað út, að lagning malbiks verði í fyrstu umferð töluvert ódýrari en lagning steypu, eins og Vísir skýrði frá á sínum tíma.“

Þann 26. október 1965 en þá var vegurinn formlega opnaður eftir um fimm ára vinnu. Vegagerðin sá um undirvinnuna til Kúagerðis en þegar þangað var komið tóku Íslenskir Aðalverktakar við og kláruðu undirvinnuna ásamt því að steypa veginn. ²⁷²

Þetta er mynd af gamla og nýja Keflavíkurveginum, séðu [sic] úr lofti. Geta menn hér séð hinar stórstígu framfarir í vegalagningum á Íslandi annó 1962. En til örygis [sic] þykir rétt að benda Suðurnesjabúum á, að nýi vegurinn er sá, sem hefur færri beygjurnar vinstra megin á myndinni. Hafizt mun nú handa við að steypa þetta glæsilega mannvirki. ²⁷³

Árið 1963 fór blaðamaður Tímans í akferð um „Keflavíkurveginn“ þar sem „Ekið var á gömlum vegi og nýjum“, því þá var „Suðurnesjavegurinn“ enn ókláraður frá Kúagerði til Keflavíkur“: ²⁷⁴

“Í fyrradag fór Tíminn að líta á Keflavíkurveginn nýja, sem nú hefur verið steypur að Kúagerði. Nýi vegurinn er vandaðasta mannvirki sinnar tegundar, sem enn hefur verið byggt hér á landi og að öllum líkindum dýrasta framkvæmd ríkisins í ár; — Ekki liggur enn ljóst fyrir hvaða stefnu hann tekur frá Kúagerði, hvort hann fylgir ströndinni, eins og margir hafa viljað, sem þar eru búsettir, eða liggur í beina stefnu að Stapanum.



Mynd 245: Nýja Reykjanesbrautin (t.v.) og gamli Keflavíkurvegurinn ofan Lónakots. Sveinn Þormóðsson / Wwv.ljosmyndasafn.reykjavik.is.

271 Vísir 8. mars 1965, forsiða

272 Vegminjasafnið. 1983, 28. febrúar. Hér á eftir eru upplýsingar um byggingu Reykjanesbrautar og innheimtu umferðargjalds þar. Einar H. Kristjánsson tók saman

273 Faxi, september 1962, 7 tbl. XXII. árg.

274 Tíminn, 19. september 1963, Ekið á gömlum vegi og nýjum, bls. 4 og 13

Vegurinn er hvergi nærri beinn, en þetta er falleg braut og mikil samgöngubót og gerir gömlu vegina okkar að óþolandi fornleifum. — Má búast við því að þessi steypa leið til Keflavíkur verði til þess að yfirvöld vegamála og ríkis herði á sér við að reyna að leysa vandann á öðrum aðalleiðum landsins, þótt það verði strangt og erfitt verk og þungt á herðum skattborgarans. Nú þegar hefur nýi kaflinn verið opnaður fyrir umferð alla leið: Kapelluhraun, en hindrunin er rétt fyrir sunnan kapelluna sjálfa. Vegurinn í Kúagerði verður svo ekki opnaður fyrr en í byrjun



Ólafur Torfason og Björn Jóhannsson, yfirverkstjóri, hjá sópbílum á nýja veginum skammt fyrir sunnan Hafnarfjörð. (Ljós.: Kárl).

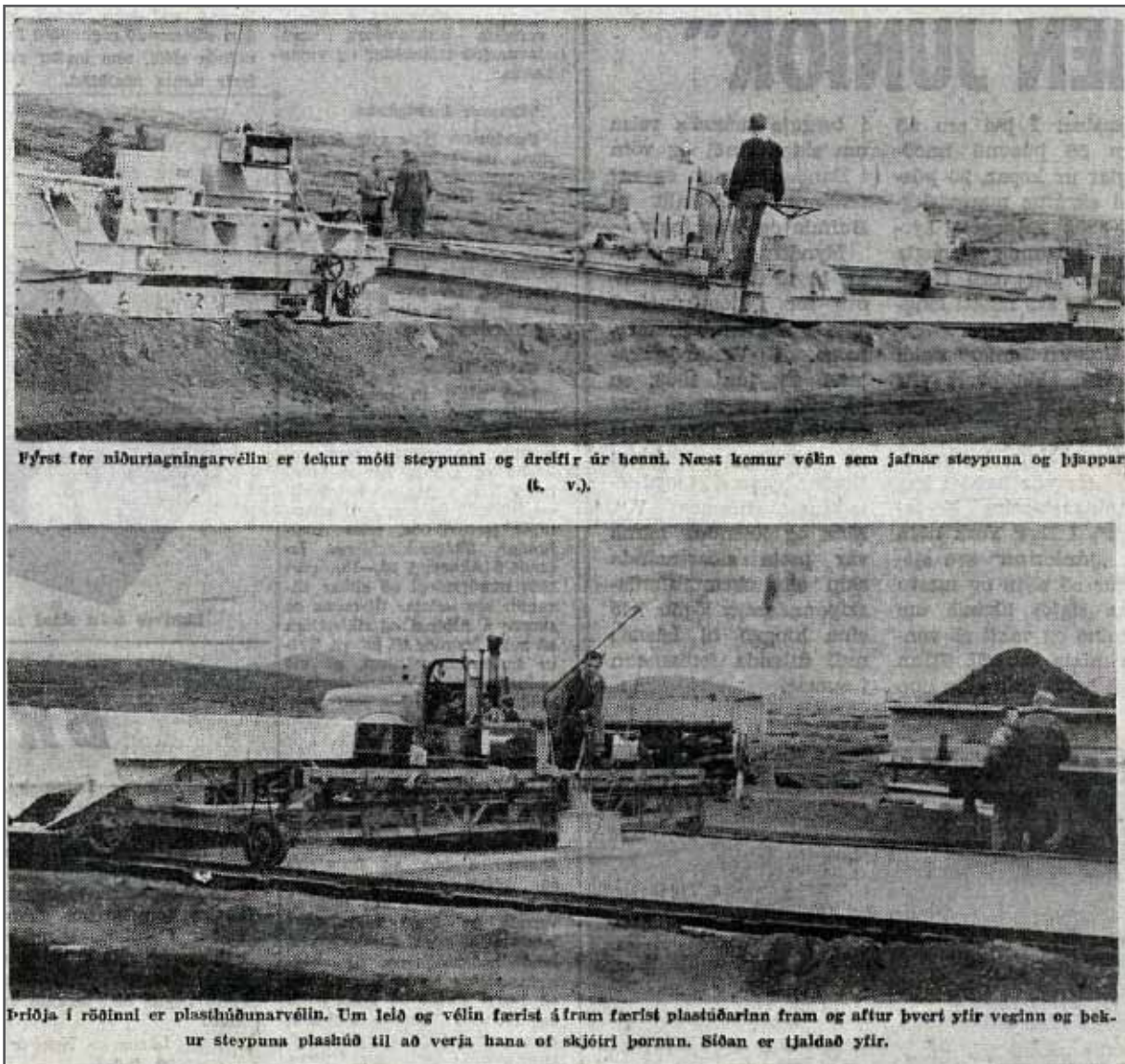
Mynd 246: Starfsmenn á Keflavíkurveginum árið 1963. Tíminn 19. september 1963, bls. 4.

október. Ekki verður haldið áfram að steypa frá Kúagerði í haust, þar sem vegur hefur ekki verið undirbyggður á því svæði. Aftur á móti hefur hann verið undirbyggður nær Keflavík. Það, sem mestu hefur valdið um, að hann hefur ekki verið undirbyggð ur frá Kúagerði, er sú staðreynd, að þaðan voru deildar leiðir um stefnuna vegna óska strandbúanna. Horfur eru á því að deilan um stefnuna frá Kúagerði sé að leysast í sátt og samlyndi, þar sem íbúunum á þessu svæði er orðið ljóst, að vegur eins og þessi er hættulegri í nábyli en svo, að þægindin af honum borgi sig. Þeir fá í staðinn gamla veginn til afnota, sem samkvæmt upplýsingum Björns Jóhannssonar, yfirverkstjóra, er traustur og góður vegur, þótt ekki sé von til þess að hann eða nokkur malarvegur yfirleitt, þoli þá umferð sem nú er um Keflavíkurveg. — Enginn vandi verður að halda gamla veginum góðum með þeirri umferð, sem um hann verður sem innansveitarveg á svæðinu, enda mundi eins árs umferð á honum þá, svara til tveggja eða þriggja daga umferðar, eins og hún er um hann nú. Þarf ekki að draga í efa, að veginum verður haldið vel við, og munu þá allir geta unað við þá lausn, að leggja nýja veginn ofar.

Mikil slysaætta er á gamla veginum, þar sem hann liggur við þéttbýli hverfi, og sanna dæmin, að jafnvel lýsing á honum dugar ekki til að koma í veg fyrir slysin. Samt er víst að gamli vegurinn er ekinn hægar og af meiri gætni en sá nýi verður ekinn, og þegar þau óhöpp eru höfð í huga, sem þegar hafa orðið á þessari leið, virðist það eins og að bjóða meiri óhöppum heim, að leggja nýja veginn við byggðir, sem eiga svo á næstu áratugum eftir að stækka og byggjast upp fyrir hann; Hvarvetna annars staðar, þar sem vegir eins og Keflavíkurvegurinn nýi eru la gðir, er reynt að stilla svo til, að þeir lendi ekki inni í þéttbýli af framangreindum ástæðum og fólk amast heldur við því að hafa þá mjög nálægt sér, þótt á hinn bóginn sé sjálfsagt að eiga greiðan gang að þeim.

Hámarkshraði á Keflavíkurveginum nýja er sjöttu kílómetrar á klukkustund, og óefað verða framin meiri lögbrot á honum en nokkrum öðrum vegi landsins, verði ekki eitthvað rýmkað til um þetta hámark. Þó má búast við að erfiðleikarnir verði ekki eins miklir af hraða og þeim vandræðum, sem geta skapað af því, ef yfirvöldunum láist að setja ákvæði um lágmarkshraða. Vegurinn er aðeins tvær akreinar og verði mikið um framúrakstur, fer málið fyrst að verða alvarlegt. Það eru því horfur á því að setja verði sérákvæði um akstur á þessum vegi, enda er það engin frágangssök, þar sem hann býður upp á gjörólíkar akstursástæður miðað við þær, sem ökumenn eiga nú að venjast. —

Eitthvað ber á því að ungir ökugikkir fari með „tryllitæki“ sín á nýja veginn til að prófa hvað þeir komi þeim hratt. Hjá slíku verður ekki komizt, þar sem steypur vegur er slík nýlunda, og eina ráðið er að hafa góða vegargæzlu þarna meðan mesta nýjabrumið er að fara af því að aka veginn og stjórnendur „trylli tækjanna“ eru að koma taugakerfi sínu í samt lag. Öllu kristilegri umferð verður þarna um helgar, þegar fjölskylduféður fara með fólk sitt út að aka. Þessa gætir nú strax að fjöldi bíla fer um nýja veginn um helgar til að „komast á steypu“, og hann verður áreiðanlega mikil skemmtiferðaleið í framtíðinni, enda við mjög fallett í grennd við hann, lygnir vogar og mosavaxið hraun.



Við

Mynd 247: Keflavíkurvegurinn steypdur. Þjóðviljinn 12. september 1963, bls. 7.

vorum svo heppnir að hitta Björn Jóhannsson, yfirverk stjóra, á veginum. Það er verið að ganga frá ýmsu þessa dagana og hann hafði stansað til að tala við Ólaf Torfason, sem var þarna á sópbil að hreinsa mól af köntunum. Björn hefur stjórnað verkinu við undirbyggingu vegarins og einnig hafði hann verkstjórn á hendi við byggingu Þrengslaveg ar. Hann sagði að erfitt væri að halda öikumönnum frá þeim kafla vegarins, frá Kapelluhrauni og að Kúagerði, sem enn væri ekki fullfrágenginn. Gæti verið töluvert varasamt fyrir menn að aka þennan kafla, af því enn væri ekki búið að fylla að brúnum steypa lagsins. Það er nokkuð þykkt og gæti farið illa fyrir þeim, sem lenti út af steypunni. Björn sagði að nú væru liðin þrjú ár síðan byrjað var að undirbyggja veginn. Hann sagði enn fremur að leiðin frá Engidal að Kúagerði væri um fimmtán kílómetrar. — Nær samfelld steypa er á þessari leið, nema fyrir ofan Hafnarfjörð.

Þar eru horfur á því að bærinn ætli að vaxa upp fyrir veginn og auk þess eiga bæjarbúar tíðum erindi þangað til sumarbústaða sinna. Verður því víst horfið að því ráði að byggja brú yfir leið Hafnfirðinga upp úr bæ sínum, til að leiðir þurfi ekki að skerast. Hagstæð skilyrði til slíkrar vegbrúar er hjá læknum og þar hefur ekki verið steyp enn.

Þar sem Björn lagði Þrengslavegin, og þar sem nú er mikið er talað um olíumöl til bráðabirgða á fáfarnari vegum, spurðum við hann hvort hann vildi láta leggja slíka mól á veg hans. Hann svaraði því neitandi og sagði að það hlyti að vera ríkur Svíi, sem héti krónu á hvern stein, sem losnaði.

Á leiðinni til Kúagerðis ókum við öðru hverju fram á menn, sem voru að vinna við veginn. Gerðar höfðu verið þensluraufar í hann og sumir voru að bera tjöru í raufamar. Áttu þeir eftir nokkurn spotta áður en því lyki. Þá voru menn að vinna við að fylla að steypuköntunum og enn aðrir voru að fylla

í göt, sem boruð höfðu verið i vegflötinn til að kanna hvað steypan væri sterk og þétt. Og þegar við brugðum okkur út af nýja veginum, fundum við bezt hverju munaði á vegum. Saga umferðar á Íslandi er í fáum stígum og raunar ákaflega einföld. Menn gengu og fóru á hestum, og þegar við hér á Íslandi breyttum kerruveg um okkar smám saman í bílvegi, þótti það mikil breyting. Malarvegir okkar ná nú orðið víða í þessu strjálbýla landi og raunar voru malarvegirnir eina færa leiðin til að koma á akvegasambandi sem víðast. Þótt þeir séu oft erfiðir yfirferðar, þá eru þeir engin vandræðalausn. Þeir eru aðeins það, sem við höfum haft efni á til þessa og það ber ekki að forsmá hlutverk þeirra. Það er raunar aðdúunarvert, að það skuli hafa verið hægt að leggja þá eins víða og raun ber vitni. Við, sem þarna vorum, höfum ekki persónulega reynslu af því, hvernig var að komast af kerruveginum á bílveginn. Við vitum hins vegar að sú var tíðin að ötulir ökumenn voru tvo daga að aka frá Akureyri til Borgarness og höfðu sig þó alla við. Og upphaf bílaaldar er miðaldra mönnum enn í fersku minni. En þegar við komum af gamla veginum á steypa helluna og fórum a. m. k. upp í sjöttu kílómetra hraða, þá hefur okkur óefað líðið eins og þeim, sem áður óku úr lækjunum og skorningunum upp á almennilega hlaðinn og malborinn veg.”

Í Þjóðviljanum þetta sama ár (1963) mátti lesa eftirfarandi frétt af „Fyrsta steypa þjóðveginum“.
Eðlilega lyktaði umfjöllunin af pólitík þess tíma, sem og svo oft áður: ²⁷⁵

“Fyrsti steinsteypa þjóðvegurinn á Íslandi er nú í sköpun; það er Reykjanesbraut, sem áður nefndist Keflavíkurvegur. Byrjað var að steypa í fyrra og lokið við 3,5 km og tæpa 11 í sumar, en frá Engidal til Keflavíkur eru 37,5 km. Breidd steypa vegarins er 7,5 m. Afköst steypuvélanna munu vera um 30 metrar á klst. Í steypuna hafa farið um 200 tonn af sementi á dag. Gert er ráð fyrir að hver km vegarins kosti um 5 milljónir króna.

Frá upphafi mannabyggðar

Þar til fyrir 50—60 árum voru troðningar í hrauninu eftir menn og hesta eini þjóðvegurinn suður á Reykjanes. Að ári verða 60 ár frá því vinna hófst við lagningu vegar frá Hafnarfirði um hraunin suður ströndina, en í fyrra var rétt hálf öld frá því sá vegur var tekinn í notkun.

Fyrr í sumar sagði Gísli Sigurgeirsson fyrrum verkstjóri frá meginatriðum í sögu þeirrar vegarlagningar, en hann vann við veginn þar til honum var lokið. Tækin þá voru hakar og skóflur, járnkarlar og „lyftitré“, handbörur og hestvagnar. Ræsi öll voru hlaðin og svo varð að leita að stórum hellum í hrauninu einhversstaðar yfir þau og bera þær síðan á handbörum.

Nýi vegurinn

Nú er komið að vinnubrögðum nútímans; við höfum hjólböruöldina iangt að baki.

Nú eru notaðar steypuvélar sem steypa 300—400 m langan kafla af 7,5 m. breiðum vegi á dag.

Byrjað var á undirbyggingu vegarins í nóv. 1960.

Mælingar á legu vegarins og útreikninga á undirbyggingunni gerði Ásgeir Torfason, verkfræðingur hjá Vegagerð ríkisins en Vegagerðin hefur undirbyggt veginn suður í Kúagerði. Eftir að kemur suður fyrir Hafnarfjörð liggur vegurinn víðast um fast hraun, nema í Kapelluhrauni og



Mynd 248: 10. júlí 1963. Unnið við að steypa Keflavíkurvegin 1963. Menn vinna við steypuvél sem notuð var til að steypa veginn, vélin gekk á brautarteinum þegar steyp var. Sveinn Þormóðsson / www.ljosmyndasafn.reykjavik.is.

Afstapahrauni þar sem hægt var að ýta hrauninu upp í undirbyggingu. Varð því að flytja fyllingarefni að og mun um millj. rúmmetra hafa farið í fyllingar. Meðalhæð fyllingarinnar á þessari leið mun vera rúmir tveir metrar, því þar sem katlar vru í hraunið þurfti sumstaðar allt að 7 m háar fyllingar. Undirbyggingin er öll úr þjöppuðu hraungrýti en oían á það var sett lag úr finna efni, blanda af mól frá Setbergi og bruna (gjalli) úr Öttastadargryfjunni. Ætti undirbyggingin því að endast a.m.k. næstu þúsund árin. — Íslenzkir aðalverktakar hafa undirbyggt veginn, frá Keflavík inn á Vogastapa og eru fyllingar á þeirri leið allmiklu lægri eða um 1,4 m. Breidd vegarins að ofan er 11,5 m, þar af 7,5 m steypfir en síðan 2ja m breiðar malarbrúnir beggja vegna.

Fullkomin véltækni

Snæbjörn Jónasson verkfræðingur hjá Vegagerð ríkisins hefur sagt fyrir um steypuna, en Ísl. aðalverktakar framkvæma verkið. Fullkomin Véltækni er notuð við vegagerðina. Grjótmulningsvél fyrirtækisins er í Hafnarfirði, hjá Þúfubarði og er þar tekið steypuefni, en auk þess fengið nokkuð hjá Grjótnámi Reykjavíkur og grjót til mólunar tekið í Fífuhammi og nokkuð suður hjá Straumi. Steypustöðin hjá Þúfubarði er sjálfvirk, fyrir 3 tegundir steypuefnis, sand og tvær tegundir af mól. vatn og sement. Steypustöðin er með sjálfvirkum rakamæli er ákvarðar vatnsmagnið í steypunni, og er þetta alger nýjung hérlendis. Steypustöðin er amerísk en hrærivélin sænsk — Til steypunnar hafa farið um 200 tonn af sementi á dag.



Mynd 249: 10. júlí 1963, vinna við lagningu Keflavíkurveg, Reykjanesbrautar. Maður stendur á steypuvél sem notuð var til að steypa veginn, vélin gekk á járnbraut þegar steyp var. Vörubíll losar hlass í vélina. Sveinn Þormóðsson / www.ljosmyndasafn.reykjavik.is.

Hjólборуöldin horfin

Vélar eru einnig notaðar til að steypa veginn. Hin fyrsta, niðurlagningarvélin, tekur við steypunni af bílunum sem flytja hana og dreifir úr henni. Þá tekur önnur vél við sem jafnar steypuna og þjappar. Báðar þessar vélar eru þýzkar og nýjar. Þá tekur þriðja vélin við og húðar steypuna með plasti. Það er gert til að verja steypuna uppgufun, svo hún þorni jafnt og hægt. Sú vél er amerísk. Loks, um sólarhring síðar, kemur svo fjórða vélin til sögunnar og sker raufir í steypuna, bæði langs og þvers, en þær eru síðan fylltar með asfaltfni. Þetta er gert í þeim tilgangi að ráða því hvernig steypa springur. Þegar að því kemur. Stálmótin sem vegplatan er steypfir eru þýzk. Yfirstjórn verksins af hálfu Ísl. aðalverktaka hefur Guðmundur Einarsson verkfræðingur, tæknilegur framkvæmdatjóri ísl. aðalverktaka (Auk hans eru framkvæmdastjórar fyrirtækisins Thór 0. Thórs og Gunnar Gunnarsson). Verkstjórar við vegarlagninguna hafa verið Björn Jóhannesson og við steypuna, bæði nú og í fyrra Björgvin Ólafsson.

Hver kílómetri í Reykjanesbrautinni: 5 milljónir króna - 14—15 kílómetrar steypfir

Byrjað var að steypa viku af júlí í sumar og hætt 30. Í ágúst og hafa verið steypfir tæpir 11 km í sumar en 3,5 í fyrra, svo nú er steypfir vegurinn orðinn 14—15 km langur, en frá Engidal við Hafnarfjörð til Keflavíkur eru 37,5 km. Gert er ráð fyrir að hver km steypfir vegarins kosti fullgerður um 5 millj. kr. — en viðhald verður líka hverfandi lítið.

Á kaflanum sem þegar hefur verið gerður er enn ósteypfir stuttur spölur við lækinn fyrir ofan Hafnarfjörð. en þar verður vegurinn hækkaður og malbikaður í haust. Er í ráði að þar verði síðar hægt að klippa veginn (sundur og gera undirgöng þegar byggðin ofan vegarins stækkar og umferðin þvert

yfir steypa veginn eykst frá því sem nú er. Ráðgert mun vera að steypa á næstu tveimur sumrum að steypa allan veginn til Keflavíkur.

Umferðarþunginn

Umferð um Reykjanesveginn mun nú vera um 110 bílar á dag til jafnaðar allt árið. Um veginn milli Kópavogs og Reykjavíkur fara um 10—12000 bílar á dag og milli Hafnarfjarðar og Kópavogs um 5 þús. bílar á dag. Umferð þessi er nokkuð jöfn allt árið. Um Austurveginn — austur yfir Fjall — fara 3—4 þús bílar á dag á sumrin, en á vetrum hrapar sú umferð niður, einkanlega á Vestur- og Norðurlandveginum. Það er hvorttveggja að þetta er fyrsti varanlegi þjóðvegurinn sem gerður er á Íslandi, enda hefur enginn vegur verið jafnmikið umræddur og þessi.

Hér skal ekki farið út í deilu manna um það hversvegna byrjað var að steypa veg til Keflavíkur, en t.d. ekki Austurveginn, til stærsta landbúnaðarhéraðs landsins, sem leggur nær 70 þús. manns daglega til. mjólk þeirra.



Mynd 250: Reykjanesbraut tvöfölduð. Höfundur Óli Haukur.

Annarleg vinnubrögð stjórnarvalda

Reykjanesbrautin hefur verið feimnismál ríkisstjórnarinnar. Þetta er fyrsti þjóðvegur landsins sem byrjað var að bauka við utan fjárlaga og er ríkið talið leggja veginn, enda Vegagerð ríkisins látin vinna alla undirbúningsvinnu við hann. Hitt er ljóst að vegur þessi er í alla staði þóknanlegur hinum bandarísku húsbændum ráðherranna, því þeir hafa heitið ríkisstjórninni láni til hans.

Mest umtal hefur það vakið hvernig verkum er skipt við gerð vegarins. Vegagerð ríkisins er látin mæla og vinna undirbúningsvinnuna, en síðan er einkaaðilanum afhent sjálf steypan. Heyrzt hefur sú afsökun að þetta væri verk sem væri Vegagerð ríkisins ofviða vegna vélakostnaðar, hún hefði ekki efni á að framkvæma slíkt verk. — Og ber kannski að skilja þetta sem viðurkenningu á, að eitt gróðafélag sé orðið öflugra en íslenska ríkið? Vitanlega kosta vélnar, sem keyptar hafa verið til verksins, steypustöðin “með öllu tilheyrandi og vélnar sem notaðar eru við að steypa veginn, margar milljónir kr.. t.d. munu niðurlagingarvélin Og þjöppunarvéldn hver um sig kosta 70 þús. mörk eða nálægt 800 þús. kr. En þrátt fyrir það finnst flestum Íslendingum, sem ekki eru hluthafar í Ísl. aðalverktökum eða öðru slíku gróðafélagi, að aðilinn til að eiga slíkar vélar sé fyrst og fremst einn á Íslandi: Vegagerð ríkisins.

Akvegir á Íslandi munu nú vera um 8 þús. km á lengd. Af þeim hafa nú verið steyptir 10—15 km — eða minna en 1/500. Það er því ærið verkefni fyrir höndum hjá Vegagerð ríkisins á næstu áratugum, því að sjálfsögðu eiga akvegir á landinu eftir að lengjast verulega í framtíðinni.

Því er spurt: Er það ætlun núverandi stjórnarflokka að Vegagerð ríkisins gegni því hlutverki í framtíðinni að leysa af höndum mælingar og undirbúningsvinnu undir steypu þjóðveganna — en síðan koma gróðafélög útvaldra með sín tól og skattleggi hvern fermetra steypis vegar sem þjóðin er látin borga? (Eða má vænta þess að heyra þau rök að Ísl. aðalverktakar geri þetta af einskærri förnfyssi og borgi með hverjum fermetra vegar?!). Það er naumast gerandi ráð fyrir að annað gróðafélag fari að kaupa slíkar veggerðarvélar, en eigi Vegagerð ríkisins ekki að kaupa slíkar vélar fengju Ísl. aðalverktakar því algera einokun á að steypa vegi á Íslandi. Það getur að vísu verið notaleg „vinnuhagræðing“ fyrir hluthafa í Ísl. aðalverktökum og erfingja þeirra, en kannski miður fyrir þjóðina.

Mogginn rómaði mjög á sínum tíma það afrek fyrrverandi forsætisráðherra að leigja sjálfum sér eina ársprænu ríkisins til nokkurra ára fyrir lítinn pening, en Mogginn hefur enn ekki getið þess afreks núverandi forsætisráðherra að rétta syni sínum og félögum hans í þriflokkunum, einokunaraðstöðu

til að steypa þjóðvegi á landinu. Svona fullkomið er Moggans lítillæti. (Og það skyldi þó aldrei vera að hluthafaskrá Ísl. aðalverktaka hafi skyggt á það að Tíminn kæmi auga á þetta afrek?) Það er almennt fagnaðarefni, að byrjað skuli á því að gera varanlega þjóðvegi á landinu. En flestir landsmenn, sem ekki eru hluthafar í Ísl. aðalverktökum, en hinsvegar þátttakendur í því að greiða kostnað við vegagerð á Íslandi, munu ætla Vegagerð ríkisins annað og meira hlutverk en vera undirbyggingarstofnun Ísl. aðalverktaka og einskonar útborgunarskúr ríkisins til gróðafélaga. - v J. B.”



Mynd 251: 10. júlí 1963, vinna við lagningu Keflavíkurvegjar, Reykjanesbrautar. Maður vinnur með steinsög á nýsteyptum veginum. Sveinn Þormóðsson / www.ljosmyndasafn.reykjavik.is.

Forsaga þess að vegurinn varð steinsteyptur er sú að haustið 1958 flutti Ólafur Thors þingmaður tillögu

til þingsályktunar um lagningu steinsteypts vegar frá Hafnarfirði um Keflavík og Garð til Sandgerðis. Tillögunni var vísað til fjárveitinganefndar. Lítið gerðist í þeim málum þar til árið 1960 þegar Jón Skaftason tók málin í sínar hendur og flutti aftur tillögu til þingsályktunar um þetta sama mál. Þeirri tillögu var einnig vísað til fjárveitinganefndar og virðist þá hafa komist skriður á málið því sama ár gaf ríkisstjórnin það út að hafist skyldi handa við að leggja þennan margumrædda veg.²⁷⁶ Framkvæmdin við Suðurnesjavegin var viðamikil og efnisfrek:²⁷⁷

„Samkvæmt upplýsingum frá vegamálastjóra er Suðurnesjavegur byggður samkv. þýzkum stöðlum um fyrsta flokks þjóðvegi. Lega hans í hæð og fleti er reiknuð fyrir 100 km. á klst. Akbrautin er 7,5 m. breið og tveggja metra breiðir vegbakkar hvorum megin hennar. Í undirbyggingu vegarins hafa verið notaðir um 1.500.000 rúmmetrar af fyllingarefni og sprengdar [sic] hafa verið úr vegarstæðinu 55.000 rúmmetrar af klöpp og fjarlægðir 200.000 rúmmetrar af moldarjarðvegi, 32.785 metrar af akbrautinni er úr 22 cm. þykkri steinsteypu og í hana hafa farið 55.200 rúmmetrar af steypu og 160 tonn af steypustyrktarjárni. 3.780 km. af akbrautinni er úr malbiki, 9 cm. þykku, nema stuttur tilraunakafti, þar sem malbikið er 5 cm. Í þennan hluta akbrautarinnar hafa farið 5.650 tonn af malbiki með 400 tonnum af asfalti“.

Kostnaður við slíkar vegaframkvæmdir er umtalsverður og því þurfti að leita leiða til að afla fjár til verksins. Ákvörðun um að setja upp tollskúr var tekin þar sem ökumenn skyldu greiða sérstakt gjald aðra leiðina til að mega aka veginn. Sú ákvörðun átti eftir að skapa mikla óánægju meðal fólks, sér í lagi meðal Suðurnesjamanna, og upp hófust mikil blaðaskrif um málið. Fólk var mjög undrandi yfir því að slíkt gjald skyldi aðeins lagt á þennan eina veg og taldi það vera mismunun þar sem að þetta þekktist hvergi annars staðar á landinu. Vegatollur þessi var notaður til að borga lánið sem tekið hafði verið til að gera veginn. Vegaframkvæmdir voru yfirleitt kostaðar með framlagi ríkissjóðs.²⁷⁸ Sagan segir að margur hafi ekið Krýsuvíkurleiðina til að sleppa við að greiða gjaldið en það þótti afar hátt í þá daga.

Tollur þessi var við lýði frá árinu 1965 til loka ársins 1972 en þann 31. desember það sama ár var innheimtu umferðargjalds hætt.²⁷⁹

Mynd 5: Mótmæli við tollskúrinn móts við Straumsvík (Faxi 1965:145).

Steypti vegurinn markaði ekki einungis tímamót í sögu Suðurnesjamanna heldur einnig í sögu

276 Faxi, október 1960, „Steinsteyptur vegur til Suðurnesja.“ 8. tbl., XX. árg.

277 Faxi, nóvember 1965, „Nýi Suðurnesjavegurinn opnaður fyrir umferð.“ 9. tbl., XXV. árg.

278 Ingvar Guðmundsson, desember 1965, „Vegatollurinn á hinum nýja Keflavíkurvegi.“ Faxi, 10. tbl., XXV. árg.

279 Vegminjasafnið, 1983, 28. febrúar. Hér á eftir eru upplýsingar um byggingu Reykjanes-brautar og innheimtu umferðargjalds þar. Einar H. Kristjánsson tók saman

vegagerðar á Íslandi því hann var, sem fyrr er lýst, fyrsti steypiti vegurinn í þjóðvegakerfi landsins. Flutningsgeta jókst gífurlega í kjölfarið og öll umferð bifreiða milli Suðurnesjanna og höfuðborgarsvæðisins varð miklu greiðfærari. Þetta olli einnig straumhvörfum í öllum samskiptum milli íbúa þessara svæða og átti sinn þátt í því að atvinnulífið á Suðurnesjum eflist þó nokkuð. ²⁸⁰

Í Morgunblaðinu 1966 er „nýja“ Keflavíkurveginum lýst sem upphafi að „Nýju tímabili í vegaf framkvæmdum“: ²⁸¹

„Allt frá því, að bifreiðainnflutningurinn var gefinn frjáls árið 1961 og til þessa dags, hefur bifreiðaeign landsmanna farið mjög vaxandi, og t.d. hafa frá s.l. áramótum um 2500 nýir bílar verið teknir í notkun, en alls hafa nær 20.000 bílar verið fluttir inn frá 1961. Það gefur auga leið, að þessi mikli bifreiðainnflutningur kallar á nýjar og stórhuga framkvæmdir í vegagerð.“

Það er í rauninni næsta ótrúlegt hverju Íslendingar hafa fengið áorkað í tíð einnar kynslóðar í vegagerð um land allt, en segja má, að landið sé nú allt komið í vegasamband, þótt það sé að vísu nokkuð árstíðabundið og einstaka veitir hafi ekki fengið vegi, en það er þó mjög fátítt. Þessi mikla vegagerð hefur kostað mikið fé og mikið átak fyrir fámenna þjóð að framkvæma á svo stuttum tíma.

En nú er að því komið, að nýr þáttur hlýtur að hefjast í vegaf ramkvæmdum á Íslandi, og má segja, að hinn nýi Keflavíkurvegur sé upphafið að því nýja tímabili í vegaf ramkvæmdum Íslendinga, sem framundan er... —”

Steypiti vegurinn var, sem fyrr sagði, formlega opnaður þann 26. október árið 1965. Þeir sem fyrstir fóru um hann voru þáverandi vegamálastjóri og Ingólfur Jónsson samgönguráðherra á þeim tíma en þeir þurftu ekki að greiða vegatoll. Það var aftur á móti Valgeir Sighvatsson bifreiðarstjóri sem fékk miða nr. 1 þar sem hann var í áætlunarferð á rútabifreið sem hann ók. Valgeir sagði að mikil bylting hafi orðið að fá þennan veg þar sem áður hafi tekið um tvær stundir að aka frá Reykjavík til Keflavíkur. ²⁸²

Þegar vegurinn var tekinn í notkun var öllu millilandaflugi beint til Keflavíkurlflugvallar með tilheyrandi aukinni umferð.

Í Alþýðublaðinu sama ár hafði skömmu áður verið fjallað um „Tollskýli í byggingu hjá Straumi“: ²⁸³

„Framkvæmdir eru nú hafnar suður við Straum, en þar mun á næstunni rísa tollskýli, þar sem vegtollur verður heimtur af þeim sem um hinn



Mynd 252: Tollskýlið við Reykjanesbraut (Keflavíkurvegur) í byggingu. Tveir menn í byggingavinnu með hjólbörur. Ljósmyndari ókunnur / www.ljosmyndasafn.reykjavik.is.



Mynd 253: Valgeir Sighvatsson við langferðabifreið sína 1962. Víkurfréttir 2008.

²⁸⁰ Alþingi. 1990. „52. Tillaga til þingsályktunar um tvöföldun Reykjanesbrautar“. 113. löggjafarþing. 52. mál. Flm.: Hreggviður Jónsson, Ingi Björn Albertsson og Ellert Eiríksson

²⁸¹ Morgunblaðið, 12. júlí 1966, bls. 12

²⁸² Valgeir Sighvatsson. 2009, 25. júní. Viðtal Karls Einarssonar við Valgeir Sighvatsson. Reykjanesbrautin fyrr og nú. Birgitta María Vilbergsdóttir, Elín Ólafsdóttir og Karl Einar Óskarsson.

²⁸³ Alþýðublaðið 5. október 1965, bls. 2

nýja Suðurnesjaveg fara. Þegar farið er suður eftir er skýlið vinstra megin við veginn, sem hefur verið breikkaður á stuttum kafla, þannig, að stöðvunin við skýlið verði örugglega ekki til hindrunar fyrir umferðina úr gagnstæðri átt. Tollurinn mun aðeins verða heimtur á annarri leiðinni, þ.e.a.s. þegar farið er suður eftir, og samkvæmt þeim upplýsingum, sem blaðið aflaði sér í gær mun ekki hafa verið ákveðið hve háur tollur verður þarna tekinn af vegfarendum. En ákvörðunar um það er vafalaust að vænta áður en langt um líður, þar sem tilkynnt hefur verið að taka eigi nýja veginn í notkun undir lok þessa mánaðar og verður þá strax byrjað á innheimtunni.



Mynd 254: Frá byggingu gjaldskýlisins við Keflavíkurveginn ofan Straums. Alþýðublaðið 5. október 1965, bls. 2.

Er ljósmyndari blaðsins átti leið um suður hjá Straumi í gærðag, voru verkamenn að búa til plan, sem tollskýlið verður reist á, og búið var að grafa fyrir vatni og frárennsli. – EG.“

Í grein í Faxa árið 1965 má lesa eftirfarandi; „Nýi Suðurnesjavegurinn opnaður fyrir umferð“:²⁸⁴

„Suðurnesjavegurinn nýi hefur verið opnaður fyrir almennri umferð, og er þegar hafin innheimta hins margumrædda vegatolls. Við staddir opnun vegarins voru samgöngumálaráðherra, Ingólfur Jónsson frá Hellu og vegamálastjóri Sigurður Jóhannsson, og urðu þeir, fyrstir til að greiða vegatollinn. Fjöldi manns hafði safnast saman við tollskýlið við Straum og hafði lögreglan úr Hafnarfirði og Reykjavík nokkurn viðbúnað, þar sem búizt var við nokkurri andstöðu og hörðum mótmælum vegfarenda eins og reyndar kom á daginn. En innheimta vegagjaldsins fór friðsamlega fram, enda var slagveðursrigning og rok og lítið hægt að aðhafast. —

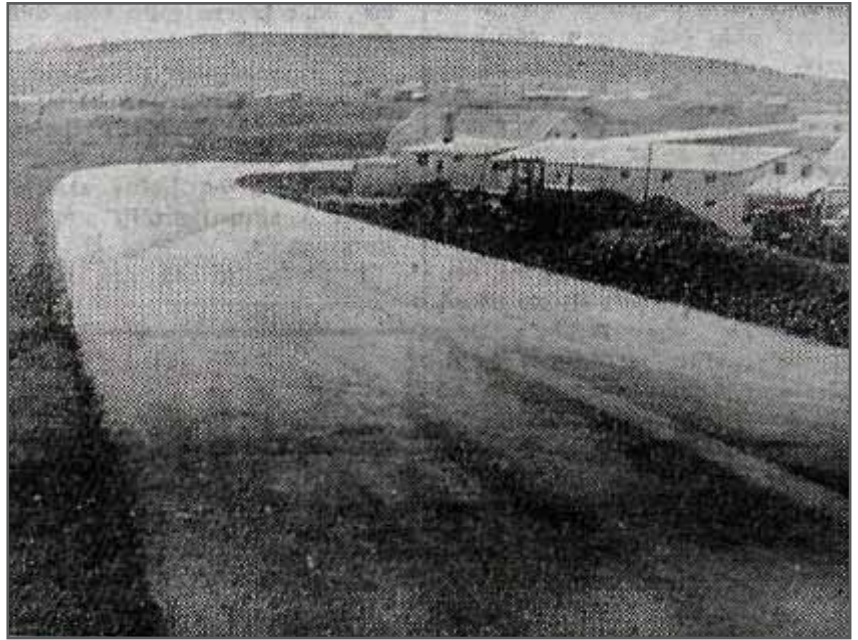
Næst á eftir ráðherrabílnum og bíl vegamálastjóra kom langferðabíll úr Reykjavík og síðan samfelld röð bíla, er allir greiddu vegagjaldið, en nokkrir bílstjóranna mótmæltu þó vegatollinum fullum hálsi. — Viðstaddir opnun vegarins voru fréttamenn frá blöðum og útvarpi,

og er þeir hurfu á brott var ástand mála komið í eðlilegt horf og umferðin um veginn orðin stöðug. Samkvæmt upplýsingum frá vegamálastjóra er Suðurnesjavegur byggður samkv. þýzkum stöðlum um fyrsta flokks þj öðvegi. Lega hans í hæð og fleti er reiknuð fyrir 100 km. á klst. Akbrautin er 7,5 m. breið og tveggja metra breiðir vegbakkar hvorum megin hennar. Í



Mynd 255: Mótmæli við gjaldskýlið. Morgunblaðið 25. september 1965.

undirbyggingu vegarins hafa verið notaðir um 1.500.000 rúmmetrar af fyllingarefni og sprengdar hafa verið úr vegarstæðinu 55.000 rúmmetrar af klöpp og fjarlægðir 200.000 rúmmetrar af moldarjarðvegi, 32.785 metrar af akbrautinni er úr 22 cm. Þykkri steinsteypu og í hana hafa farið 55.200 rúmmetrar af steypu og 160 tonn af steypustyrktarjárni. 3.780 km. af akbrautinni er úr malbiki, 9 cm. Þykku, nema stuttur tilraunakafli, þar sem malbikið er 5 cm. í þennan hluta akbrautarinnar hafa farið 5.650 tonn af malbiki með 400 tonnum af asfalti. Eftir er að malbika 926 m. kafla ofan Hafnarfjarðar og verður það væntanlega gert á næsta ári.



Mynd 256: Keflavíkurvegurinn malbikaður í gegnum Hafnarfjörð 1967. Reykdalssmiðjan. Þjóðviljinn 2. ágúst 1967, forsiða.

Vegagerð ríkisins gerði 15,7 km.

af undirbyggingu vegarins frá Engidal til Kúagerðis, en íslenzkir aðalverktakar s.f. gerðu 21,8 km. af undirlagi vegarins, frá Kúagerði að bæjarmörkum Keflavíkur. Slitlag allt, bæði steipt og malbikað er lagt af íslenzkum aðalverktökum s.f. — Heildarkostnaður við veginn, að loknum framkvæmdum ofan Hafnarfjarðar á næsta ári, er áætlaður 260—270 millj. kr. Þrátt fyrir mjög óhagstætt tíðarfar aka menn nú á malbiki og steinsteypu alla leið til Reykjavíkur. Þó mun enn ekki að fullu lokið við að tengja þessa nýju braut þjóðvegum sunnan Kúagerðis né ganga frá umferðarskiltum. Mun þessu verki hraðað eins og kostur er. — (Frétt).“

Og í Þjóðviljanum árið 1967: ²⁸⁵

„Keflavíkurvegur malbikaður ofan við Hafnarfjörð - Keflavíkurvegur hefur nú um nokkurra vikna skeið verið lokaður fyrir umferð frá Engidal að Krýsuvíkurvegi, en þar á milli er kaflinn sem eftir var að ganga frá er vegurinn var steiptur á sínum tíma. Er verið að ljúka við að malbika þennan vegarspotta nú í dag. Verður vegurinn opnaður til umferðar um helgina, en lokað aftur nokkra daga í næstu viku meðan verið er að vinna að fullnaðarfrágangi.“

„Mótmælafundur í Keflavík gegn vegatolli á Reykjanesvegi

Mótmælafundurinn, sem haldinn var 19. október síðastliðinn hér í Keflavík gegn væntanlegum vegartolli, var geysifjölmennur og sá fjölmennasti, sem hér hefur verið haldinn. Munu hafa sótt hann milli sjö og átta hundruð manns víðs vegar að af Suðurnesjum. Framsögu fyrir fundarboðendur, sem var Félag íslenzkra bifreiðaeigenda, voru þeir Ingvar Guðmundsson, kennari, og Arinbjörn Kolbeinsson, formaður FÍB. Þrír af þingmönnum Reykjaneskjördæmis, þeir Matthías Mathiesen, Sverrir Júlíusson og Jón Skaftason, voru viðstaddir og tóku 2 þeirra þátt í umræðunum, en samgöngumálaráðherra og vegamálastjóri mættu ekki, þrátt fyrir ítrekuð boð um að sitja fundinn. Umræður fóru mjög vel og virðulega fram og var algjör einhugur á fundinum gegn hinum væntanlega vegartolli. Þrjár ályktanir voru bornar fram og voru þær í nokkrum liðum, hver fyrir sig. Þeir liðir ályktananna, sem fluttu þakklæti til ríkisstjórnarinnar fyrir að steypa þennan veg voru allir felldir, en þeir liðir, sem eingöngu voru mótmæli gegn vegartollinum voru einróma samþykktir.

Fundurinn hófst klukkan 9 um kvöldið og stóð til klukkan 1 eftir miðnætti, og var sami mannfjöldinn allan tímann. Hátalarar voru settir upp úti og hlýddu menn ýmist á umræður í bilum sínum eða standandi úti á götunni, þótt rigningskúrir væru.- hjs.“

Hvað sem öllum mótmælum leið, hvort sem gjaldtakan þótti um of svæðisbundin eða hún óhefðbundin,

náði tollheimtan fram að ganga og varði allt fram til ársins 1972, sem fyrr sagði, en þá var hún aflögð, enda kostnaður við vegaf framkvæmdina þá sagður upp greiddur.

Tíminn fylgdi framangreindu ferðalagi frá árinu 1963 eftir með skrifum tveimur árum síðar, eða í mars 1965; „Malbika það sem eftir er af Keflavíkurveginum“:²⁸⁶

„Ákveðið hefur verið að malbika það sem eftir er af Keflavíkurveginum, eða um 22. km. frá Kúagerði til Keflavíkur. Mun það aðallega gert vegna þess, að talsvert ódýrara er að malbika veginn en að steypa hann a. m. k. fyrst um sinn.

Blaðið hringdi í dag í vegamálastjóra, Sigurð Jóhannsson, og staðfesti hann, að það, sem eftir er Keflavíkurvegarins, yrði malbikað, þótt slík ákvörðun væri að vísu ekki formlega afgreidd enn þá. Eru um 22 km eftir af veginum, frá Kúagerði til Keflavíkur, og verður þessi kafli malbikaður í sumar, þannig að vegur inn ætti að verða fullgerður á þessu ári.

Þegar er búið að steypa um 23 km, þ. e. frá Hafnarfirði að Kúagerði, og var í fyrstu áætlað að steypa allan veginn. Nú hefur þetta breytzt, aðallega vegna kostnaðarins.

Undirbyggingu vegarins til Keflavíkur er að mestu lokið, en þó mun eftir að gera smáhækkunar á stöku stað til þess að forðast snjóþyngsli. – E.J. “

Í Fréttablaðinu árið 2003 er fjallað um tvöföldun „Reykjanesbrautarinnar“ og rætt við verkstjóran, Guðmund Þór Ágústsson, undir fyrirsögninni: „Reykjanesbraut tvöfölduð“:²⁸⁷

„Auðvitað er ég ánægður með að loks sé lagt fjármagn í vegagerð í þéttbýlinu. Ekki vanþörf á, því vegakerfið okkar er svolítið vel sprungið,“ segir Guðmundur Þór Ágústsson verkstjóri, en hann stýrir framkvæmdum í Kúagerði, þaðan sem vinnuflokkar eru gerðir út við stækkun Reykjanesbrautar. Guðmundur Þór er Reykvikingur og hefur starfað við stórframkvæmdir á borð við þessar frá árinu 1987, síðast við álverið við Grundartanga. Aðspurður um hversu langur undirbúningstíminn hafi verið segir hann mikla pressu hafa verið undanfarin tvö ár frá Suðurnesjamönnum. Í raun megi líta á þann tíma sem undirbúningstíma í ákveðnum skilningi.

„Þeir hafa lagt hart að bæði ríki og bæ í þeim efnum og menn búnir að velta þessu fyrir sér fram og til baka og margteikna þetta. Þeir eru voðalega kátir núna, þykist ég vita.“

Allt efni er tekið úr námum við Kúagerði auk þess sem það kemur einnig við skeringar svokallaðar meðfram vegum. Verklök þessa 1. áfanga eru fyrirhuguð í nóvember árið 2004. Guðmundur segir þá leika sér að því að skila á réttum tíma enda aðstæður hinar ákjósanlegustu.

„Upp undir 40 manns starfa við þetta og við höfum meðal annars yfir að ráða sjö til átta trukkum sem taka yfir 30 rúmmetra hver. Til að moka á trukkana höfum við svo stórar 65 tonna gröfur.“

Karlmennin“ sem stjórna þessum stórvirku vinnuvélum segir Guðmundur Þór ljúf sem lömb.

Innifalin í verkinu eru tvö mislæg gatnamót, sem Guðmundur Þór segir í raun brúarframkvæmdir.

Hann segir að vinnunni verði hagað þannig að litlar sem engar truflanir verði á umferð. „Gatnamótin



GUÐMUNDUR ÞÓR ÁGÚSTSSON
Allt bendir til að á þessu svæði verði mjög eftirsóttar líðir í framtíðinni.

Mynd 257: Guðmundur Þór Ágústsson útskýrir framkvæmdirnar. Fréttablaðið, 18. janúar 2003, bls. 21.

286 Tíminn, 7. mars 1965, bls. 16

287 Fréttablaðið, 18. janúar 2003, bls. 21

eru í tengslum við vegi sem liggja inn í Vatnsleysu og hverfi sem er niður af Hvassahrauni. Þetta er framtíðarhverfi og ég geri ráð fyrir því að þarna verði mjög eftirsóttar lóðir áður en langt um liður. Þarna verður fínt að búa.“ Hann segist sjálfur vel geta hugsað sér búsetu þarna og það auk annars hvetji sig til að huga vel að umhverfisþáttum í tengslum við framkvæmdina.

Vinnuflokkarnir eru nú að vinna sig í átt að Straumsvík og svo í áttina að Vatnsleysu. Svæðið sem um ræðir heitir Strandaheiði og Afstapahraun. Brúarsmiðin hefst svo í febrúar.

Ekki er fyrirjáanlegt hversu Vegagerðin kemur til með að bjóða þetta út í mörgum áföngum. Það er á teikniborðinu og þarf að fara í gegnum skipulagsyfirvöld. En framhald verður augljóslega því stækkun Reykjanesbrautar er á vegaáætlun.

Guðmundur Þór er inntur eftir því hvernig honum hafi litist á hugmyndir um járnbraut milli Keflavíkur og Reykjavíkur. Honum þykir í raun tóm mál um að tala“.

Tvöföldun Reykjanesbrautarinnar

Í dag, 2012, tuttugu árum eftir að frumvarpið um tvöföldun Reykjanesbrautar²⁸⁸, hefur brautin verið tvöfölduð nánast alveg milli Hafnarfjarðar (Reykjavíkur) og Reykjanesbæjar (Keflavíkur) að kaflanum frá kirkjugarðinum í Hafnarfirði að Lónakoti slepptum.

Umferð um Reykjanesbrautina hefur aukist jafnt og þétt í gegnum tíðina og því miður með aukinni slysatíðni. Augljósar úrbætur voru að aðskilja akstursstefnur til að draga úr slysum.

Tillaga til þingsályktunar á Alþingi um tvöföldun Reykjanesbrautarinnar var fyrst flutt af Kolbrúnu Jónsdóttur og Júlíusi Sólnes á þinginu árið 1987 til 1988. Umferðin á Reykjanesbrautinni hafði aukist jafnt og þétt og fjöldi bifreiða sem um hana óku náði yfir 8000 bifreiðum á sólarhring í september 1988. Þrátt fyrir það fékk sú umræða engan hljómgrunn í það skiptið.²⁸⁹

Lagning fullkominnar hraðbrautar með aðskildum akstursstefnum þótti mörgum jafn nauðsynlegt og það var að leggja veg með bundnu slitlagi á milli Keflavíkur og Reykjavíkur áður. Í janúar 1992 bárust samgönguráðherra áskoranir frá um fjögur þúsund manns um nákvæma athugun á hugmynd nokkurra aðila um tvöföldun Reykjanesbrautar. Á árunum 1987–1992 voru þingsályktunartillögur, um tvöföldun Reykjanesbrautar frá Hafnarfirði að Flugstöð Leifs Eiríkssonar, fluttar sex sinnum á Alþingi.²⁹⁰

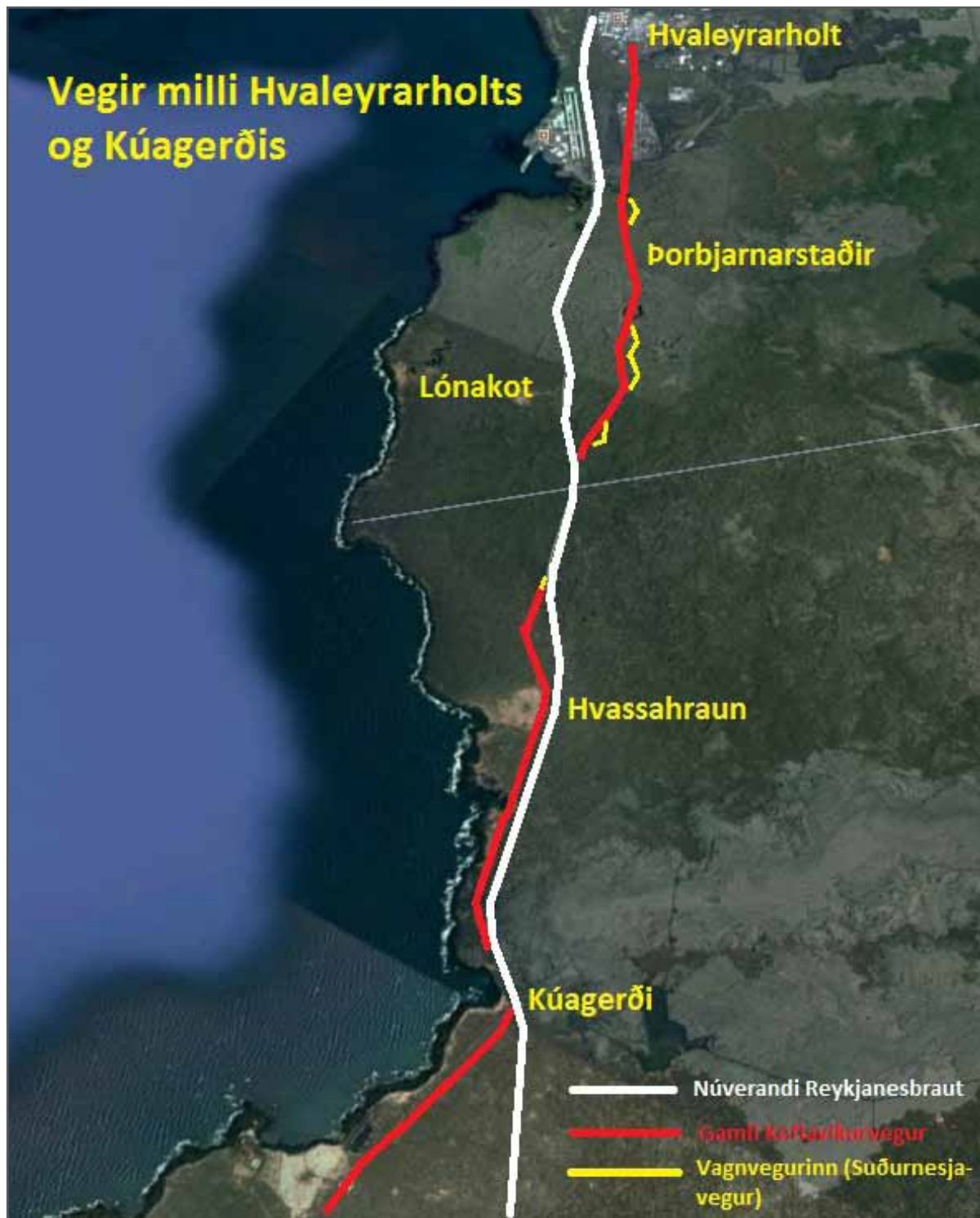


Mynd 258: Reykjanesbraut tvöfölduð. Kúagerði og gatnamót að Strandarvegi. Visir.is, 23. janúar 2008.

288 Alþingi. 1992. „258. Tillaga til þingsályktunar um tvöföldun Reykjanesbrautar“. 116. löggjafarþing. 216. mál. Flm.: Árni R. Árnason, Salome Þorkeldsdóttir, Árni M. Mathiesen, Sigríður A. Þórðardóttir og Ingi Björn Albertsson

289 Alþingi. 1990. „52. Tillaga til þingsályktunar um tvöföldun Reykjanesbrautar“. 113. löggjafarþing. 52. mál. Flm.: Hreggviður Jónsson, Ingi Björn Albertsson og Ellert Eiríksson

290 Alþingi. 1992. „258. Tillaga til þingsályktunar um tvöföldun Reykjanesbrautar“. 116. löggjafarþing. 216. mál. Flm.: Árni R. Árnason, Salome Þorkeldsdóttir, Árni M. Mathiesen, Sigríður A. Þórðardóttir og Ingi Björn Albertsson



Mynd 259: Loftmyndin sýnir vegi á milli Hvaleyrarholts í Hafnarfirði og Kúagerðis á Vatnsleysuströnd; Núverandi Reykjanesbraut (hvít lína), Keflavíkurveginn gamla (rauð lína) og Suðurnesjaveginn, vagnveginn, gul lína. Höfundur.

Strandarvegurinn

Þegar Strandarveginum frá Hafnarfirði til Keflavíkur var lokið árið 1912, orti Guðmundur eftirfarandi erindi.²⁹¹

„Hér með vinnu langri lýkur,
er liggur meðfram sjávarströnd.
Frá þessu verki þjóðin vikur
með þreyttan fót og lúna hönd.
En nú er vegur gjörður greiður
gegnum hraun og klettarið.
Framfarirnar hljóti heiður
og heillaríka mannvirknið.
Var hér áður yfirferðar
örðugt ferðalýð,
því að ekki þekktust gerðar,
þarfleg vegasmíð.
Nú er yndi um að ríða
áður grýttan foldarrann,
leiðin ofur vönduð víða,
verkið lofar meistarann.“



Mynd 260: Strandarvegurinn. Höfundur.

Sigurgeir Gíslason í Hafnarfirði var verkstjóri við þessa vegagerð.

Flokksstjórar hjá honum voru Jón Einarsson frá Hafnarfirði og þrjú síðustu árin Gísli Sigurgeirsson, sonur verkstjórans, er þá var 17 ára.

Sumarið 1912, síðasta sumar vegagerðarinnar, var Guðmundur í Móum í vegavinnuflokki hjá Gísla, og voru þeir þá að vinna innarlega á Stapanum. Guðmundur þótti þar sem annars staðar glaður og góður félagi. Þar í flokki með Guðmundi voru Sólmundur Einarsson kennari og Guðmundur R. Oddsson (Guðmundur úr Grindavíkinni). Þeir félagar kváðust á í tjaldinu, þegar tækifæri gafst. Eitt sinn var það, að Gísli flokksstjóri sendi Guðmund í Móum til Jóns Einarssonar flokksstjóra í hinum flokknum, þeirra erinda að fá lánaðan torfristuspaða. Þegar Guðmundur kom til þeirra félaga þurfti hann að spjalla við ýmsa og var næstum búinn að gleyma erindinu. Þegar hann rankaði við sér segir hann við Jón flokksstjóra: Svo var ég nú sendur, Jón, frá seggnum lyndisglaða með þá fríðu bragarbón að biðja um ristuspaða.

Á þessum tíma höfðu flokksstjórar í kaup kr. 3,60 á dag, úrvals verkamenn kr. 3,20, en aðrir karlmenn kr. 3,00 fyrir 10 tíma vinnu.

Veginum var lokið á klöppinni ofan við Háabæ í Vogum í október 1912.“²⁹²

291 Guðmundur A. Finnbogason. 1978. Sagnir af Suðurnesjum og sitthvað fleira sögulegt. Setberg. Reykjavík

292 Fréttaveita HS,187. tölublað - 15. september 2003 - 10. árg, bls. 6

Kaupmaðurinn Einar Einarsson í Grindavík

Og þá er loksins komið að því að fjalla um meginmarkmið þessa verks; „gamla Grindavíkurvegin“.
Eins og eðlilegt má teljast verður byrjað á að fjalla um aðdraganda vegagerðarinnar. Í því sambandi verður ekki komist hjá því að fjalla um Einar Einarsson, kaupmann í Grindavík, á tímum mikilla samfélagsbreytinga og -þróunar í upphafi 20. aldar.

Einar Einarsson, kaupmaður í Grindavík, var einn helsti hvatamaðurinn að lagningu vagnvegar til Grindavíkur í upphafi 20. aldar. Einar í Garðhúsum var þá mikilsvirkur í verslun í bænum og hafði verulegra hagsmuna að gæta, bæði varðandi inn- og útflutning sem og aðgengi að bænum á þeim tíma. Þegar Einar varð sextugur árið 1932 mátti lesa eftirfarandi ummæli um hann í Tímanum: ²⁹³



Mynd 261: Einar Einarsson, kaupmaður.

„Einar Einarsson kaupmaður í Grindavík varð sextugur að aldri 16. apríl s. l. Hann hefir verið óvenjulegur brautryðjandi í sínu héraði. Munu hér nefnd nokkur þau dæmi, sem gestir veita helzt eftirtekt þeir er til Grindavíkur koma. Einar beitti sér fyrir því að lagður var akvegur þvert yfir Reykjanesskaga frá Arnarstapa að Grindavík, mest yfir hraun, sem áður var illsfært um. Komst á samkomulag í þorpinu með hans forsjá að hlutur væri tekinn af hverjum bát í veginn, unz hann yrði fullger. Meðan veglaust var frá Grindavík til Reykjavíkur tók sú ferð tvo daga, en nú tvo klukkutíma. Á sama hátt er nú verið að koma upp vandaðri steinbryggju fyrir báta Grindvíkinga. Taka bifreiðar nú aflann við bátshlið, en áður varð að bera fiskkippurnar úr flæðarmáli yfir hraungrýtið í lendingunni.“

Í Morgunblaðinu árið 1997 birtist grein um Einar í Garðhúsum undir fyrirsögninni „100 ár liðin frá opnun verslunar hans í Grindavík“: ²⁹⁴

„Einar Einarsson, bóndasonur frá Garðhúsum í Grindavík, var aðeins tuttugu og fjögurra ára er hann sótti um verslunarleyfi til sýslunefndar og sýslumanns Gullbringu- og Kjósarsýslu. Ekki þarf að efa að þurft hefur kjark og mikið áræði til þeirrar ákvörðunar.

Í búðinni hjá Einari fékkst allt milli himins og jarðar, bæði stórt og smátt. Þar ægði saman óskyldustu hlutum eins og sápu og súkkulaði eða sykri og pipar. Og margs konar varningur hékk í loftinu, einkum búáhöld, og blikuðu eins og stjörnur á heiðskiru húmkvöldi.

Að fá leyfi til verslunarreksturs þá var ekki kvaðalaust, til dæmis þurftu menn að vera bindindismenn og stúkubundnir. Ekki var leyfið heldur gefins því það kostaði fimmtíu krónur sem voru miklir peningar árið 1897. Leyfi sitt til reksturs sveitaverslunar í Grindavíkurhreppi fékk Einar svo staðfest með bréfi frá sýslumanni hinn 1. maí með því skilyrði að sækja leyfisbréfið til Hafnarfjarðar á skrifstofu sýslumanns og greiða tilgreinda upphæð, fyrr mætti ekki hefja reksturinn.

Þegar eftir það hófst Einar handa og reisti verslunarhús miðsvæðis í hreppnum fyrir ofan lendinguna í Járngerðarstaðahverfi. Staðsetningin hefir að sjálfsögðu einnig miðast við það að vera sem næst sjómönnunum, því öll úttekt myndi greiðast með sjávarafla hvers og eins.

Við þetta er því til að bæta að stórbóndinn Lárus í Grímstungu sagði mér, höfundu þessarar greinar, svo frá er ég heimsótti hann í Vatnsdalinn sem oftast að hann hefði í mörg haust rekið stóðhesta til Grindavíkur eingöngu fyrir Einar bónda og kaupmann í Garðhúsum. Hann hefði staðgreitt hrossin og veitt vel bæði í mat og drykk. Sagði hann mér að þessi viðskipti hefðu verið þau ánægjulegustu sem hann hefði átt, og bætti því við að þar hefði verið maður að sínu skapi. Ekki er ólíklegt að einmitt þessir hestar hafi borið mikið af varningi Grindvíkinga.

293 Tíminn, 3. maí 1932, bls. 69

294 Mbl.is, 13. des. 1997

Einar í Garðhúsum hafði áður en hann hóf kaupmennsku verið sjómaður á bátum föður síns frá sextán ára aldri til tvítugs, en þá byrjaði hann með sinn eigin bát og var formaður á þeim báti næstu fjögur árin. Honum tókst vel til við formennskuna og átti, eftir því sem best verður séð, bjarta framtíð í útgerð og fiskverkun auk búskapar. En það var nokkuð sem hann gat ekki fellt sig við og það voru verslunarhættir þess tíma.

Ég vil svo sjálfur bæta því við að ég minnst þess að við vegginn til vinstri var bekkur til þess að tylla sér á, því fyrir utan það að vera líka pósthús var búðin samkomustaður fólksins og fréttamiðstöð.

Einari í Garðhúsum tókst ætlunarverk sitt, verslunin jókst jafnt og þétt svo og útgerð hans, fiskverkun og búskapur. Fyrir en varði var hann orðinn einn af umsvifamestu athafnamönnum á sínum tíma.



Mynd 262: Einarsbúð, málverk eftir Gunnlaug Scheving. Gunnlaugur átti heima í Grindavík á fjórða áratugnum og myndin er ómetanleg heimild um þessa verzlun, þar sem ótal margt fékkst og allt var hvað innan um annað. www.mbl.is 12. nóvember 2002. Eigandi: Listasafn Reykjavíkur.

Einar í Garðhúsum var einn af fáum athafnamönnum þessa lands sem stóð af sér kreppuna árið 1930 og er ekki að efa að það eitt hefir verið mikið stórmál fyrir byggðarlagið allt ekki síður en hann sjálfan. Hann bjóst við hinu versta allt þar til Landsbanki Íslands kom til móts við hann eftir tveggja daga fundahöld. Hann gekk þá yfir í sinn gamla banka, Íslandsbanka, gerði upp allar sínar skuldir þar, lokaði öllum reikningum og sagði er hann kvaddi eftir tuttugu og sex ára viðskipti að inn í þessa stofnun stigi hann aldrei fæti meir, og við það stóð hann.

Einar í Garðhúsum rak verslun sína til dauðadags 1954. Einar var fæddur 16. apríl 1872 í Garðhúsum í Grindavík og bjó þar alla sína ævi. Hann kvæntist Ólafíu Ásbjarnardóttur, Ásbjarnar Ólafssonar, óðalsbónda og hreppstjóra í Njarðvík. Eignuðust þau tíu börn og náðu sjö þeirra fullorðinsaldri, fjórar dætur og þrjár synir. – Eftir Ólaf Einarsson, höfundur er heildsali.“

Og þegar Einar varð sjötugur árið 1942 skrifaði Jónas Jónasson eftirfarandi afmælisgrein í sama blað:

„Í Grindavík hefir um langt skeið verið einkennilegur forustumaður og oddviti um hin fjölpættustu málefni þeirra, sem heima eiga í þessu kaupþúni. Maðurinn heitir Einar Einarsson og verður sjötugur í dag. Einar Einarsson í Garðhúsum hefir verið sjómaður í Grindavík, formaður, útgerðarmaður, kaupmaður, bóndi, forgöngumaður um hafnarmál, vegamál, byggingu samkomuhúss og læknisbústaðar, svo að fátt eitt sé talið af verkum þessa athafnamanns.

Einar Einarsson fæddist í Garðhúsum. Faðir hans var einn af hinum frægu sjóvíkingum á Suðurnesjum, djarfur og heppinn sjómaður, en í landi sveitarhöfðingi, hreppstjóri og sýslunefndarmaður Grindvíkinga. Hann ól son sinn upp við hörku, dugnað og mikla ráðdeild, og lét hann ganga í Flensborgarskólann og síðan koma heim aftur til að taka þátt í framleiðslu og sveitarstörfum, eftir því sem með þurfti. Þegar Einar hreppstjóri féll frá, erfði sonur hans heimilið, bátana, og þau mörgu störf fyrir sveitina, sem faðir hans hafði gegnt. Fyrir 44 árum giftist Einar yngri Ólafíu Ásbjörnsdóttir úr Njarðvíkum. Hafa þau staðið hlið við hlið í langri lífsbaráttu, og þótt mjög jafnt á komið með þeim um atgervi og skörungsskap. Þau áttu tíu börn. Lifa sjö uppkomin og öll vel að manni, en þrjú dóu í

æsku. Tveir af tengdasonum Einars í Garðhúsum hafa verið skipstjórar á íslenskum gufuskipum, sem gengið hafa til Suðurlanda.

Einar í Garðhúsum er fæddur og uppallinn á sjávarbakkanum, og lætur sér við koma flest það, sem snertir útgerð og sjómennsku. Einar í Garðhúsum og Ólafía kona hans höfðu mikið um sig. Heimili þeirra hefir jafnan verið mannmargt, húsakynninn mikil og góð, fjöldi barna og barnabarna, starfsfólks og gesta. Einar varð tiltölulega snemma með efnuðustu mönnum í sýslunni, af búskap, útgerð og verzlun. En hann lét ekki vaxandi efni verða að svæfandi

værðarvoðum. Hann var sístarfandi, og vildi láta aðra starfa. Skáld og listamenn komu til Einars í Garðhúsum og dvöldu þar stundum langdvöllum. Má sjá þess merki í nokkru af bókmenntum síðustu ára, að Einar í Garðhúsum hefir haft opið hús fyrir ýmsa farfugla úr heimi íslenzkrar listar. Menn hafa stundum leitast við að finna í þessum skáldskap bókmenntavinar-svipmót Einars Einarssonar, en þess hefir aldrei verið leitað nema þar, sem fyrir voru miklir höfðingjar, bæði að því er snertir þrek og framkvæmdir. Þegar Einar í Garðhúsum var ungur maður í föðurgarði, var talin tveggja daga ferð til Reykjavíkur, og lá mikið af leiðinni yfir illfær og sundurtætt hraun, sem bæði var torfarið og hættulegt, ef út af bar um stefnuna í hriðarveðrum.

Eftir að Björn Kristjánsson var orðinn þingmaður fyrir Gullbringusýslu, tók hann að beita sér fyrir því að landið legði akfæran veg milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur. En þó að sá vegur væri að vísu mikil úrbót fyrir Grindavík, þá var úfið apalhraun þvert yfir Reykjanes, frá Stapa til Grindavíkur. Þá kom Einar í Garðhúsum með það snjallræði, að Grindvíkingar skyldu leggja fram hálfan hlut af hverjum bát í sjóð til að gera þennan veg. Síðan lagði sýslan og landið fé á móti. Hér var að verki hinn hagsýni sjálfbjargarmaður, í stað þess að heimta allt af öðrum, lagði hann til, að samsveitungar hans sýndu trúna í verkinu, og legðu fyrstu hönd á plóginn. Grindvíkingum varð vel til um stuðning í þessu efni, því að framganga þeirra þótti bæði djörf og bera vott um glöggskyggni. Eftir stutta stund var kominn akvegur til Grindavíkur. Þá komu bifreiðar til landsins, og sama leiðin til Rvíkur, sem stundum tók tvo daga, var nú farin á einni stund.



Mynd 263: Einarbúð um 1920. Flagghúsið fyrir aftan. www.mbl.is 13. des. 1997.



Mynd 264: Bíll í Grindavík um 1920. Einar tók mikið af myndum í Grindavík á þessum árum. Einar Einarsson / Ljósmyndasafn Reykjavíkur.

„Gamli“ Grindavíkurvegurinn – fyrsti akvegurinn

Saga Grindavíkur var gefin út í tveimur bindum, hið fyrra, „Frá landnámi til 1800“, kom út árið 1994 og hið síðara, „Saga Grindavíkur 1800-1974“, kom út árið 1996. Í báðum bindunum er að finna umfjöllunum samgöngur og ferðir fólks frá og til Grindavíkur

Í fyrra bindinu um Sögu Grindavíkur segir m.a. um “Samgöngur og ferðaleiðir”:²⁹⁶

“Um allar aldir hafa menn úr öðrum sveitum átt margvísleg erindi við Grindvíkinga. Mest var mannaferðin jafnan í upphafi vertíðar, er vermenn flyktust að til útróðra, á vorin, er þeir héldu aftur til síns heima, og svo á sumrin, er lestormenn sóttu skreið til Grindavíkur. Voru sumir þeirra langt að komnir. Auk þessa áttu svo heimamenn ýmisleg erindi austur í sveitir, út á nes og inn á Innnes. Þá fjölgaði og Keflavíkur- og Básendaferðum mikið, eftir að Grindavíkurverslun var lögð af og Grindvíkingum var gert að sækja verslun sína að Básendum og síðar til Keflavíkur.



Mynd 265: Skreið sett á hesta. www.mennta.hi.is.

Frá verleiðum er sagt í kaflanum um vermenn og vermennsku síðar í þessu riti, en í nágrenni Grindavíkur voru leiðir lestramanna flestar hinar sömu og þær, sem vermenn fóru. Eins og nánar verður sagt frá í kafla um skreiðar- og fiskfangaverslun, fluttist jafnan mikið af skreið úr Grindavík til austursveita. Langmestur hluti hennar fór ávallt í Skálholt, en einnig sóttu bændur úr Árnes-, Rangárvalla- og Skaftafellssýslum mikla skreið til Grindavíkur. Þeir fóru undantekningarlítið suður syðra, sem kallað var, þ.e. um Selvog, Selvogsheiði og Krýsuvík. Sama máli gegndi um Norðlinga, sem komu til Grindavíkur til skreiðarkaupa. Þar voru helst á ferð Eyfirðingar og Skagfirðingar, og fóru þeir fjöll suður, þegar fært var orðið á sumrin, og síðan sem leið lá vestur sveitir.“

Sjálfir áttu Grindvíkingar vitaskuld alloft erindi austur í sveitir, en miklu oftast þó á vit nágretta sinna í Höfnum og í Keflavík og á fund Básendakaupmanns. Austur fóru þeir alfaraleið, og var leiðin úr Grindavík til Krýsuvíkur talin 2 1/2 míla dönsk, og jafnlangt var talið frá Vogsósum að Breiðabólstað í Ölfusi.²⁹⁷

Járngerðarstaða- og Skipstígsvegur var aðalleið úr Járngerðarstaðahverfi til Keflavíkur, og leiðin, sem síra Geir nefnir Staðar- og Tóttaveg, lá samsíðan honum, en nokkru vestar, uns leiðirnar sameinuðust norðaustan Stapagjäär. Annað heiti á síðarnefndu leiðinni var Árnastígur.

Menn á leið inneftir gátu einnig valið aðrar leiðir, sem þó munu lítt hafa verið notaðar nema af Krýsvíkingum og ef til vill þeim á Ísólfskála. Síra Jón Vestmann lýsir þessum leiðum svo:²⁹⁸

“Kaupstaðarvegur til Hafnarfjarðar liggur úr Selvogi yfir Grindarskörð, stífgild þingmannaleið yfir fjallgarðinn... brattur og grýttur mjög. Frá Krýsuvík liggur annar vegur til sama kaupstaðar, nefndur Ketilsstígur, 3 partar úr þingmannaleið að lengd, grýttur og brattur sem hinn.“

Í síðara bind af Sögu Grindavíkur, sem nær frá árinu 1800²⁹⁹, er ýmislegt um samgöngumál, m.a. frásögn að aðdraganda og gerð Grindavíkurvegarins.

Framkvæmdir á vegum Grindavíkurhrepps voru litlar á árunum fyrir árið 1920. Þó var ráðist í nokkur þörf verkefni, og bar vegagerð þar hæst. Á aukahreppsnefndarfundi, sem haldinn var 21. júlí 1888, var

296 Saga Grindavíkur - Frá landnámi til 1800, Jón Þ. Þór, Samgöngur og ferðaleiðir, útg. 1994, bls. 72-76

297 Jón Vestmann: “Lýsing Selvogsþinga 1840”, bls. 108-109

298 Jón Vestmann: “Lýsing Selvogsþinga 1840, bls. 109

299 Saga Grindavíkur 1800-1974, Jón Þ. Þór og Guðfinna M. Hreiðarsdóttir, Framkvæmdir á vegum hreppsins fram til 1920, útg. 1996, bls. 94-98

eftirfarandi fært til bókar: ³⁰⁰

”Var fyrst tekið til umræðu bréf sýslumannsins af 30. júní þ.á. um ruðning og afgang á vegum frá Njarðvíkurfitjum að Sýslusteini í sambandi við bréf hans, af 29. s.m. um þjóðvegagjald Grindavíkurhrepps þ.á.

Ákvað hreppsnefndin að í þetta skipti skyldi byrja frá Hrauni austur, og vinna að vegaruðningi yfir Hraunsháls eða Siglubergsháls og yfir Méltunnuklif og þvínæst Ögmundarhraun. Skyldi verkstjóri með 8 mönnum fenginn í 6 daga, sem auk þess tæki dagverkamenn, sem af sjer ynnu þjóðvegagjald sitt. var ákveðið dagskaup þessara manna 2 kr.50 aur[ar] fyrir hvern dag, en dagkaup þeirra er vinna aðeins dag og dag skyldi 2 krónur.

Var hreppsnefndarmönnum Hermanni Jónssyni og Tómasi Guðmundssyni falið að fá sem verkstjóra lausam[ann] Einar Jónsson í Skemmu og semja við hann um kaup sitt að 3 kr. á dag; skal verkstjóra falið að fá til láns nauðsynleg áhöld, járn og sleggju, með hæfilegu endurgjaldi, en skóflur skyldu verkamenn með sjer hafa til ruðnings.

Var ákveðið að vinnan skyldi byrja mánudag 30. þ.m. og skulu þá verkstjóri og verkmen komnir að Hrauni á miðjum morgni, kl. 6 f.m.“



Mynd 266: Sandakravegur, markaður í hraunhelluna. Höfundur.

Þessi fundargerð gefur nokkra hugmynd um það, hvernig staðið var að slíkum málum á þessum tíma, en alls kostaði vegagerðin þetta sumar hreppinn 200 krónur. ³⁰¹

Næsta ár (1889) var unnið áfram í veginum austur á bóginn, og var þá haldið “undiruppboð” á vegavinnunni. Jafnframt var sumarið 1889 unnið að svonefndum “hreppavegum eða aukavegum”, en svo nefndust þeir vegir, sem ruddir voru á milli hverfa í Grindavík. Þeim var lýst þannig í fundargerð hreppsnefndar sumarið 1889: ³⁰²



Mynd 267: Hraun 1924. Sjá má vagnveginn á þessu málverki eftir ókunnan höfund. Sigurður Gíslason frá Hrauni f. 5. maí 1923 – d. 30. júní 2010.

“Vegur skal beinast lagður, 5 álna breiður, hlaðinn utanað með fráræsi, eða ifylling; skal hérum lokið innan útgöngu Ágústmánaðar, og þvínæst úttekinn af hreppsnefnd í forsvaranlegu standi; verður þá samningsmanni, sem ábyrgist úttekt greitt umsamið kaup með ávísun uppá sýslumanns.”

Á næstu árum var unnið að vegagerð á sumri hverju. Var þá haldið áfram ruðningu vegarins austur að Sýslusteini og vegurinn suður í Hafnir ruddur, auk þess sem samgöngur milli hverfa í

300 Þ.Í. Hreppsbók 1887-1906

301 Þ.Í. Hreppsbók 1887-1906

302 Þ.Í. Hreppsbók 1887-1906



Mynd 268: Vegabætur á Prestastíg yfir Hrafnagjá. Höfundur.

Grindavík voru bættar.³⁰³

Á fyrstu árum þessarar aldar [20. aldar] var allmikið rætt um lagningu járnbrauta hér á landi, og töldu ýmsir, að hagkvæmast yrði að leggja braut frá Reykjavík og austur í sveitir, um Krýsuvík og Selvog. Þessi umræða vakti vitaskuld athygli þeirra, sem töldu sig málið varða, og er hreppsnefnd Grindavíkurhrepps kom saman til aukafundar að lokinni messu sunnudaginn 27. júlí 1913, var lesið upp bréf frá Jóni Magnússyni, bónda í Krýsuvík. Í bréfinu fór hann þess á leit við hreppsnefndina, að hún beini því til alþingis, að það léti rannsaka:³⁰⁴

“...sem járnbrautarstæði leiðina hjá Krýsuvík... og gjöri enga endilega ákvörðun í járnbrautarmálinu fyr 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 vegaframkvæmdir, sem voru meira aðkallandi og nefndin hafði átt þátt í að hrinda af stað.

Á árunum 1904-1913 var lagður akfær vegur milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur og þótti mikil samgöngubót.³⁰⁵ Með veginum var komin stofn að þjóðbraut á milli byggðanna á Innnesjum og Suðurnesjum, og næsta skref hlaut að verða gerð vega, sem tengdi byggðir, er fjær lágu, við aðalveginn.

Á fundi í hreppsnefnd Grindavíkur, 7. apríl 1912, var lagt til, að fyrir næsta sýslufund yrði lögð:³⁰⁶

„...beiðni um að lagður verði akvegur til Grindavíkur af Vogastapa eða öðrum hentugum stað af hinum nýja Keflavíkurvegi.”

Voru hreppsnefndarmenn sammála um, að ekki væri frágangssök að hreppurinn tæki að sér að greiða allt að tíu þúsund krónur af kostnaðinum við vegagerðina.³⁰⁷

Þessi máleitan hlaut góðar undirtektir á æðri stöðum, og hinn 9. nóvember 1913 var boðað til almenns

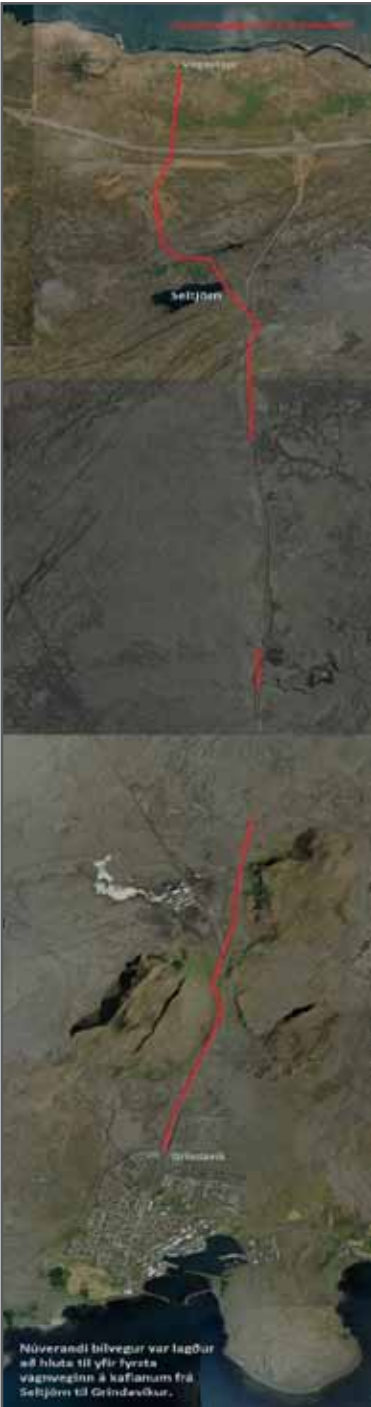
303 Þ.Í. Hreppsbók 1887-1906

304 Þ.Í. Hreppsbók 1906-1919

305 Árbók suðurnesja 1994, VII. árgangur, Bjarni Guðmarsson, Með þreyttan fót og lúna hönd, bls. 5-25

306 Þ.Í. Hreppsbók 1906-1919

307 Þ.Í. Hreppsbók 1906-1919



Mynd 269: Lega vagnvegarins (1914-1918), sem enn sést, frá Vogastapa til Grindavíkur (rauð lína). Sjá stærra kort hér á eftir. Höfundur.

hreppsfundar í Grindavík. Þar var eftirfarandi fært til bókar: ³⁰⁸

“Fundarefnið var að ræða og taka ákvörðun um, hvernig afla skyldi fjár þess, kr. 10.000, sem hreppsnefnd Grindavíkurhrepps hefir lofað að leggja til hins fyrirhugaða Grindavíkurvegur og sem nú er víst að lagður verður í nánustu framtíð, þar sem sýslunefnd hefir heitið fjárveitingu til hans og alþingi veitt fje til hans á fjárlögum fyrir árin 1914-15.”

Eftir nokkrar umræður var mikill meirihluti fundarmanna því samþykkt að skifta 1/2 hlut til vegarins á næstu vetrarvertíð og ákveðið að leita undirskrifta hinna sem ekki mættu á fundinn. ³⁰⁹

Þannig var fjár aflað til nauðsynlegra framkvæmda á þessum árum, og hinn 25. janúar 1914 komu hreppsnefndarmenn saman til að ræða um ráðstöfun á aflahlutum, sem lofað hafði verið til vegalagningarinnar. Þar var afráðið að salta fiskinn, fremur en að selja hann óverkaðan, en hins vegar yrðu hausar seldir blautir og lifur yrði seld óverkuð, ef lifrartaka yrði í Grindavík á komandi vetrarvertíð. Var samþykkt að fela Staðhverfingum og Hraunsmönnum að annast söltunina hjá sér gegn ákveðinni greiðslu, en í Járngerðarstaða- og Þórkötlustaðahverfi var gert ráð fyrir því, að hlutirnir yrðu saltaðir á einum stað og að Einar G. Einarsson, oddviti, hefði umsjón með því verki. ³¹⁰

Vinna við lagningu vegarins hófst sumarið 1914, og var haldið áfram næstu ár. Þar sem um sýsluveg var að ræða, var sjálf vegagerðin ekki á vegum hreppsfélagsins, og er því litla vitneskju um hana að hafa úr gjörðabókum hreppsnefndar. Vegurinn var lagður á svipuðum slóðum og núverandi Grindavíkurvegur, og verðir ekki annað séð af heimildum en að vinna við hann hafi gengið bærilega. Dýrtíð af völdum heimsstyrjaldarinnar fyrri olli þó nokkrum erfiðleikum, og á hreppsnefndarfundi, sem haldinn var 20. ágúst 1916, var samþykkt, að Grindavíkurhreppur legði 2.500 krónur til vegagerðarinnar og tæki að auki 5.000 kr. lán í sama tilgangi, að því tilskildu, að sýslusjóður og landsjóður legðu fram jafnhá upphæð. ³¹¹

Þetta gekk eftir, og næstu ár var unnið að vegarlagningunni. Árið 1918 var kominn akfær vegur frá Vogastapa til Grindavíkur.

Fornleifakönnun, sem gerð varð við þennan „gamla“ Grindavíkurveg árið 2012 fylgir verki þessu sem fylgiskjal. Í henni kemur m.a. fram að enn megi sjá mannvistarleifar, á a.m.k. á 20 stöðum við veginn, auk hluta vegstæðisins (þ.e.a.s. þess sem ekki fór síðar undir „nýja“ Grindavíkurveginn). Þá er vitað um námuna í Arnarsetri, en nýr vegur verið lagður yfir gömlu námuleiðina þangað, auk þess námunnar sjálfri hefur verið spillt. Við hana má þó enn sjá skjól, sem námumenn hafa að öllum líkindum hafst við í (sjá nr. 11).

Jafnframt vinnu við Grindavíkurveginn nýja var á ári hverju unnið að samgöngubótum innan sveitar, og er akvegur kominn til Grindavíkur, varð brýnt að leggja einnig akfæra vegi milli hverfa. Á hreppsnefndarfundi, sem haldinn var 15. júní 1918, var ákveðið að hefjast þá um sumarið handa við að leggja veg “í báðar áttir út frá Járngerðarstaðahverfi”, og var áætlað að vinna það ár fyrir um fimm þúsund krónur. Jafnframt var samþykkt að ráða Sigurgeir Gíslason verkstjóra, sem hafði haft umsjón

308 Þ.Í. Hreppsþóki 1906-1919

309 Þ.Í. Hreppsþóki 1906-1919

310 Þ.Í. Hreppsþóki 1906-1919

311 Þ.Í. Hreppsþóki 1906-1919

með lagningu Keflavíkurvegjarins, til að stjórna verkinu. Árið eftir var svo samþykkt að leggja veg frá Hrauni að Stað og verja til þess hálfum hlut af hverju skipi á komandi vetrarvertíð.³¹²

Eftirfarandi grein eftir Tómas Snorrason, útvegsbónda í Grindavík, um samgöngubætur í bænum birtist í Ægi árið 1929:³¹³

„Það var ekki fyr en eftir að akvegurinn var lagður milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur að menn hjer fóru alment að vakna til meðvitundar um hve hagkvæmt það væri að fá akveg hingað. Tvö slys vildu til um sama leyti (tvo menn kól til örkuþla), sem hvöttu menn til framkvæmda og voru óhrekjandi sönnun fyrir nauðsyn á fullkomnari vegabót, einkum voru slys þessi sterk meðmæli með vegi í augum þeirra, er um málið urðu að fjalla áður en til framkvæmda kæmi, en voru lítt kunnir staðháttum. Var nú farið að vinna að því að fá vegarálmu frá Keflavíkurveginum til Grindavíkur. Vegarstæðið var mælt og kostnaðaráætlun samin af Sigurgeir Gíslasyni verkstjóra í Hafnarfirði, sem síðan hafði umsjón verksins á hendi. Helstu hvatamenn þess, að hrinda verkinu í framkvæmd, voru þeir Einar G. Einarsson kaupmaður í Garðhúsum og síra Brynjólfur Magnússon á Stað. Hreppurinn tók að sér að greiða 1/4 af kostnaðinum. Til þess að standast þau fjárframlög tókst helstu hvatamönnum fyrirtækisins að fá loforð flestra formanna og útvegseigenda um 1/2 hlut af hverju skipi er út voru gerð á vetrarvertíð meðan verið væri að leggja veginn. Einstöku maður mun hafa verið tregur til að lofa 1/2 hlutnum og jafnvel neitað, þóttust tæplega hafa heimild til þess gagnvart hásetum sínum, en allir munu þó hafa látið hann, eða sem honum svaraði, áður en lyki. Þetta var hið mesta heillarád og til heiðurs fyrir alla, er hlut áttu að máli. Með þessu komu þeir í veg fyrir að binda sveitinni erfiðar og dýrar skuldabyrðar, en sýndu um leið hve almenn samtök, þó í litlu sveitafélagi sé, geta miklu til vegar komið. Sýslunefnd Gullbringusýslu lagði fram 1/4 kostnaðar og Landsjóður helming kostnaðar, fyrir drengilega framgöngu þingmanna héraðsins og fleiri góðra manna, er það mál studdu. Það var síður en svo, að það gengi orðalaust að fá þessa fjárveitingu tekna upp í fjárlögin. Einn af merkari þingmönnum komst á þá leið að orði, að Grindavík hefði ekkert við veg að gera, því þar ætti enginn hest sem lið væri í. Þeim þingmanni hefður ekki komið til hugar, fremur en öðrum þá, að vegur mundi létta ferðalögum af hestum. Nú er undantekning að farið sé með hest sveita á milli nema um rjettaleytið. Reidingur er tæplega til nema í endurminningunni og hestvagnar helst ekki notaðir nema í heimaskjökt, að öðru leyti hafa bifreiðarnar tekið að sér hlutverk hestsins síðari árin hvað ferðalög og flutninga snertir sveita á milli. Á vegarlagningunni var byrjað vorið 1914 og lokið 1918. Alls mun framlag hreppsins hafa orðið rúmar 20 þúsund krónur, fór það langt fram úr áætlun sem vonlegt var, því áætlunin var gjörð áður en stríðið skall á, en verkið framkvæmt á stríðsárunum. Kauphækkunin, sem var aðal orsök þess hve vegurinn varð dýr, kom þó ekki beint hart niður á hreppsúium, því fiskur hækkaði í verði fullkomlega í hlutfalli við hækkun vinnulauna. Allar þessar fjórar vetrarvertíðir aflaðist vel, enda hafði 1/2 hluturinn þá líka borgað hreppstillagið að fullu, er vegurinn var kominn í Járngerðarstaðahverfið. Þó undarlegt megji virðast, þá var úti um almenn samtök er samgöngubótum var komið svo langt, en þó vantaði tilfinnanlega akvegi innan hrepps. Að vísu voru lagfærðar verstu torfærurnar næsta sumar og til þess

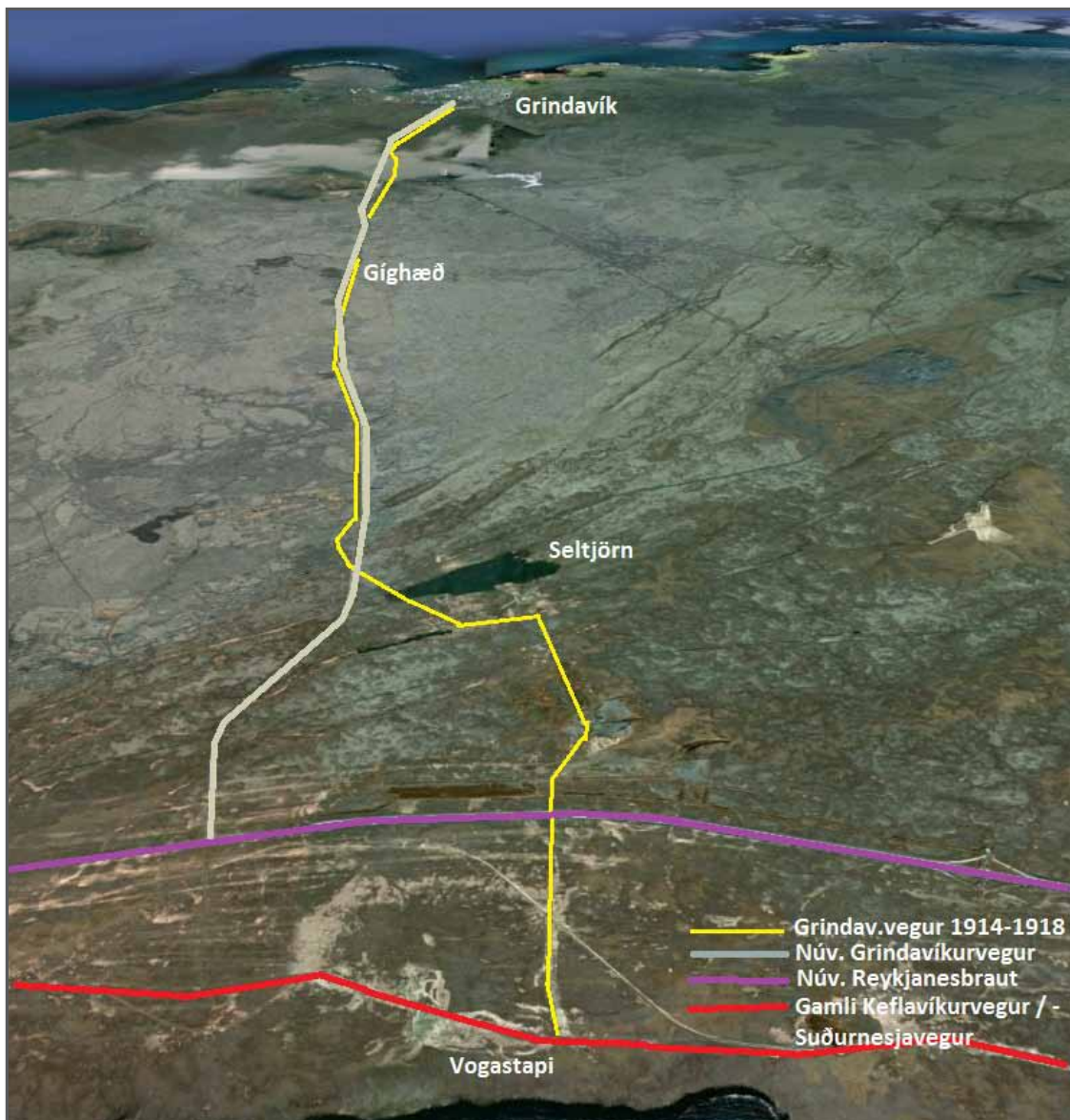


Mynd 270: Lega vagnvegjarins (gul lína) árið 1914, frá Vogastapa að Seltjörn. Sjá má legu Suðurnesjavegarins ofar (rauð lína). Höfundur.

312 Þ.Í. Hreppsbók 1906-1919

313 Ægir, 22 árg. 1929, 4. tbl., Tómas Snorrason, bls. 76-78

varið af gangi sem orðið hafði af hálfu hlutunum síðasta árið, það var því slarkfært með hestvagna þegar sæmilega þurt var um. Það var ekki fyr en bifreiðarnar voru orðnar helstu flutningatækin, og þörfin því knýjandi, að byrjað var að leggja akvegi innan hrepps. Tvö undanfarin ár var unnið að vegarlagningu, sem nú er full gjör austur að Þórkötlustaðahverfi og á sama tíma endurbættir vegir um Járngerðarstaðahverfi; að þessum vegabótum var unnið er minst var að starfa og unnu allir fyrir hálf dauglaun (tímakaup), auk þess gáfu margir fleiri eða færri dagsverk og sýndu með því áhuga sinn að fá verkið framkvæmt. Kaup það, sem borgað var við þessa vegargerð var borguð af hreppsvegasjóði, í því skyni var hreppsvegagjaldið hækkað um helming. Nú mun liggja næst fyrir að leggja veg út í Staðarhverfi, en það verður dýr vegur því þar, sem hann ætti að liggja er víða erfitt og þó sjerstaklega með ofaniburð, sem sennilega yrði að flytja langt að. Á því leikur enginn efi að Staðarhverfið þarf að fá öruggan veg, sem altaf er fær; þó þar sje fámennara en í hinum hverfunum, en eins og nú er, verður að sæta sjávarföllum til þess að komast þangað með vagn eða minsta kosti ef stórstreymt er eða brim, þar eru engu verri framtíðarskilyrði en í hinum hverfunum, að minsta kosti er þar eina höfnin, sem vjelbátar geta óhultir legið að vetri til, en til þess að þar sje hægt að njóta sín þarf að leggja þangað veg. Nú stendur svo á að Staðarhverfið er alt eign ríkisins, væri þá til of mikils mælst þó ríkissjóður legði fram nokkur hundruð til vegabóta að þessari eign sinni? Þess má líka geta í sambandi við það, að auk þess sem eignin hækkaði í verði við bættar samgöngur, þá eru sterkar líkur til þess að ríkissjóður fengi það fje endurgreitt með rentum í auknum tekjum áður langt liði.“



Mynd 271: Vagnvegurinn til Grindavíkur (gul lína) og núverandi Grindavíkurvegur frá Vogastapa (Reykjanesbraut) til Grindavíkur. Höfundur.



Núverandi bílvegur var lagður að hluta til yfir fyrsta vagnveginn á kaffanum frá Seltjörn til Grindavíkur.

Skjöl og önnur gögn um aðdraganda og framkvæmd Grindavíkurvegarins (vagnvegarins) 1914 – 1918

Eftirfarandi gögn og skjöl um aðdraganda vegagerðarinnar á árunum 1914-1918 er að finna í Þjóðskjalasafninu og víðar. Flest eru þau handrituð, en hér verða þau endurrituð í rétttri tímaröð til glöggvunar og fróðleiks fyrir lesendur. Skjölin varða m.a. samskipti oddvita Grindavíkur, sýslumanns, Stjórnarráðsins og Landsverkfræðings, bæði um fyrirhugaða vegagerð sem og greiðslur úr landssjóði vegna hennar. Ekki er að finna skjöl um framlag Grindavíkurhrepps, en áður hafði, eins og kom fram hér að framan, verið samþykkt að hreppurinn greiddi helmings kostnaðar vegna vegarins með framlagi grindvískra sjómanna. Framlagið var lagt inn á reikning verslunar Einars Einarssonar. Verslunarbækur Einars frá þessum tíma hafa varðveist, reyndar fyrir tóma tilviljun. Í þær eru skráð einstök framlög hinna grindvíska sjómanna til vegarins, sem og úttektir vegaverkstjórans, Sigurgeirs Gíslasonar.

Fyrst ber að nefna bréf þáverandi oddvita Grindavíkurhrepps, Einars Jónssonar, árið 1909 til sýslumannsins í Gullbringu- og Kjósarsýslu þar sem óskað er eftir að sá síðarnefndin beiti sér fyrir því að mælt verði upp vegarstæði til undirbúnings lagningu vegar frá Vogastapa til Grindavíkur sem og fjármögnun verksins [hafa ber í huga að þetta er árið 1909 - í ljósi þess sem síðar varð raunin]:³¹⁴

„Grindavíkurhreppi, 27. mars 1908.

Háttvirtu sýslumaður,

Ég skal hér með leyfa mér, fyrir hönd hreppsins, að óska þess að yður mætti þóknast að senda beiðni til háa stjórnarráðs um að láta mæla vegarstæði, og að öðru leiti gera nauðsynlegan undirbúning undir lagningu vegar frá Vogastapa, eða öðrum hentugum stað af Keflavíkurveginum, til Grindavíkur, og þá jafnframt um leið athugað verði vegarstæði um hreppinn frá Hrauni að Stað. Veri óskandi að undirbúningur þessa fyrirtækis geti komist í framkvæmd á næsta sumri og einnig það, að kostnaður sá er af því leiðir, verði borgaður af almanna fé.-

Annars er það hið mesta framtíðarspursmál fyrir hreppinn, að sem fyrst verði bætt úr hinu mjög tilfinnanlega samgönguleysi, sem hreppsþúar eiga við að búa, en með því að höfn er hér ekki góð, þá er vest ráðin bót á því með vegarálmu, sem að framan er nefnt.- Ég vænti þess að fjárveitingarvaldið taki vel þessu nauðsynjamáli hreppsins, bæði með því að láta undirbúa verkið, og svo einnig með riflegum fjárstyrk úr landssjóði til vegarins, þegar hann verður lagður.- Mjög mikill styrkur væri það okkur, ef þér, hr. Sýslumaður, vilduð styðja þetta mál, með því þér eruð kunnugur staðháttum hér, og þekkið við hve mikla erfiðleika við eigum að búa við, sökum samgönguleysis á sjó og landi.-, Virðingarfullt, Einar Jónsson (Til sýslumannsins í Gullbr.- og Kjósarsýslu).“

Páll Einarsson, þáverandi sýslumaður, framsendir beiðni hreppsstjórans til Stjórnarráðsins í aprílmánuði sama ár ásamt ábendingum um framhaldið:³¹⁵

„Skrifstofu Gullbringu- og Kjósarsýslu, 11. apríl 1908 (326).

Jeg leyfi mjer virðingarfullt að senda hinu háa stjórnarráði hjer með beiðni hreppsnefnd Grindavíkurhrepps dags. 27. f.m. um að fá mæld vegarstæði bæði frá Vogastapa í Grindavík og um hreppinn sjálfan. Leyfi jeg mjer eindregið að mæla með því að mæling þessi verði gjörð og áætlun gjörð um hve mikið vegir þessi muni kosta, og væntist það jafnframt að kostnaðurinn við þetta verði greiddur úr landssjóði af fjárveitingu þeirri, sem á núgildandi fjárlögum er ætluð til slíks, 13. gr. B,4.- Ef hið háa stjórnarráð ekki lætur sjálfan aðstoðarmann landsvegsfræðings framkvæma mælingar þessar og gjöra áætlanirnar, leyfi jeg mjer að benda á, sem ágætlega hæfa menn til að gjöra það, þá Erlend bónda Zakariasson í Kópavogi og Sigurgeir Gíslason vegagjörðarmann í Hafnarfirði, hvort heldur væri annanhvorn þeirra eða helzt þá báða í sameiningu. Þeir eru báðir gagnkunnugir hjeradinu og vanir vegagjörðum hjer, og komizt þessar vegagjörðir nokkrun tíma til framkvæmda er ekki ólíklegt, að hinu síðarnefnda yrði fenginn til að standa fyrir þeim. En hver svo sem tekur þetta starf að sjer, þá ætti hann áður en hann gengur að verkinu að hafa átt tal um vegagjörðirnar við oddvita sýslunefndarinnar að því er snertir veginn frá Vogastapa til Grindavíkur og við hreppsnefnd Grindavíkur um innanhreppsvegin.-

Páll Einarsson – til sýslumannsins í Gullbr.- og Kjósarsýslu“

314 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 2, No. 625, 31/3 1909

315 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 2, No. 625, 21/3 1909

Stjórnarráðið sendi í framhaldinu eftirfarandi bréf til Landsverkfræðings þar sem leitað er umsagnar hans um fyrirhugaða framkvæmd: ³¹⁶

„Stjórnarráð Íslands. Til verkfræðings landsins 23. apríl 1909.

Stjrn skal hjer með beiðast umsagnar yðar, herra verkfræðingur um hjálagt brjef sýslumannsins í Gullbringu- og Kjósarsýslu, dags. 11. þ.m. með einu fylgiskjali viðvíkjandi mælingu á vegarstæði frá Vogarstapa til Grindavíkur og um Grindavíkurhrepp svo og viðv. kostnaði við vegagjörð þessa. Fylgiskjoli óskast endursend með svarinu. -F.h.r.“

Landsverkfræðingur svarar Stjórnarráðinu tæpu ári síðar með eftirfarandi bréfi: ³¹⁷

„Verkfræðingur landsins, Reykjavík 22. marz 1909. Með brjefi dags. 23. apríl f.á. hefur hið háa stjórnarráð beiðst umsagnar minnar umhjálagt brjef sýslumannsins í Kjósar- og Gullbringusýslu með einu fskj. viðvíkjandi mælingu á vegarstæði frá Vogastapa til Grindavíkur og um Grindavíkurhrepp. Mæling þessi gat ekki komist í framkvæmd síðastliðið ár, en jeg vil leyfa mjer að leggja til að mjer verði heimilað að láta Erlend vegaverkstjóra Zakaríasson framkvæma hinar umbeðnu mælingar nú í vor, og greiða kostnaðinn við mælinguna af fje því, sem veitt er til vegamælinga og verkfróðra aðstoðarmanna þ.á. - Jón Þorláksson“



Mynd 272: Vegabætur á Skipsstíg á kafla í Bræðrahrauni. Höfundur.

Í framhaldinu skrifaði Stjórnarráðið eftirfarandi bréf til 1) Landsverkfræðings og til 2) sýslumanns: ³¹⁸

„Stjórnarráð Íslands.

Til

1. verkfræðings landsins

2. sýslum. Í Gullbringu og Kjósarsýslu.

25. mars 1909.

1. Samkvæmt tillögum yðar, herra verkfræðingur, í brjefi, dags. 22. þ.m. . vill stjrn heimila yður að láta Erlend vegaverkstjóra Zakaríasson framkvæma mælingar þær á vegarstæði frá Vogastapa og um Grindavíkurhrepp, er sýslumaðurinn í Gullbringu- og Kjósarsýslu hefur farið fram á í brjefi, dags. 23. apríl f.á., og greiða kostnaðinn við mælinguna af fje því, sem veitt er til vegamælinga og verkfróðra aðstoðarmanna á þessu ári. -F.h.r.“ ?!!

2. Stjrn hefur í dag ritað verkfræðing landsins á þessa leið: (Brjef nr. 1) – Þetta er yður, herra sýslumaður, hjer með tjáð til leiðbeiningar og birtingar fyrir hreppsnefnd Grindavíkurhrepps. - F.h.r.“ ?!!

Skýrsla vegaverkstjórans Erlendar Zakaríassonar um vegarrannsókn á svæðinu frá Grindavík niður á Njarðvíkur-fitjar barst til Verkfræðings landsins 13. apríl 1909: ³¹⁹

316 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 2, No. 625, 23/4 1908

317 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 2, No. 625, 23/3 1909

318 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 2, No. 625, 25/3 1909

319 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 2, No. 625, 12/4 1909

„Byrjað var að mæla í Grindavík fyrir ofan skólann í Járngerðarstaða-rhverfi, og haldið beina leið norðan við Lágafell, og með því, þaðan í beina stefnu yfir hraunið austan við „Lat“ (hraunstandur) og þaðan í beina stefnu á Sjónarhól, gatan að símalínunni innan við Njarðvíkurfitjar.

Þetta er mjög bein leið alla leið.

Landslaginu er þannig háttað, að frá Grindavík og norður fyrir Lágafell er hraun og hallendi og gott vegarstæði, hraunið vel brunnið og þarf af leiðandi gott að vinna það. Fyrir norðan Lágafell kemur óreglulegt hraun, en mjögbrunnið og auðunnið, úr því er heiðlendi (eldra hraun) mishæðalítið alla leið niður úr. Mjög lítill halli.

Ofaniburður verður nokkuð erfiður, langt að aka honum. Ofaniburður er í hraunhól skamt fyrir ofan Grindavík, í Lágafelli og meðfram því alla leið að hrauninu, í hraunhól austan við línuna móts við „Lat“, og mikið af ofaniburði í stórri melöldu milli Lats og Sjónarhóls [Rauðamel], og í heiðinni fyrir neðan Sjónarhól og niður.

Ég ætlast til að vegurinn sje allur þúkklagður. Það verða miklir erfiðleikar með vatn og haga fyrir hesta. Þó eru nokkrir hagar fyrir neðan Lágafell, og á Njarðvíkur fitjum og uppaf þeim.

Mjög fáar þverrennur verða á þessari leið, 2-3 á leiðinni fyrir neðan Sjónarhól. Þessi vegarlengd er um 15 kílómetr. - vegurinn áætlaður 5 álna breiður.

Þar sem það er nokkrum erfiðleikum bundið að leggja veginn, slæmir hagar, langt að sækja vatn og flutningur erfiður, er þá betra að leggja veginn en á samskonar landslagi annarsstaðar. Þá þori ég samt ekki að áætla hvern meter minna en 3 krónur, 15000 m = kr. 45000.00.

Það viðist vera mikill áhugi í Grindavík fyrir því, að fá þennan veg yfir skagann til Keflavíkur. Frá Grindavík eru megin hinna verstu taldar áttir hvert sem farið er. Læknir þeirra situr í Keflavík, og ekkert skip kemur þar vitjandi allann veturinn, svo þörfin á veginum er mjög mikil, svo óvíða hjer mælendis er jafn brýn þörf og þar.

Þeir málsmetandi menn er ég talaði við þar, voru á einu máli um það, að Grindavík, yrði að leggja eitthvað af mörkum sjerstaklega, og það til muna til þessa fyrirtækis. -Virðingarfyllst, Kópavogi 13. apríl 1909 – Erl. Zakaríasson.“

Svo virðist, a.m.k. samkvæmt skýrslunni, að hinu nýja vegstæði væri ætlað að liggja nokkurn veginn eftir Skipsstígnum, eins og hann hafði legið frá öröfi alda. Ljóst er á umfjöllun og gögnum hér að framan, að vegurinn hafði áður í „atvinnuátaki Grindavíkurhrepps“ verið lagfærður á köflum með þetta að markmiði. Niðurstaðan varð þó önnur, eins og koma mun í ljós. Á Skipsstígnum má sjá, eins og lýst hefur verið, mörg mjög vel greinileg ummerki eftir vegabætur á nokkrum köflum, s.s. við Vörðugjá og í Lágunum norðan Lágafells. Á fyrrnefnda staðnum eru miklar hleðslur í hraunrás, Gíslhellir, sem ætla má að hafi verið

skjól á framkvæmdatímanum. Í Lágunum er einnig rúmgott skjól í hraunhveli með fyrirhleðslu. Engar nákvæmar skriflegar heimildir eru beinlínis til um þessar framkvæmdir (utan nefndra hreppsnefndarbókana), en að öllum líkindum tengjast þær hugmyndum manna og vilja til, í kringum aldarmótin 1900, að leggja vagnfæran veg milli Grindavíkur og Vogastapa.

Næsta bréf um aðdraganda „gamla“ Grindavíkurvegarins er frá Landsverkfræðingi til Stjórnarráðsins ásamt fyrrnefndrar skýrslu Erlendar vegaverkstjóra:

320



Mynd 273: Vegabætur á kafla Skipsstígs syðst í Lágunum. Höfundur.

„Verkfræðingur landsins, Reykjavík 1. júní árið 1909.

Hjer með leyfi jeg mjer virðingarfullst að senda hinu háa stjórnarráði hjálagða skýrslu Erlendar vegaverkstjóra Zakaríarssonar um mælingu vegastæðis frá Vogastapa til Grindavíkur, sem jeg ljet hann framkvæma eftir að jeg hafði meðtekið brjef stjórnarráðsins dags. 25. mars þ.a. því viðvíkjandi. -Jón Þorláksson.“

Stjórnarráðið framsendir skýrsluna til sýslumanns í júní árið 1909: ³²¹

„Til sýslumannsins í Gullbringu- og Kjósarsýslu, 15. júní 1909.

Samkvæmt ósk yðar, herra sýslumaður, í brjefi, dags. 11. apríl þ.á., hefur stjr. látið skoða vegarstæði milli Vogarstapa og Grindavíkur og gera áætlun um kostnaðinn við vegargerðina á þessu svæði og er yður hjer með sent eptirrit af skýrslu um skoðun þessa og kostnaðaráætlun og er þess beiðst, að þjer tilkynnið hreppsnefnd Grindavíkurhrepps innihald skýrslunnar, með því að skoðun þessi, var framkvæmd eptir ósk hennar. - F.h.r. „

Árið 1910 virðist lítið gerast, af skjölum að dæma, varðandi fyrirhugaða vegarframkvæmd, en ári seinna skrifar Einar Jónsson, oddviti Grindavíkurhrepps, eftirfarandi bréf til oddvita sýslunefndar Gullbringusýslu: ³²²

„Bréf Einars Jónssonar, oddvita Grindavíkurhrepps til oddvita sýslunefndarinnar í Gullbringusýslu. Grindavíkurhreppur 5. apríl 1911.

Á fundi sem hreppsnefndin hélt með sér hinn 2. þ.m. fól hún mér að rita hinni háttvirtu sýslunefnd Gullbringusýslu, og beiðast til þess að henni mætti þóknast að hlutast til um að akvegur verði lagður til Grindavíkur frá Vogastapa, eða öðrum hentugum stað, svo fljótt að kringumstæður leyfa. Væntir hreppsnefndin þess að hin háttvirta sýslunefnd taki þetta nauðsynjamál hreppsins til rækilegrar yfirvegunar, og undirbúnings.- Má og vænta þess, að Grindavíkurhreppur telji sig fúsan til að styrkja fyrirtæki þetta með tillagi frá sér, ef þess gerist þörf.

Álitsskjal hr. Erl. Zakaríassonar vegfræðings sendi ég hér með. - Virðingarfullst, Einar Jónsson (oddviti).“

Á sýslunefndarfundum Gullbringusýslu í Keflavík 11. apríl árið 1911 er bókað eftirfarandi: ³²³

„Beiðni frá Grindavíkurhreppi um veg frá Vogastapa til Grindavíkur teljum vér á fyllstu rökum bygða og mælum hið besta með henni.“

Á árunum 1912 og 1913 segir fátt að undirbúningnum, enda ráðamenn þá verið að hugsa um önnur og alvarlegri málefni. Næst má sjá málið bera á góma í fylgiskjali með tekjulið sýslusjóðs Gullbringusýslu árið 1914: ³²⁴

„Fylgiskjal nr. III með tekjulið sýslusjóðs Gullbrs. 1914.

Úrdráttur úr gjörðabók sýslunefndarinnar í Gullbringusýslu af aðalfundargjörð 1914, þeim liðum er hafa útgjaldabyrgðar í för með sjer.

5. gr. Samþykkt var sú breyting á sýsluveginum frá Njarðvíkur-fitjum yfir Grindavíkurheiði að Járngerðarstöðum í stað þessarar vegarlegu komi: Frá Keflavíkurveginum á Vogastapa yfir Grindavíkurheiði að Járngerðarstöðum í Grindavík.

Jafnframt samþykkti sýslunefndin að úr sýslusjóði yfirstandandi ár verði veittar til þess vegar, allt að 5000 krónur, gegn jafnmiklu tillagi annarsstaðar frá.

Sýslunefndin fól oddvita sínum í samráði við sýslunefndarmann Grindavíkurhrepps, að hafa á hendi framkvæmd á verkinu, ráðning verkstjóra o.fl.- þar að lútandi yfirstandandi ár.“

Hér var allt í einu komin heimild til að hefjast handa við vegargerðina, enda má sjá á skýrslum vegaverkstjórans, Sigurgeirs Gíslasonar, að hafist hefði verið handa við verkið á Vogastapa vorið 1914. Eitthvað virðist hafa gerst, heimildarlaust (a.m.k. þegar þetta er ritað) í millitíðinni, bæði hvað varðar

321 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 2, No. 625, 15/6 1909

322 Fundargjörðabók Grindavíkurhrepps XXII E 4 1910-1918, handritað bréf Einars Jónssonar, oddvita dags. 5. apríl 1911.

323 XXII.84 1910-1912

324 Úrdráttur úr fundargerðabók sýslunefndar Gullbringu- og Kjósarsýslu, XXII. E 7.1914



Mynd 274: Hestur með vagn á ferð um gamla Grindavíkurvegin. Einar Einarsson / www.ljosmyndasafn.reykjavik.is.

ráðningu vegaverkstjóra og ákvörðun um fyrirhugað vegsstæði, sem reyndist skyndilega verða annað en það sem Erlendur Zakaríasson hafði lagt til. Líklega má telja að ákvörðun hins nýja vegaverkstjóra, sem hafði jú mikla reynslu af lagningu Suðurnesjavegarins frá Hafnarfirði til Njarðvíkur, ráðið þar mestu um.

Í bréfi sýslumanns til Stjórnarráðsins í aprílmánuði 1915, þar sem hann biður um greiðslu á framlagi landssjóðs, má sjá að verkið er þá þegar hafið: ³²⁵

„Sýslumaðurinn í Gullbringu- og Kjósarsýslu, Hafnarfirði 17. apríl 1915.

Jafnframt því að láta hjermeð fylgja eftirrit af reikningi yfir kostnað við vegagjörð síðastliðið sumar af Keflavíkurveginum á Vogastapa áleiðis til Grindavíkur, er sýnir að varið hefur verið til vegar þessa kr. 8080.20, svo af skýrslu vegarverkstjóra um vegagerðina, lyfi jeg mjer virðingarfullst, fyrir hönd sýslunefndarinnar í Gullbringusýslu, að beiðast þess, að hinu háa stjórnarráði mætti þóknast að ávísu fje því, að upphæð kr. 5000.00 úr landssjóði, er ræðir um í 13. gr. B. XVII. núgildandi fjárlaga, og veitt hefur verið til vegar þessa, eða sýsluvegar úr Grindavík á Keflavíkurvegin. - Magnús Jónsson“

Meðfylgjandi greinargjörð Magnúsar er „Aðalreikningur við vegagjörðina af Vogastapa áleiðis til Grindavíkur“, dags. 16. apríl 1915. Á honum má sjá að nefnd upphæð, kr. 8080.20 var borguð af sýslumanni Gullbringusýslu og gjaldaliðir tíundaðir á móti. Þar má sjá að kostnaðurinn fólst m.a. í járnsmíði, heyi, leðri m.fl., verkfærum, tjöldum, dýnamíti, lás o.fl., sköftum, timbri, hagagangi, mjöli, tjaldaðgerðum, vatnsfötum, járnsmíðju og smíðakolum: ³²⁶

„Aðalreikningur við vegagjörðina af Vogastapa áleiðis til Grindavíkur sumarið 1914. Reikningur – Borgarð af sýslumanni Gullbringusýsli, samtals kr. 8.080.20. Hafnarfirði ? ? árið 1914;

Nr.:	Fag:	kr.:	aurar:
1.	Kaupskrá verkamanna.....	723	10
2.	Sömul.....	749	21
3.	Sömul.....	940	48
4.	Sömul.....	1448	78
5.	Sömul.....	1168	89
6.	Sömul.....	1718	93
7.	Kaupskrá yfir hestavinnu.....	543	00
8.	Reikningur frá Vigfúsi, járnsmíði m.fl.....	33	10
9.	Ágúst Pálmassyni, hey.....	17	72
10.	Jóni Brynjólfssyni, leður m.fl.....	20	47
11.	Þorsteini Tómassyni, verkfæri.....	145	95

325 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 4, No. 901, 21/4 1915

326 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 4, No. 901, 16/4 1915

12.	Sigurfinni Sigurðssyni, hey.....	3	20
13.	Böðvari Jenssyni, tjöld.....	144	00
14.	J. All Haysen???, dýnamit.....	27	50
15.	Jóni Jónssyn, hey.....	25	64
16.	Hr. P. Duus, lás m.fl.....	1	55
17.	Einari Einarssyni, aðgjörðir.....	2	90
18.	Jóni Jónssyni, hey.....	10	95
19.	Sigfúsi Bregmann, áhöld m.fl.....	9	10
20.	Jes Ziemsen, verkfæri.....	3	75
21.	Sigurjóni Einrassyni, hey.....	3	60
22.	Dverg, timburverslun, timbur.....	84	50
23.	Sigurjóni J. Waage, heygangur.....	20	00
24.	Kaupfjélagi Hafnarfjarðar, mjöl o.fl.....	54	99
25.	Edinborgarverslun, timbur.....	17	70
26.	Eyjólfi Jónssyni, hey.....	20	44
27.	Einari Þorgilssyni, vatnsfötur o.fl.....	15	75
28.	J. Einarsson og G. Sigurgeirsson, dýnamit...	19	15
29.	Marínu Jónsd., tjaldviðgerðir.....	3	00
30.	Sigurgeir Gíslasyni, smíðakol o.fl.....	21	10
31.	Guðm. Herbjartssyni, járnsmiðja.....	21	47
32.	Guðna Þorlákssyni, tjald.....	20	00

Til reikningshaldara ½ % af kr. 8040.00

Samtals kr. **8080 20**

Undirritað; Sigurgeir Gíslason (pt. verkstjóri)

Nýtt eptirrit staðfestir – Skrifstofu Gullbringu- og Kjósarsýslu þann 16. apríl 1915. – Magnús Jónsson. “

Stjórnarráðið sendi bréf sýslumanns til Landsverkfræðings, er brást við líkt sem fyrrum varðandi Suðurnesjavegin: ³²⁷

„Verkfræðingur landsins, Reykjavík 27. apríl 1915.

Með brjefi dags. 21. þ.m. hefur hið háa stjórnarráð beiðst umsagnar minnar um hjálaga brjef sýslumannsins í Gullbringu- og Kjósarsýslu með 2 fylgiskjölum, viðvíkjandi greiðslu úr landssjóði til Keflavíkurvegarins, eða, sem rjettara er, til sýsluvegar úr Grindavík á Keflavíkurvegin, sbr. fjárl. 13. gr. B. XVII.

Mjer er alls ókunnugt um verk þetta að öllu leyti, og þess er ekki að vænta að fylgiskjöl þau, er fyrir liggja, gefi neinar upplýsingar sem gerðar verði að umtalsefni, því að það mun naumast þurfa að taka fram, að af upphæð þeirri, sem unnið hefur verið fyrir að því er eptirritið af reikningnum ber með sjer, er helmingur sá, sem heimilað er að borga úr landssjóði, kr. 4040.10.

Í sambandi við þetta mál skal jeg virðingarfyllst leyfa mjer að minna á, að með brjefi til hins háa stjórnarráðs dags. 23. apríl 1909 spurðist jeg fyrir um það, með tilvísun til 28. gr. vegalaganna, hver afskipti stjórnarráðsins ætlaðist til að jeg hefði af vegagerðinni milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur, sem kostuð var af landssjóði að hálfu (til þess vegar hefur landssjóður kostað 61.200 kr., þar af 50.000 kr síðan vegalögin frá 1907 öðluðust gildi). Mjer barst aldrei svar upp á þessa fyrirspurn, og skyldi jeg það svo, að mjer bæri engin afskipti að hafa af því verki, sbr. brjef mitt um sama efni dags. 6. febr. 1911. Nú hafa komið fram opinberlega rökstuddar umkvartanir um að sá vegur væri óhentuglega lagður, og dýrastur mun hann vera þeirra vega, sem lagðir hafa verið í landinu á þeim árum. Honum er nú lokið, en þessi vegur frá Grindavík á Keflavíkurvegin er nokkurskonar framhald af honum. Leyfi jeg mjer að minna á þetta í því skyni, að hið háa stjórnarráð gefi mjer þær fyrirskipanir, er þurfa þykir, svo framarlega sem jeg á að hafa nokkur afskipti af lagningu þessa nýbyrjaða vegar. - Jón

Þorláksson.“

Og viðbrögð Stjórnarráðsins til sýslumanns voru eftir því: ³²⁸

„Til Sm. í Gbr.- og Kjósars. 29. apríl 1915.

Eptir móttöku brjefs yðar, dags. 17. þ.m., er yður hjer með send landssjóðsávisun fyrir 4.040 kr. 10 aur. af fje því, sem veitt er á fjárlögum fyrir yfirstandandi ár til sýsluvegar úr Grindavík á Keflavíkurvegin. - F.h.r.“ ?!!

Sýslumaður ítrekaði beiðni sína um fullnaðargreiðslu í bréfi til Stjórnarráðsins: ³²⁹

„Sýslumaðurinn í Gullbringu- og Kjósarsýslu, Hafnarfirði 17. júlí 1915.

Jafnframt því að votta, að greiddar sjeu kr. 3.000.00 til lagningu sýsluvegar frá Vogastapa að Grindavík auk upphæðar þeirrar, kr. 8.080.20, er ræðir um í brjefi mínu til hins háa stjórnarráðs, dags. 17. apríl þ.á., eða þannig samtals 11.080.20, leyfi jeg mjer virðingarfullst, fyrir hönd sýslunefndarinnar í Gullbringusýslu, að beiðast þess að ávísaðar verði úr landssjóði 959.90, eptirstöðvar af fje því til vegar þessa, er ræðir um í 13. gr. B. XVII. nú-gildandi fjárlaga. - Áður eru, samkvæmt hæstvirtu brjefi, dags. 29. apríl þ.á. - ávísað í þessu skyni kr. 4.040.10.- Magnús Jónsson.“

Stjórnarráðið sendi sýslumanni bréf um viðbótargreiðslu fyrir árið 1915: ³³⁰

„Til Sm. [sýslumanns] í Gbr- og Kjósars., 22. júlí 1915.

Eptir móttöku brjefs yðar, herra sýslumaður, dags. 17. þ.m., er yður hjer með send landssjóðsávisun fyrir 959 kr. 90 aur. af fje því, sem veitt er í fjárlögum fyrir yfirstandandi ár til sýsluvegar úr Grindavík á Keflavíkurvegin. - F.h.r.”

Í febrúar 1916 sendi Stjórnarráðið bréf til Landsverkfræðings og biður álits hans á beiðni sýslumanns:

³³¹

„Til verkfr.landsins, 2. febr. 1916.

Stjr. beiðist hjer með umsagnar yðar, herra landsverkfræðingur, um hjálagt erindi frá sýslumanninum í Gullbringu- og Kjósarsýslu. dags. 28. f.m. með 3 fylgiskjölum, viðvíkjandi fjárveitingu til vegarins úr Grindavík á Keflavíkurvegin. Fylgigögn óskast endursend með svarinu. - F.h.r.“

Stutt svar kom frá Landsverkfræðingi í maímánuði sama ár: ³³²

„Bréf frá landsverkfræðingi, 12. maí 1916.

Hjer með leyfi jeg mjer virðingarfullst að leggja það til, að fje því, sem veitt er í núgildandi fjárlögum 13. Gr. Bþ VI. til akfærra sýsluvega fyrir yfirstandandi ár, verði ráðstafað þannig:
1. Til Grindavíkurvegar í Gullbringusýslu kr. 5000.00.“

Svipað svar kom frá Stjórnarráðinu við beiðni sýslumanns fyrir árið 1917: ³³³

„Stjórnarráð Íslands, 22. maí 1917.

Eptir móttöku brjefs yðar, herra landsverkfræðingur, dags. 16. þ.m. hefur stjórnarráðið ráðstafað fje því, sem veitt er fyrir yfirstandandi ár í 13. gr. B. VI. fjárlaganna til akfærra sýsluvega svo og afgangi af síðasta árs fjárveitingu svo sem hjer segir:

13. Til sýsluvegar frá Vogastapa til Grindavíkur í Gullbringusýslu kr. 6400.00. -F.h.r.“

Árið 1918 má sjá að Stjórnarráðið hafi sent „vegamála-stjóra“ [landsverk-fræðingi] bréf til að upplýsa hann um að það hafi ráðstafað tiltekinni upphæð fjárlaga vegna Grindavíkur-vegarins, auk viðbótarfjárveitingar: ³³⁴

328 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 4, No. 901, 29/4 1915

329 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 4, No. 901, 22/7 1915

330 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 4, No. 901, 22/7 1915

331 Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 4, No. 901, 2/2 1916

332 Afrit af bréfi Landsverkfræðings dags. 12. maí 1916

333 Afrit af bréfi Stjórnarráðs Íslands til landsverkfræðings, dags. 22. maí 1917

334 Afrit af bréfi Stjórnarráðs Íslands til landsverkfræðings, dags. 28. maí 1918

„Stjórnarráð Íslands, Reykjavík 28. maí 1918.

Eftir móttöku brjefs yðar, herra vegamálastjóri, dags. 22. þ.m. hefir stjórnarráðið ráðstafað fje því, sem veitt er fyrir yfirstandandi ár í 13. gr. B. VI. fjárlaganna til akfærra sýsluvega svo sem hjer segir:

8. Til Grindavíkurvegur í Gullbringusýslu:

a. Þegar greitt uppi f.á. kostnað kr. 8989.61.

b. Viðbótarfjarveiting... kr. 600.00; samtals kr. 9589.61.“

Landsverkfræðingur gerir síðan athugasemdir við síðustu skýrslu Sigurgeirs Gíslasonar, 19. febrúar 1918, sem hann síðan svarar. Samskipti þeirra varða m.a. rakin í kaflanum hér á eftir um „Skýrslur Sigurgeirs Gíslasonar, verkstjóra, um vegalagninguna 1914 – 1918 o.fl.“.

Skýrslur Sigurgeirs Gíslasonar, verkstjóra, um vegalagninguna 1914 – 1918

„Gamli“ Grindavíkurvegurinn, vagnvegurinn, var lagður á árunum 1914 til 1918. Eins og að framan greinir átti gerð hans sér allnokkurn aðdraganda. Vegurinn var greiddur að hálfu úr ríkissjóði og að hálfu af Grindvíkingum sjálfum, þ.e. grindvískum sjómönnum, sem gáfu hluta af afla sínum til framkvæmdarinnar. Fram hefur og komið að verkstjórinn við vegagerðina var Sigurgeir Gíslason frá Hafnarfirði, reyndur vegagerðarmaður. Lítið hefur verið fjallað um manninn á bak við umsjónina. Hér er þó ætlunin að bæta úr því.

Sigurgeir segir m.a. í skýrslu sinni um vegagerðina dags. 11. nóv. 1917 að Grindavíkurvegurinn hafi alls verið 16 km og 120 m frá Vogastapa að verslunarhúsum við Járngerðarstaðavík í Grindavík. Við vinnuna voru 35-48 menn að jafnaði frá vori að hausti með 13-16 hesta. Í skýrslum hans er t.d. getið um þá er unnu við vegagerðina, hvað þeir fengu í kaup og hver útgjöldin voru að öðru leyti. Þá lýsir hann í skýrslum sínum einstökum áföngum og efnisöflun, en gleymir, líkt og svo oft gerist um „sjálfsgæða hluti“, að nefna skjól, búðir og önnur afleidd mannvirki er framkvæmdin krafðist. Reynt verður að bæta úr því með vettvangskönnun í næsta kafla þar sem markmiðið er að skoða og skrá sem flestar minjar við „gamla“ Grindavíkurveginn, hvort sem þær tengjast vegagerðinni beint eða ekki. Fornleifakönnunin, sem fylgir verkinu, beinist hins vegar beinlínis að slíkum minjum, eins og fram hefur komið.

Hér má lesa skýrslu Sigurgeirs Gíslasonar, vegaverkstjóra, að afloknu fyrsta vinnuári vegagerðarinnar árið 1914:³³⁵

„Skýrsla um vegagjörðina af Vogastapa áleiðis til Grindavíkur sumarið 1914.

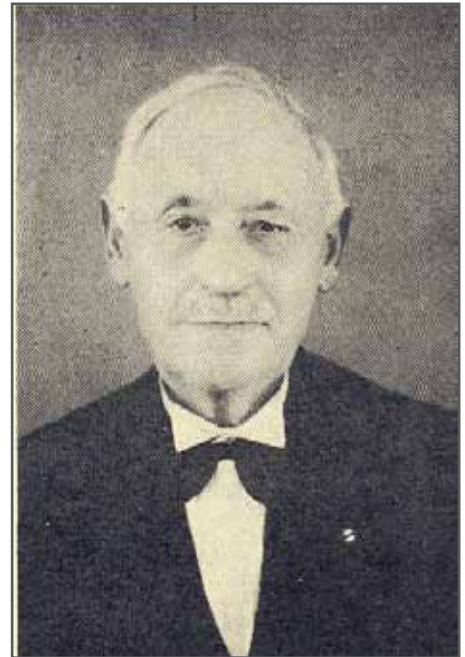
Byrjað var á lagningu vegarins af Keðlavíkurveginum skamt fyrir austan svonefnda Innri-Skoru á Vogastapa, haldið þaðan stefnu í suður eptir Stapanum, áleiðis að Seltjörn, skáhalt niður af Stapanum austanvert við Seltjörn.

Vegalengd sú er byggð var í sumar er 3 kílómetrar, þar af er albúið 2.50 kílómetrar, hott óofaniborið, en að mestu leiti undirbyggð, eptir að sprengja úr hliðarrennu vegarins.

Til vinnunnar var varið kr. 8080.00-

Við vinnuna voru 24-36 menn og 8 til 11 hestar. Kaup verkamanna var á dag frá kr. 1.80 (drengir) til kr. 3.60 (flokkstjórar). Hestavinna kr. 0.75 pr. dagsv.

Mestur halli vegarins er 1:15 á einum stuttum kafla niður Stapan að sunnan, annars þar 1:20 og á öðrum stað 1:20.



Mynd 275: Sigurgeir Gíslason. Alþýðublað Hafnarfjarðar - jólablað 1966.

335 Handrituð skýrsla Sigurgeirs Gíslasonar, verkstjóra, dags. í okt. 1914

Vegurinn er mestmegnis undirbyggður úr mold utan smákaflar sem undirbyggðir eru úr grjóti eingöngu. Allur er vegurinn lagður með grjótmulningi „púkklagður“. Ofaníbúðurinn vikursandur og var hann hafður vel þykkur.“
Hafnarfirði í okt. 1914, Sigurgeir Gíslason, verkstjóri.“



Mynd 276: Vagnvegurinn austan Þorbjarnarfells. Enn (árið 2012) má sjá hvernig hann var „púkkaður“ á síðustu metrunum til Grindavíkur. Höfundur.

Aðalreiknings Sigurgeirs fyrir árið 1914 er getið hér að framan sem og viðbragða hlutaðeigandi embætta gagnvart honum.

Með ársskýrslunni fylgir „Kaupskrá fyrir vegavinnu-lagninguna sumarið 1914, Vogastapi – Grindavík, dags.

1. ágúst s.á., undirritað af Sigurgeiri Gíslasyni. Á henni eru nöfn 15 manna er fengu samtals greitt kr.

723.10 í vinnulaun. Hugsanlega

kunna einhverjir fleiri vegavinnumenn að hafa tekið þátt í verkinu kauplaust vegna þess mikla áhuga, sem það hafði í bænum á þeim tíma. A.m.k. er ekki getið um laun annarra en þeirra 15 er koma fram í „Kaupskránni“.

Í „Kaupskrá“ Sigurgeirs „fyrir dagvinnu sumar 1914; vegastæði Grindavíkurvegar“, má sjá nöfn verkamannanna, fjölda tíma og kaup þeirra í kr. og aurum. Á henni sést, handritað, að launaðir verkamenn þetta árið hafi verið 15 talsins: ³³⁶

„Nr. nafn	dagar:	kaup:	kr.:	aurar:
1. Sigurjón Gíslason.....	27	5.0	135	00
2. Sveinn Sigurðsson.....	22	3.60	79	20
3. Ásgrímur M. Sigfússon	22	2.75	60	50
4. Halldór M. Sigurjónsson.....	15.5	1.80	27	90
5. Jón M. Matthiesen.....	21	2.00	42	90
6. Guðni Jónsson.....	20	3.60	72	90
7. Konráð Anderson.....	13.7	3.20	43	84
8. Ingimundur Hjörleifsson....	17	2.40	40	80
9. Teitur Sigurjónsson.....	19.6	1.85	36	26
10. Kristín Jónsson.....	20	2.50	50	00
11. Jón R. Guðnason.....	20	2.75	55	00
12. Guðsteinn Einarsson.....	16.4	2.25	36	90
13. Stefán Sigurfinsson.....	16.4	2.25	36	90
14. Vilhjálmur Guðmundsson..	5	3.00	15	00
15. Vífill Helgason.....	3	2.55	8	55

Samtals: 723 10

Vegagjörð áleiðis til Grindavíkur, 1. ágúst 1914. Undirritað: Sigurgeir Gíslason“

Í eftirriti af framangreindri skýrslu má lesa bréf sýslumanns af „skrifstofu Gullbringu- og Kjósarsýslu þann 16. apríl 1915, Magnús Jónsson: ³³⁷

³³⁶ Sigurgeir Gíslason; Kaupskrá fyrir vegagjörð áleiðis til Grindavíkur, 1. ágúst 1914 (handritað afrit)

³³⁷ Þ.Í. Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 4, No. 901, 16/4 1915

Dvergur			
Trésmiðaverksmiðja og timburverslun Hafnarfjarðar,			
Flygenring & Co.			
Talsnúmer 5 og 10. Símanúmer: Dvergur. Hafnarfirði 7. Október 1914			
Herra Grindavíkuvægur			
nr.		kr.	met.
16	16 1/2" Langborð	115	1.58
17	17" Planka 5x9"	112	8.84
15	98" Tjaldhæll	119	8.82
17	48" Tjaldhæll	119	2.52
18	16" Planka 2x6"	114	2.80
	" 31" Tjaldhæll 2x4"	119	2.79
	" 94" Borð 1x6"	117	6.58
	" 12" Tjaldhæll	117	1.58
	" 26" Panel 4"	118	1.78
	" 26" Borð 5x5"	118	1.51
49	100" Tjaldhæll	115	18.00
	" 100" Tjaldhæll	114	4.00
	" Vagnkjálka		2.00
76	28" Langborð	116	12.18
	" 78" Reiptagil	117	5.16
	" 10" Planka 3x9"	112	5.20
	" 44" Tjaldhæll 2x6"	112	1.78
	" 12" fl. Borð 4x6"	111	1.78
		111	84.88

Dvergur
fr. Trésmiðaverksmiðju og Dvergur
Hafnarfirði

Mynd 277: Reikningur frá versluninni Dvergur fyrir „Grindavíkuvægur“.

„Eptirrit; Skýrsla um vegagerðina af Vogastapa áleiðis til Grindavíkur sumarið 1914.

“Byrjað á lagningu vegarins af Keflavíkuvæginum skamt fyrir austan svonefnda Innriskoru á Vogastapa, haldið þaðan stefnu í suður eptir Stapanum áleiðis að Seltjörn, skáhalt niður af Stapanum austanvert við Seltjörn. -

Vegarlengd sú er byggð var í sumar er 3 kílómetrar. Þar af var albúið 2.5 kílómetrar, hitt ofaníborið, eru að mestu leyti undirbyggð, eptir að sprengja úr hliðarrennu vegarins.

Til vinnunnar var varið kr. 8080.20. Við vinnuna voru frá 24-36 menn og 8-11 hestar. Kaup verkamanna var á dag frá kr. 1.80 (drengir) til kr. 3.60 (flokksstjórar). Hestavinna kr. 0.75 pr. dagsv.

Mestur halli vegarins er 1:15 á einum ósléttum kafla niður Stapan að sunnanverðu, annar þar 1:20 og á öðrum stað 1:20.-

Vegurinn er mestmegnis undirbyggður úr mold utan smákaflar, sem undirbyggðir eru úr grjóti eingöngu. Allur er vegurinn lagður með grjótmulningi “púkaður”. Ofaniburðurinn allur sandur og var hann hafður vel þykkur.”

Hafnarfirði í okt. 1914, Sigurgeir Gíslason (verkstjóri). (Rjett eptirrit staðfestir, skrifstofu Gullbringu- og Kjósarsýslu þann 16. apríl 1915, Magnús Jónsson).“

Í reikningsblaði frá versluninni Dvergur, trésmiðaverksmiðja og timburverslun Hafnarfjarðar, Flygenring & Co, nr. 22, merkt „Grindavíkuvægurinn“ má sjá að frá 16. júní til 7. júlí 1914 að úttektir hafa m.a. verið fölgna í 12 1/2“ langborði, gólfborði, planku, panel, tjaldhælum, vagnkjálka og reiptagli.³³⁸

Í „reikningi“ Leðuverslunar Jón Brynjólfssonar fyrir Grindavíkuvægin 1914 má t.d. sjá úttektir á „hálsu“, garni, nálum og sauðskinni.³³⁹

Í „reikningi“ frá Versluninni Edinborg, Hafnarfirði, 6/10 1914 vegna Grindavíkuvægarins má sjá úttekt á línun.³⁴⁰

Í reikningi frá Kaupfjelagi Hafnarfjarðar til Vegagjörðar til Grindavíkur, Hafnarfirði 7. okt. 1914, nr. 24, má sjá m.a. úttektir á Ljerefti. Tretommu, 1 1/2 tomma stifti, Blásaumum, skóflum, skrúfum, vagnaburði, maismjöli, heimaís og Drógarni?³⁴¹

Skýrsla Sigurgeirs fyrir árið 1915:³⁴²

„Skýrsla yfir vinnu við vegagerðina af Vogastapa áleiðis til Grindavíkur sumarið 1915: Byrjað á lagningu vegarins sunnan undir Vogastapa, þar sem endað var sumarið 1914, og haldið austan við svonefnda Seltjörn, yfir grjótmóa að hrauninu, er eigi hefur neitt sjerstakt heiti, en sem jeg vildi leyfa mjer að kalla „Einbúahraun“, en sem mun annars vera kallað allt einu nafni „Skógfellahraun“ .

338 Afrit af reikningseyðublaði nr. 22 frá trésmiðaverksmiðju og timburverslun Hafnarfjarðar; Dverg, 1914

339 Ómerkt afrit af reikningum

340 Ómerkt afrit af reikningum

341 Afrit af reikningi Kaupfjellags Hafnarfjarðar til Vegagjörðar til Grindavíkur, Hafnarfirði 7. okt. 1914, nr. 24

342 Handritað handrit Sigurgeirs Gíslasonar, dags, nóv. 1915

Haldið uppi það með litlum bogum, og síðan haldið næstum þráðbein lína á svonefnt Svartsengi eða öðru nafni Sýlingarfell.

Vegarlengd sú er lögð var í sumar var 3.70 kílómetrar, svo var endurbætt og borið ofani það er eptir var sumarið 1914, sem var einn kílómeter.

Til vinnunnar var varið kr. 13.774,43.

Vegurinn er undirbyggður mestmegnis úr mold á fyrstu 800 metr. Og síðan þúkklagður með grjóti, síðan er vegurinn lagður úr grjóti eingöngu, og allur þúkkaður og ofaniburðurinn vikusandur, en í sumar varð að taka hann allan við enda vegarins og draga hann yfir þrjú kílómetra.

Mestur halli vegarins var 1:25, annars yfirhöfuð næstum alveg hallalaus. Eigi vannst tími til þess að bera ofani hjólaforin á því er lagt var í sumar.

Eins og sjá má á reikningnum vegarins verður að verja allmiklu fje til hestavinnunnar; meðal annars varð að kaupa fóður handa hestunum fyrir um kr. 600.00.

Við vinnuna voru frá 35-42 menn. Dagkaup verkamanna var frá kr. 2.00 (drengrir) til kr. 3.90 (flokkestjórar). Hestavinna borguð með kr. 0.75 per dagsverk (alla daga).

Í gegnum veginn voru byggðar 3 þverrennur úr grjóti. Breidd vegarins; 5 álnir.

Virðingarfyllst, Hafnarfirði í nóv. 1915, Sigurgeir Gíslason, verkstjóri.“

Í reikningi frá Helga Magnússyni Co, Bankastræti 6, árið 1915, v/Grindavíkurveginn (reikningur herra vegstjóra Sigurgeir Gíslason), má sjá úttekt á stáli fyrir kr. 6.15.³⁴³

Í Reikningi Kaupfjeldags Hafnarfjarðar um Grindavíkurveginn 1915, má m.a. sjá úttekt á 3 vatnsfötum, seglgarni, eldfærum, vagnaburði, þjöl og maismjeli.³⁴⁴

Skýrsla Sigurgeirs fyrir árið 1916:³⁴⁵

„Skýrsla yfir vinnu við vegagjörð af Vogastapa áleiðis til Grindavíkur sumarið 1916.

Byrjað á veginum í Illahrauni, þar sem hætt var sumarið 1915, voru þá komnir af veginum 6700 metrar, en af þeim kafla var ofaniborið um



Mynd 278: Vagnvegurinn sunnan hraunsins við Svartsengi, vestan Sýlingarfells. Höfundur.

Reikningur vegarinnar			
Kaupfjeldag Hafnarfjarðar,			
Hafnarfirði.			
til	frá		
1915			
Juni 11	2 þús. Talarfötur	3/80	7.60
" "	" "		3.60
" "	144 Seglgarnar		50.
" "	1 Þj. eldfæri		18
" "	0.6 kg Vagnaburður	0/36	21
" "	1 Þjöl		1.10
16.	3 Stk. Maismjöl	17/-	51.00
17. 29.	1 þús. Talarfötur	17/-	3.80
Agúst 11.	6 Stk. Maismjöl	17/-	102.00
		Kr.	169.99

Þegar
 Kaupfjeldag Hafnarfjarðar,
 Hafnarfirði.
 S. Magnússon

Mynd 279: Reikningur Kaupfjeldags Hafnarfjarðar árið 1915 fyrir „Grindavíkurveg“.

343 Ómerkt afrit af reikningnum

344 Ómerkt afrit af reikningnum

345 Handritað handrit Sigurgeirs Gíslasonar, dags, nóv. 1916

600 metrar og ekki keyrt ofaní hjólaforin á 3000 metrum. Þetta var allt fullgert í sumar. Haldið svo áfram með aðalstefnu á svonefnt Svartsengi (eða Sýlingarfell) og lagt að fellsöxlinni, þar sem fyrst kemur á graslendi. Vegarlengd sú er byggð var í sumar er 4 1/10 kílómetrar, af því er eigi ofaníborið um 900 metrar.

Ofaníburðinn, sem var hraunvikur, varð að taka allan á einum stað, og leggja afleggjara að honum yfir 600 metra langan. Allur var vegurinn undirbyggður úr grjóti og síðan mulin í hann hraunurð, voru allvíða miklar uppfyllingar og enda niðurgroftur, hefði þó gjarnan mátt vera meiri, ef unt hefði verið að fá sprengiefni. Mestur halli á veginum var 1:20, en víða mjög lítill halli og allvíða flatt.

Eins og sjá má á reikningum mínum varð að kosta til hestafóður nærfeilt 1000 krónum fyrir utan flutning á því á staðinn, og mátti þó eigi gera, að meir en gjört var; vatn varð að sækja handa mönnum og hestum fulla 6 kílómetra. Við vinnuna voru yfirhöfuð frá 43 til 48 menn og 16 hestar. Dagkaup verkamanna eins og kaupaskrárnar sína frá kr. 2.30 (drengir) til kr. 4.50, flokksstjórar. Hestavinna var borguð með kr. 1.00 fyrir hálfu daga og kr. 1.50 fyrir heila daga. Til vinnunnar var varið kr. 20.670,81.

Vegarlengd sú er búíð er að leggja af Grindavíkurveginum er öll 10 kíló. og 800 metrar, en eptir er af vegarlengdinni í Járngerðarstaðahverfi í Grindavík 5 kíló. og 200 metrar; verður þannig vegarlengdin öll 16 kílómetrar.

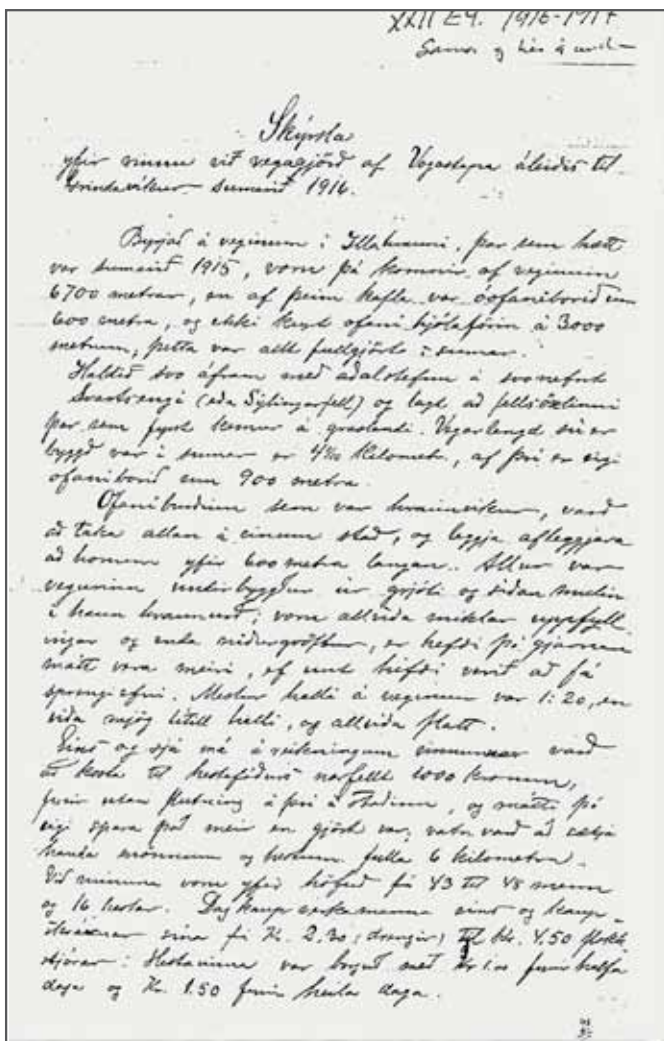
Það er nú þegar búíð að verja til vinnunnar rúmum 42 þúsund krónum, og ef gjört væri ráð fyrir að það sem eftir er kostaði nokkuð líkt pr. meter, ætti það að kosta um 18 þúsund krónur, en þar sem allt er orðið nú miklu mun dýrarar en fyrstu tvö árin, er varla ráð fyrir gjörandi er að það kostaði minna en 20 þúsundir króna, en það myndi tæplega kosta meir, því vegarlagningarskiyrðin eru mikið betri en þau hafa verið; ofaníburðurinn víða á veglínunni, landið sljettara og dálitill hagi fyrir hesta þar við hendina; raunar eru nokkrar torfærur eins og ætíð er von á slíku landslagi sem þessu, t.d. nokkrar þverrennur, og er lítið um grjót yfir þær verður máske að steypa boga yfir þær.

Jeg vil eigi láta hjá líða að geta þess að mjer er alls ómögulegt að hafa reikninga vinnunnar fullbúna fyrir 1. nóvember eins og fyrirskipað er, jeg hætti eigi vinnu fyrr en seinast í október og hefði átt mjög erfitt með að ná í kvittanir fyrir ýmsum síðustu útborgunum.

Virðingarfullst, Hafnarfirði í nóv. 1916, Sigurgeir Gíslason, verkstjóri. “

Í fylgiskjölum með skýrslu vegaverkstjórans 1916 má sjá „skrá yfir verkfæra karlmenn í Grindavíkurreppi innan Gullbringusýslu, fært á árinu 1916, samkvæmt 20. gr. laga, 22. nóvember 1907 um vegi (væntanlega komið frá hreppsnefndinni). Í því koma fram nöfn einstakra manna, heimili, staða og aldur. Nöfn 85 manna eru á listanum.³⁴⁶

Í „Kaupskrá“ Sigurgeirs „fyrir dagvinnu sumar 1916; Vogastapi - Grindavík, 1/6 (júni) – 16/7 (júli)“, má sjá eftirfarandi nöfn verkamanna, fjölda tíma og kaup þeirra í kr. og aurum. Á henni sést að



Mynd 280: Fyrri blaðsíðan af tveimur af skýrslu Sigurgeirs um Grindavíkurvegin árið 1916. Þ.Í.

launaðir verkamenn þetta árið hafi verið 25 talsins:³⁴⁷

„Nr. nafn	dagur:	kaup:	kr.:	aurar:
1. Sigurgeir Gíslason.....	35	6.0	210	00
2. Halldór M. Sigurðsson.....	30	2.75	82	50
3. Jón M. Matthíasson.....	29	2.50	72	50
4. Sveinn Sigurðsson.....	31	4.50	139	50
5. Árni M. matthiesen.....	29	2.50	72	50
6. Guðjón Jónsson.....	26	4.50	117	00
7. Sigurður Sigurðsson.....	29	4.00	116	00
8. Jón Helgason.....	27	4.00	108	00
9. Bjarni Bjarnason.....	27	3.50	100	50
10. Karl B. Guðmundsson.....	25	4.00	100	10
11. Einar J. Jónsson.....	22.3	3.00	66	90
12. Albert Eyjólfsson.....	27	3.75	99	25
13. Þorsteinn Brynjólfsson.....	25.5	4.00	102	00
14. Jón Marel Eiríksson.....	24	3.00	72	00
15. Jón Sveinsson.....	15.6	3.60	56	16
16. Guðjón Sveinsson.....	12	3.55	40	20
17. Guðm. R. Ólafsson.....	7.2	3.75	27	00
18. Guðmann Jónsson.....	27	4.50	121	50
19. Magnús Þorláksson.....	27	4.00	108	00
20. Jón Sigurðsson.....	25.5	4.00	102	00
21. Jón Jónsson.....	25.5	4.00	102	00
22. Þórður Magnússon.....	20.4	4.00	81	60
23. Sveinn Guðmundsson.....	27	3.40	91	80
24. Eiríkur Guðmundsson.....	25.5	4.00	102	00
25. Ásbjörn Jónsson.....	18	1.50	27	00

Grindavíkurvegi 21. Júlí 1916. Undirritað: Sigurgeir Gíslason“

Vegagjörð áleiðis til Grindavíkur, 1. ágúst 1914. Undirritað: Sigurgeir Gíslason“

Landsverkfræðingur gerði eftirfarandi athugasemdir við reikning Sigurgeirs: ³⁴⁸

„Verkfræðingur landsins, Reykjavík 4. des. 1916.

Athugasemdir við reikning Sigurgeirs Gíslasonar yfir kostnað við vegagerð frá Vogastapa áleiðis til Grindavíkur 1916.

1. Fskj. 1. Kaup Alberts Eyjólfssonar kr. 2.00 lægra en honum ber eptir tímakaupi og dagafjölda.
 2. Fskj. 4 Kaup Ólafs Sigurjónssonar á sama hátt talið 80 au. of lágt.
 3. Ingim. Hjörleifssyni greitt 10 kr. meira en honum ber eptir dagsverkatölu og dagkaupi, fskj. 8.
 4. Fskj. 8. Ólafi Jónssyni sömul. greitt kr. 1.00 of mikið.
 5. Fskj. 12. Hvernig síðasti liður verður kr. 1.35, virðist óljóst.
 6. Fskj. 41, nóta 25, oftalin og ofborguð virðist kr. 1.00 (13' á 0/15 verður kr. 1.95, ekki 2.95).
 7. Fskj. 48. Oftaldir og ofborgaðir virðast 22 au (1654 pd á 4 ¾ au. verða kr. 78.56, en ekki 78.78).
 8. Rjettara væri að kvittað fylgiskjal fylgdi síðasta gjaldlið aðalreiknings.
 9. Skrá yfir verkfæraeign ætti framvegis að fylgja reikningunum.
 10. Hvergi er fenginn afsláttur á neinni úttekt.
- Mismunur skv. framangreindu kr. 12.22.“

Sigurgeir svaraði athugasemdum Landsverkfræðings: ³⁴⁹

347 Sigurgeir Gíslason; Kaupskrá fyrir vegagjörð áleiðis til Grindavíkur, 1. ágúst 1914 (handritað afrit)

348 Verkfræðingur landsins, athugasemdir, dags. 4. des. 1916 (vérlitað blað)

349 Handritað svar Sigurgeirs Gíslasonar dags, 23. des. 1916

„Svör við athugasemdir verkfræðings landsins við reikninga við vegagjörð frá Vogastapa til Grindavíkur 1916.

1. Fylgiskjöl 1. Athugasemdin er rjett. Albert Eyjólfssyni ber að borga kr. 2.00.

2. Fylgiskjöl 4. Athugasemdin er rjett. Ólafur Sigurjónssyni ber að borga kr. 0.80.

3. Fylgiskjöl 8. Athugasemdin er rjett. Ingimundi Hjörleifssyni hafa verið greiddar um of kr.10.00.

4. Fylgiskjöl 8. Athugasemdin er rjett. Ólafur Jónssyni hefur verið greidd um of kr. 1.00.

5. Fylgiskjöl 12. 0.74 lína; er 9/00, 6. línan, verður kr. 1.11, verk fyrir kr. 0.24 verður samtals kr. 1.35.

6. Fylgiskjöl 41. Nóta 25. Athugasemdin er rjett. Verksmiðjunni Dverg hefur verið greidd um of kr. 1.00.

7. Fylgiskjöl 48. Athugasemdin er rjett. Hefur verið greiddir um og kr. 0.22.

8. Það hefur aldrei verið venja að kvittun fylgdi fyrir þessum gjaldlið, fyrir því er reikningshaldari fær, önnur en sú er innifelst í reikningnum sjálfum, en væri að sjálfsögðu hægt að taka upp þá reglu.

9. Skrá yfir verkfæri hefur heldur eigi að undanförunu fylgt með reikningunum. Vinna sú er jeg hefi haft með höndum fyrir sýslufjelagið, hefur verið sjálfstæð vinna með einverkfæri er jeg hefi geymt yfir veturinn í læstu húsi þar á staðnum. Myndi líka vera gagnlítill upptíningur á ýmsu gömlu og slitnu verkfæradóti, en ef það þótti hentara væri það vel hægt að láta fylgja framvegis.

10. Afsláttur á úttekt til vinunnar var engin gefin, en jeg jefi gjört mjer alt far um að útvega það svo ódýrt sem föng hafa verið á, en nú tímann er það erfitt, og enda mjög erfitt að fá ýmsa nauðsynlega hluti. Mismun þess er verður á reikningunum samkvæmt framanskráðum athugasemdum, greiði jeg til formanns sýslunefndarinnar.

Hafnarfirði 23. des. 1916, Sigurgeir Gíslason, verkstjóri.“

Erling Einarsson í Grindavík, rakst eitt sinn á reikningsbækur Einarsverslunar í gömlu pakkhúsi. Húsið var opið fyrir veðri og vindum og greinilegt að einhverjar bækur höfðu farið forgörðum. Hann hirti þær sem eftir voru og í þeim má m.a. sjá færslur vegna lifrarinnlagningar grindvískra sjómanna árin 1916 og 1917. Reikningsfærslur fyrir árin 1914, 1915 og 1918 hafa glatast. Þær færslur, sem eftir voru, bæði staðfesta innlagnirnar og gefa nokkra mynd af því um hvaða upphæðir var að ræða hvort árið fyrir sig. Þegar „Liffrakladdi Einarsbúðar“ fyrir árin 1916-1917 er skoðaður má sjá að hálf blaðsíða nr. 10 er um innlagnir vegna Grindavíkurvegarins í mars, apríl og maí árið 1916, kr. 467 og 25 aurar. Sama upphæð er tekin út af reikningnum í peningum.³⁵⁰

Hér er skýrsla Sigurgeirs fyrir árið 1917. Á henni sést m.a. að í raun hafi verið komið á vegsambandi milli Vogastapa (Suðurnesjavegar) og Grindavíkur um haustið þetta ár:³⁵¹

„Skýrsla yfir vinnu við vegagjörð til Grindavíkur sumarið 1917.

Byrjað á lagningu vegarins þar sem endað var sumarið 1916, við svonefnt Svartsengi (eða Silingarfell) og haldið þar yfir hrauntagl yfir svonefnda Sandhóla-Baðsvelli; yfir Selhals, niður með fjallinu Þorbjörn, og næstum beina línu yfir hraunin í Járngerðar-staðahverfi, og endað við verslunarhúsin við

1916		Uttalega	Sumarykt
		Kr.	Kr. a.
Máí	11	1000	41
	11	1000	67
	18	1000	61
	20	1000	69
Apríl	15	1000	21
	24	1000	48
	8	1000	48
	13	1000	28
	20	1000	66
Sumarykt		1167	25
1917			
Máí	4	1000	1
	8	1000	2
	9	1000	2
	9	1000	1
	9	1000	2
	9	1000	2
	10	1000	1
	11	1000	7
	12	1000	1
Sumarykt			24

Mynd 281: Bls.10 í Reikningi Einarsbúðar (Liffrakladdanum). Erling Einarsson.

350 Afrit úr Kladdanum, í vörslu Erlings Einarssonar í Grindavík (Flagghúsinu), bls. 10

351 Handrituð og undirrituð skýrsla verkstjóra, Sigurgeirs Gíslasonar, yfir vegarvinnuna 1917

Járngerðar-staðavík í Grindavík.

Vegarlengd sú er byggð var í sumar að nýju, er 5 kílómetrar og 320 metrar. Einnig var borið ofaní af vegi þeim er byggður var sumarið 1916, 1300 metrar.

Vegurinn er undirbyggður mestmegnis úr grjóti (hraun). Þó er undirbyggðir nærfelt 1000 metrar úr mold og melum.

Allur er vegurinn þúkkaður og síðan borið ofaní hann vikursandur.

Í gegnum veginn voru byggðar sex þverrennur 1x1 al. til 1 1/2x 2 al. að stærð, byggðar eingöngu úr grjóti með hellum yfir.

Mestur halli á veginum var 1:15 á örstuttum kafla á Selhálsi, annars er hallinn 1:25 og yfir höfuð næstum hallalaus vegurinn.

Mjög langt varð sumstaðar að sækja ofaniburðinn, alt að 2500 metrum.

Vatn til afnota handa mönnum og hestum, varð um allangan tíma að sækja 8 og 9 kílómetra vegarlengd.

Til vinnunnar var varið kr. 35.828,71.

Við vinnuna voru að jafnaði 48-50 menn, og 16 hestar. Dagkaup manna var frá kr. 3.15 (drengir) til kr. 6.00 (flokkestjórar). Hestavinna borguð með kr 1.50 hálfra daga og kr. 2.00 fyrir heildagsverk.

Eigi vannst tími til að draga ofaní hjólaferin til baka á síðasta kaflanum á fullum tveimur kílómetrum, en sem er þó alveg nauðsynlegt að gjört verði á næsta vori, myndi til þess þurfa að minnsta kosti um kr. 1200.00.

Vegarlengdin á veginum frá Keflavíkurveginum til Grindavíkur er öll 16 kílómetrar og 120 metrar.

Hjer með fylgir Aðalreikningur yfir vinnuna með fylgiskjöllum.

Hafnarfirði 11. nóv. 1917, Sigurgeir Gíslason, verkstjóri.“

Og samkvæmt beiðni Landsverkfræðingnum um nánari útlistun á verkfærum og áhöldum árið áður gerði Sigurgeir, vegaverkstjóri, nú grein fyrir hvorutveggja skv. eftirfarandi: ³⁵²

„Listi yfir verkfæri í Grindavíkurveginum haustið 1917.

„1. stk. Fjögurramannahandvagn, 13 stk. Tveggja manna handbörur, 14 stk. Járnkarla, 17 stk. Sleggjur, 17 stk. Þúkkhamar, 1 stk. Feisilhamar, 3 stk. Sethamrar, 12 stk. Klöppur, 3 stk. Grjótborar (skotborar), 30 stk. Skóflur, 8 stk. Hakar, 10 stk. Do. Upp????, 3 stk., kvíslar, 2 stk., ristuspaðar, 8 stk. tjöld með súlum, 8 hestvagnar, 10 stk. Aktygi og 1 vatnsvagn.

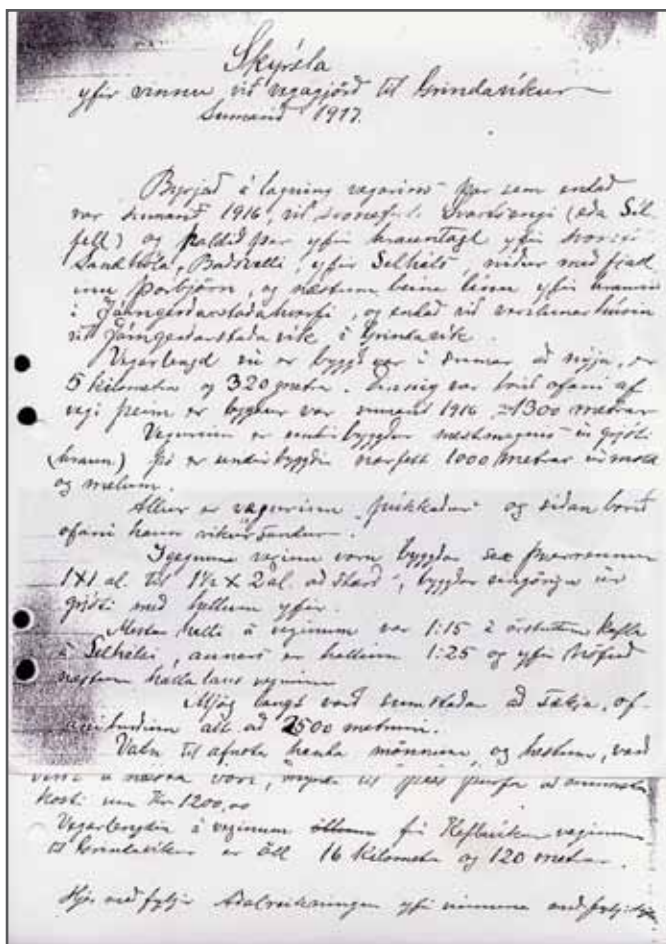
Nokkuð af stikum og öðru timbri, einnig raftar á fjórum húskofum, þar af eru 13 stk., járnplötur á tveimur kofunum, með timbri í stalli og milligerð í hesthúsi fyrir níu hesta.

Margt af verkfærum þessum er orðið svo slitið að þau eru varla notfær lengur, svo sem skóflur og hakar m.fl.

Hafnarfirði 10. nóv. 1917, Sigurgeir Gíslason.“

Sigurgeir nefnir ekki fjölda tjalda, en í reikningunum fyrir árið 1917 má sjá tvær bókanir um þau, annars vegar „gert var v/3 tjöld- 6 kr. hvert“ og hins vegar „gert var v/2 tjöld – 2 kr. hvert“. Lagt var og til efni – 85 aurar.

Landsverkfræðingur gerði eftirfarandi athugasemdir við aðalreikning Sigurgeirs vegna



Mynd 282: Hluti af skýrslu Sigurgeirs um Grindavíkurvegin árið 1917. Þ.Í.

352 Handritaður listi dags. 10. nóv. 1917

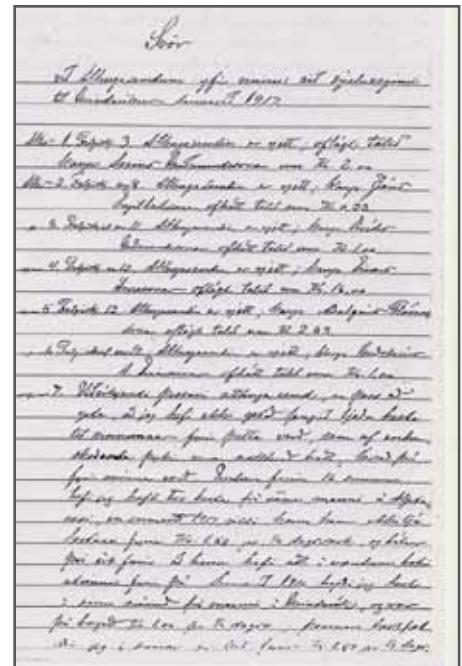
„Verkfræðingur landsins, Reykjavík 19. febrúar 1918 (vegna Aðalreiknings vegaverkstjóra fyrir 1917). Athugasemdir við reikninga Sigurgeirs Gíslasonar yfir vinnu að sýsluveginum til Grindavíkur.

1. Fj. 3 Kaup Sveins Guðmundssonar of lágt talið um kr. 2.-.
2. „ 8 Kaup Jóns Engilbertssonar of hátt talið um kr. 0.22.
Fylgiskjalið lækkar um þá upphæð
3. „ 11 Kaup Eiríks Guðmundssonar of hátt talið um kr. 1.0.-.
Fylgiskjalið lækkar um þá upphæð.
4. „ 12 Kaup Einars Árnasonar of lágt talið um kr. 16.-.
5. „ „ Kaup Aðalgeirs Flóventssonar of lágt talið um kr. 2.63.
6. „ „ Kaup Guðst. A. Einarssonar of hátt talið um kr. 1.-.
Fylgiskjalið lækkar um þá upphæð.
7. „ 17 Öviðfeldið þykir, nema sjerstaklega sje um samið við sýslumann, sem eftirlitsmann vegagerðarinnar, að nær allir hestar eru leigðir hjá verkstjóranum. Hestleigan virðist nokkuð há kr. 1.50 fyrir ½ dags notkun, var 1916 kr. 1.- og 1915 kr. 0.75. Við vegagerð landssjóðs hefur hestaleiga hvergi hækkað líkt þessu.
8. „ Rjettara þykir, að sjerstök kvittun verkstjóra fyrir greiðslu til hans fyrir reikningshalds og peningaábyrgð fylgi reikningunum.
9. „ Til leiðbeiningar framvegis, skal þess getið, að æskilegra er og glegggra, að notuð verði eyðublöð vegagerða landssjóðs fyrir kaupskrár, kvittanir o.fl. og munu þau verða látin í tje eftir óskum verkstjóra og þörfum .
Samkvæmt reikningum verkstjóra verður allur vegagerðarkostnaðurinn árið 1917 kr. 35.828.71.
Samkv. aths 2 dregst frá kr. 022.
Samkv. aths 6 dregst frá kr. 1.-. + 1 kr aths 3 = 2.22, samtals 35.826.49.
Getur þannig komið til mála að landssjóður greiði kr. 17913.74, sem er helmingur kostnaðar. - Geir G. Zoëga.“

Sigurgeir svaraði athugasemdum landsverkfræðings: 354

„Svör við athugasemdum yfir vinnu við sýsluveginum til Grindavíkur sumarið 1917:

- Aths. 1. Fylgiskj. 3. Athugasemdin er rjett; of lágt talið kaup Sveins Guðmundssonar um kr. 2.00.
- Aths. 2. Fylgiskj. 8. Athugasemdin er rjett; kaup Jóns Engilbertssonar of hátt talið sem kr. 0.22.
- Aths. 3. Fylgiskj. 11 Athugasemdin er rjett; kaup Eiríks Guðmundssonar of hátt talið m kr. 1.00.
- Aths. 4. Fylgiskj. 12 Athugasemdin er rjett; kaup Einars Árnasonar of lágt talið um kr. 16.00.
- Aths. 5. Fylgiskj. 12 Athugasemdin er rjett; kaup Aðalgeirs Flóventssonar of lágt talið um kr. 2.63.
- Aths. 6. Fylgiskj. 12 Athugasemdin er rjett; kaup Guðsteins A. Einarssonar of lágt talið um kr. 1.00.
- Aths. 7. Viðvíkjandi þessari athugasemd, er þess að geta, að jeg hefi ekki getað fengið ljeda hesta til vinnunnar fyrir þetta verð, sem af endurkoðanda þykir vera nokkuð hátt, hvað þá fyrir minna verð. Undanfarin 16 sumur hefi jeg haft tvo hesta frá sama manni á Álftanesvegi, en sumarið 1917, vildi hann ekki ljá hestana fyrir kr. 1.50 pr. ½ dagsverk, og lítur því út fyrir að hann hefi átt í vændum betri atvinnu fyrir þá. Sumarið 1916 hafði jeg hest í einn mánuð frá manni í Grindavík, og var þá borgað kr. 1.00 fyrir



Mynd 283: Svör Sigurgeirs við athugasemdum landsverkfræðings árið 1917. Þ.Í.

353 Athugasemdir verkfræðings landsins 19. febr. 1918

354 Handritað skjal vegaverkstjórans, Sigurgeirs Gíslasonar, dags. í mars 1918

½ dagsv.; þennan hest leigði jeg í sumar er leið fyrir kr. 1.50 per ½ dagsverk, en fjekk hann alls eigi. Jeg hefi um nokkur undan farin ár haft hesta af Álfanesi frá sama manni, og það einnig um tíma í sumar er leið, og vildi hann fá kr. 2.00 per dag, en jeg borgaði honum eigi nema kr. 1.50, en hann hefur tvívegis krafði mig um mismuninn, og veit jeg eigi nema það endi með því að jeg megi borga honum úr mínum vasa. Þetta sýnir, að eigi þykir þessum mönnum eptirsóknarvert að leigja hesta í vegagjörðina. Jeg hefi heldur eigi sóst eptir að hafa hesta í vegavinnunni, en jeg hefi tekið þann kostinn að kaupa hesta fyrir mína peninga, og leigja þá vinnunni, heldur en að vanta þá of tilfinnanlega, auk þess sem leigu hestar annarra hafa vanalega eigi fengist lengur en til viss tíma að haustinu, og það svo snemma að alls eigi var viðunandi. Jeg hef oft látið mína hesta vinna heila daga, þegar fáir hafa verið hestar, en eigi reiknað þeim kaup nema fyrir ½ dagsv. Og þori jeg óhræddur að vitna það undir þá verkamenn er hjá mjer hafa unnið. Jeg skal ennfremur geta þess, að mjer væri mjög kært, ef umsjónarmenn vegarvinnu þeirrar er jeg kynni framvegis að verða við, vildu afhenda mjer næga vinnufæra hesta, til þess að jeg þyrfti eigi að vera eigandi hestanna, ef það þækti illa tilfallið. Annars held jeg, að það sje lítt sambærilegt, að hafa hesta á þessum leiðum, sem jeg hefi unnið á, og víðast hvar annars staðar, sem jeg þekki til, að lagðir hafa verið vegir.

1917		Grindavíkurvegar		Ullens	Þingl.
Maí 3	2 h. Skiptur 1 h. Skiptur	2 h. Skiptur	1 h. Skiptur		485 64
	4 h. Skiptur	7 h. Skiptur			
8	2 h. Skiptur	10 h. Skiptur			
	6 h. Skiptur	4 h. Skiptur			
5	2 h. Skiptur	17 h. Skiptur			
	12 h. Skiptur	2 h. Skiptur			
6	9 h. Skiptur	4 h. Skiptur			
	4 h. Skiptur	4 h. Skiptur			
	3 h. Skiptur	7 h. Skiptur			
8	6 h. Skiptur	7 h. Skiptur			
9	8 h. Skiptur	6 h. Skiptur			
	1 h. Skiptur	3 h. Skiptur			
10	11 h. Skiptur	2 h. Skiptur			
11	4 h. Skiptur	2 h. Skiptur			
	4 h. Skiptur	2 h. Skiptur			
6	2 h. Skiptur	2 h. Skiptur			
	14 h. Skiptur	10 h. Skiptur			
11	1 h. Skiptur	6 h. Skiptur			
	1 h. Skiptur	10 h. Skiptur			
A. Reisinga				688 00	688 00

Mynd 284: Bls. 136 í Reikningi Einararbúðar (Lifrarkladdanum). Erling Einarsson.

Aths. 8 Sjálfsagt er að kvittun fylgi fyrir greiðslu fyrir reikningshalds ef jeg síðar yrði við verkstjórn, en jeg álit hinsvegar, að það talist nær kvittun á því, að upphæðin er greidd samkvæmt aðalreikningnum með fylgiskjöllum hans.

Samkvæmt framanskráðum athugasemdum er gjört ráð fyrir að aðalupphæð reikningsins lækki um kr. 1.22 = eina krónu 22 auru, sem mjer að sjálfsögðu ber að greiða, en jeg álit að eptir athugasemdunum eigi reikningurinn að lækka um kr. 2.22 = tvær krónur 22 aurar þar sem kaup Jóns Engilbertssonar er of hátt reiknað um kr. 0.22, Guðsteins Á. Einarssonar um 1.00 og Eiríks Guðmundssonar um kr. 1.00. Samtals kr. 2.22.

„Jeg get eigi skilið í því, að ær upphæðir sem of lágt eru greiddar, skuli ekki eptir sömu reglu, eiga að bætast við reikningsupphæðina, þar sem kaup: Einar Arnason er of lágt talið um kr. 16.00, Sveins Guðmundssonar um kr. 2.00, Aðalgeirs Flóventssonar um kr. 2.63, samtals kr. 20.63.

Þar frá dregst sú upphæð sem ofborguð er, kr. 2.22. Ætti því að borgast til mín sem reikningsfulltrá kr. 18.41, er jeg svo greiddiviðkomandi verkamönnum, því eins ætti jeg hægt með að endurborga þeim það, sem þeir hefðu fengið vangoldið eins og að sækja í hendur þeirra sem ofgoldið er.

Virðingarfullst, Hafnarfirði í mars 1918, Sigurgeir Gíslason, f.v. verstjóri við sýsluvegin til Grindavíkur.“

Í „Lifrarkladda“ Einararbúðar fyrir árin 1916-1917 má sjá að hálf blaðsíða nr. 10 er um innlagnir vegna Grindavíkurvegarins í mars árið 1917 kr. 24 og 70 aurar. Reikningurinn er sagður, neðst á síðunni, “færður á bls. 100“. Blaðsíða 100 er glötuð, en innkomin upphæð það árið hafði verið verið færð á bls. 110, kr. 147 og 06 aurar. Neðst á þeirri síðu er upphæðin orðin kr. 231 og 80 aurar í marsmánuði. Neðst á blaðsíðu 112 sést að lagt hefur verið inn kr. 333 og 26 aurar í apríl. Á blaðsíðu 113 er upphæðin orðin kr. 406 og 60 aurar í apríl og maí. Á blaðsíðu 120 er innlögnin orðin að kr. 485 og 64 aurum og í lok

maí á blaðsíðu 136 er heildarupphæðin kr. 558 og 00 aurar. Sama upphæð er tekin út af reikningnum í peningum í lok maí.³⁵⁵

Af framangreindu má sjá að framlag grindvískra sjómanna til Grindavíkurvegarins árin 1916 og 1917 voru samtals kr. 1.055 og 70 aurar. Líklegt má því telja að heildarupphæðin hafi verið nálægt 2.500 krónum og því varla helmingur af kostnaði landssjóðs vegna Grindavíkurvegarins á árunum 1914-1918, en hann er jafnan tíundaður í uppgjöri Sigurgeirs með árlegum skýrslum og bréfaskriftum sýslumanns til Stjórnarráðsins.

Afrit af reikningsblöðunum úr „Liffrakladda“ Einarsbúðar fylgja verkinu hér að aftan.

Hér er svo lokaskýrsla Sigurgeirs fyrir árið 1918. Á henni má glögg sjá að vinnan þetta sumarið hafi að mestu farið í að ljúka og gera lagfæringar á Grindavíkurvegnum, enda kostnaðurinn einungs brot af því sem hann varð árið áður.³⁵⁶

„Skýrsla yfir vinnu við að fullgera Grindavíkurveginn sumarið 1918.

Borið ofaní til fullustu á fullum þremur kílómetrum, einnig lagfærðar nokkrar bilanir, einkum á Stapanum, er myndast höfðu og hinum mikla ís er lagðist þar yfir og klaka í jörðinni; varð að moka burtu frá moldarrennum og bera ofaní þar sem vatn hafði farið yfir veginn, einkum á einum stað.

Til vinnu þessarar var varið kr. 2031,69.“

Hafnarfirði 1. nóv. 1918, Sigurgeir Gíslason, verkstjóri.

„Til vinnunnar var ennfremur talið til gjalda kr. 18.41 er vangoldið var til verkamanna af kaupskrám 1917, og þau uppbótarlaun er sýslumaður setti handa verkstjóra kr. 186.00.

Hafnarfirði 15. nóv. 1918, Sigurgeir Gíslason.“

Skýrsla
yfir vinnu við að fullgera Grindavíkurveginn
sumarið 1918.

Borið ofaní til fullustu á fullum þremur kílómetrum, einnig lagfærðar nokkrar bilanir, einkum á Stapanum, er myndast höfðu og hinum mikla ís er lagðist þar yfir og klaka í jörðinni; varð að moka burtu frá moldarrennum og bera ofaní þar sem vatn hafði farið yfir veginn, einkum á einum stað.

Til vinnu þessarar var varið kr. 2031,69.

Hafnarfirði 1. nóv. 1918
Sigurgeir Gíslason
verkstjóri

Til vinnunnar var ennfremur talið til gjalda kr. 18,41 er vangoldið var til verkamanna af kaupskrám 1917, og þau uppbótarlaun er sýslumaður setti handa verkstjóra kr. 186,00.

Hafnarf. 15. nóv. 1918
Sigurgeir Gíslason

Mynd 285: Lokaskýrsla Sigurgeirs Gíslasonar fyrir Grindavíkurveginn árið 1918. ÞÍ.

355 Afrit úr Kladdanum, í vörslu Erlings Einarssonar í Grindavík (Flagghúsinu), bls. 10, 110, 112, 113, 120 og 136

356 Skýrsla Sigurgeirs Gíslasonar 1. og 15. nóv. 1918

Grindavíkurvegurinn - vegavinnubúðir og aðrar mannvistaleifar

Á leið um veginn, frá gatnamótum Reykjanesbrautar til Grindavíkur, er fjölmargt að sjá um aðdraganda hans - ef vel er að gáð.

Áður fyrr, reyndar um árþúsund, voru, eins og fram hefur komið, helstu samgönguæðar til Grindavíkur um Skógfellaveg frá Vogum, Skipsstíg og Árnastíg frá Njarðvíkum og Keflavík og Prestastíg frá Höfnum. Leiðin frá Njarðvíkum lá um Voga til Hafnarfjarðar og Reykjavíkur. Þá fóru Grindvíkingar að sumarlagi upp frá Þórkötlustöðum og Hrauni um Brúninar í ofanverðri Strandarheiði (Vogaheiði) í Kúagerði á leið þeirra til Hafnarfjarðar. Líklegt má telja að enn eigi eftir að finnast fornar óþekktar leiðir að og frá Grindavík, nú týndar. Síðast, daginn áður en lokið var við verkefni þetta, tókst t.a.m. að rekja varðaða leið frá gatnamótum Skógfellavegar og Sandakravegar inn á Vogaheiði með stefnu niður að Kúagerði. Þar sem hún er enn ókönnuð að hluta er hennar ekki getið á meðfylgjandi uppdráttum og lýsingum. Leið þessi, sem virðist ekki hafa verið fjölfarin um langan tíma líkt og hinir vegirnir, minnir þó áþreifanlega á að ávallt þarf að hafa mögulegar og óþekktar fornar leiðir í huga þegar tiltekin landssvæði eru skoðuð og fornleifaskráð.

Skömmu eftir aldamótin 1900 virðist hafa verið byrjað á því að gera Skipsstíginn vagnfæran frá Grindavík og upp með Lágafelli áleiðis að Njarðvíkur-fitjum, en svo virðist sem horfið hafi verið frá því, en þess í stað ákveðið að ryðja nýja þjóðbraut frá Stapa til Grindavíkur milli Skógfellavegar og Skipsstígs. Fyrri umbætur voru liður í atvinnubótavinnu hreppsins á þeim tíma. Uppgerði kafla Skipsstígsins vestan undir Lágafelli sést enn vel og er einstaklega fallett mannvirki, sem ekki hefur verið raskað. Við hann er m.a. Dýrfinnuhellir. Segir sagan að í honum hafi dulist samnefnd kona með börn sín meðan “Tyrkirnir” fóru með ófriði á hendur Grindvíkingum.³⁵⁷ Hellirinn er ekki auðfundinn, en hið sæmilegasta skjól fyrir veðrum og mögulegum illmennum þess tíma.

Svo virðist sem úrbætur Skipsstígsins hafi tekið mið af tilfallandi skjólum fyrir verkamennina því bæði við fyrrnefndan kafla Skipsstígs og annan norðar, í Gíslágum ofan Vörðugjár, eru náttúruleg afdrep. Enn má sjá þetta líklega skjól vegavinnumanna við Skipsstíginn og hleðslur í svonefndum Gíslhelli.

Aðdraganda gamla Grindavíkurvegarins er m.a. getið í fundargerðum Grindavíkurhrepps þar sem skorað er á stjórnvöld að leggja akfæran veg til Grindavíkur í framhaldi af gerð þjóðvegarins til Keflavíkur um Stapa, samþykktum Alþingis um fjárveitingar til vegagerðarinnar, árlegum skýrslum vegavinnuverkstjórans, Sigurgeirs Gíslasonar, athugasemdum við reikningshaldið, svörum hans sem og úttektarnótur í Einarsbúð í Grindavík er hafa varðveist í höndum Erlings Einarssonar, eins og lýst hefur verið hér að framan.

Ekki er að sjá í skjólum hvenær nákvæmlega sú ákvörðun var tekin að leggja Grindavíkurvegin í það vegstæði sem raunin varð á eða hver tók hana, en líklegt má telja að vegavinnuverkstjórnin, Sigurgeir Gíslason, hafi eitthverju um það ráðið. Skógfellahraunið og Arnarseturshraunið eru úfin apalhraun á kafla, en hafa ber í huga að auðveldara var að leggja akveg um slíkt hraun heldur en að þurfa að berja og brjóta undir sig harðara og margsprungið helluhraun eins og Eldvarpahraunin, sem Skipsstígur liggur um á kafla.

Vegurinn var greiddur að hálfu úr ríkissjóði og að hálfu af Grindvíkingum, eða þannig var a.m.k. um samið í upphafi, enda gerðu



Mynd 286: Náttúrulegt skjól í Lágunum við Skipsstíginn, sennilegt afdrep vegavinnumanna um og eftir 1900. Höfundur.

357 www.ferlir.is/?id=3629

fjárveitingar Alþingis ráð fyrir því. Grindvískir formenn samþykktu, flestir, að láta lifrina ganga upp í kostnaðinn þeim megin, sbr. „Lifrarkladdann“ í Einarsbúð, sem getið hefur verið um.

Verkstjórinn við vegagerðina var, sem fyrr er getið, Sigurgeir Gíslason frá Hafnarfirði, reyndur vegagerðarmaður.

Hann segir m.a. í skýrslu sinni 11. nóv. 1917 að vegurinn hafi alls verið 16 km og 120 m frá Vogastapa að verslunarhúsum við Járngerðarstaðavík í Grindavík.

Við vinnuna voru 35-48 menn að jafnaði frá vori að hausti með 13-16 hesta. Til eru listar með nöfnum vegagerðarmannanna sem og hvað

þeir fengu í þóknun fyrir verkið. Þá má vel sjá hvað tekið var út úr Einarsbúð til verksins 1916 sem og innkomuna fyrir lifrina árið 1917. Vegna alls þess er hér bæði um merkilega sagnfræðilegar heimildir að ræða og ekki síst fornfræðilegar með vísan til þeirra minja er enn standa víða við veginn – óhreyfðar og svo til ósýnilegar í hrauninum. Þá eru áður getinna lagaákvæða, tilskipana konungs og síðar Alþingi, ekki síður áhugaverðar því þær kveða á um gerð og lagningu veganna. Af þeim, með hliðsjón af fornleifunum, má sjá frá hvaða tímabili tilteknir vegir gætu hafa verið.

Vegurinn sést enn frá Vogastapa, niður í Selbrekkur (Sólbrekkur) og áfram austan við Seltjörn. Þá sést hann einnig á kafla austan nýja vegarins þar sem hann liggur til suðurs upp og inn á hraunin. Vel má fylgja gamla vagnveginum þar sem hann liggur í fyrstu samhliða austanverðum Grindavíkur-veginum nýja. Skammt norðan Gíghæðar fer vegurinn undir nýja veginn, en kemur síðan út undan honum vestan hans. Sést vel hvar gamli vegurinn liggur upp og yfir Gíghæð og hverfur þá aftur undir nýja veginn. Sunnan Bláaljónsafleggjarans kemur hann undan nýja veginum og liggur samhliða vestan hans og er eftir það hægt að fylgja honum þar sem hann hefur legið nánast ósnertur vestan Svartsengisfells (Sýlingafells) að Selhálsi, yfir hálsinn og niður Hesthúsabrekku áleiðis til Grindavíkur.

Meðfram veginum, frá Seltjörn að Grindavík, í Skógfellshrauni, Arnarseturshrauni, Illahrauni og Klifhólshrauni, eru fjölmargar minjar vegavinnuframkvæmdanna, þ.e. búðir og skjól vegavinnnumanna. Búðirnar eru á nokkrum stöðum og hafa hlaðin hús á þeim verið svipuð að stærð. Húsin voru aðallega fyrir verkfæri, hesta og smiðju. Augljóst er að vegavinnnumennirnir sjálfir hafi haldist við í tjöldum því bæði má sjá sléttuð svæði í búðunum, enda kemur fram í reikningum Sigurgeirs að bæði hafa verið keypt 6 tjöld og hann látið gera við þau.

Sýnilegar minjar enn þann dag í dag eru á u.þ.b. 500 metra millibili meðfram gamla veginum. Ef vegavinnnumenn hafa sett að jafnaði upp búðir með því bili vantar nokkrar þeirra nyrst í Skógfellshrauni og Arnarseturshrauni þar sem jarðýtur hafa við umbótagerð nýja vegarins farið um langt út fyrir vegstæðið. Helst er að sjá að búðir, sem reistar voru í skjóli við hraunhóla og hæðir eða í hrauntröðum



Mynd 287: Vagnvegurinn þar sem hann fer niður Selbrekkur (Sólbrekkur). Höfundur.



Mynd 288: Leifar húss í fyrrum búðum vegavinnnumanna við gerð gamla Grindavíkurvegarins. Höfundur.

hafi sloppið við eyðileggingu. Í dag hefði verið bæði gaman og fróðlegt að hafa allar búðirnar ósnertar, en saman mynda þær nokkuð heildstæða mynd þeirra tíma vegagerðar, um og eftir aldamótin 1900 - þegar allt var enn unnið á höndum með aðstoð hesta. Því miður urðu stór svæði meðfram Grindavíkurveginum illa leikin þegar nýi vegurinn var lagður. Ekki er ólíklegt að þá hafi margar minjar hreinlega verið eyðilagðar af vangá.

Þá ber að hafa í huga að símastrengur var lagður í jörð til Grindavíkur árið 1916 og munu símamenn og vegavinnu menn hafa verið samtímis á Gíghæð þetta sumarið. Það gæti skýrt það hvers vegna hinu hlöðnu búðir í hrauntröð á hæðinni (sjá forsíðumynd) eru bæði óvenju miklar og vandaðar. Á tveimur öðrum stöðum við veginn eru hlaðin stór ringlaga skjól og a.m.k. eitt hús. Símakapallinn liggur svo til alveg við þessi mannvirki og má því telja líklegt að þau hafi verið notuð sem mjög tímabundin skjól fyrir verkamennina er lögðu símann þetta árið. Ekki er sérlega vel til hringhleðslanna vandað, enda hafa þær átt að vera mjög tímabundnar. Húsið, sem er skammt norðvestan við Bláalónsafleggjarann gæti og mun að öllum líkindum einnig hafa verið notað af vegavinnuönnunum í lok verksins árið 1916.

Athyglisvert er að hús vegavinnu manna voru nánast öll eins í búðarleifunum á mismunandi stöðum. Ástæðan var sú að þeir fluttu þökin með sér á milli búða og flýttu þannig fyrir gerð þeirra og spöruðu fjármuni.

Hér á eftir verða taldir upp sýnilegir minjastaðir er tengjast vegavinnunni 1914-1918 beint sem og fleiri mannvistarleifar, sem vert er að skoða þegar slóð „gamla“ Grindavíkurvegarins er gengin frá Vogastapa. Hafa ber í huga að eftirfarandi lýsing er ekki sú sama og kemur fram í meðfylgjandi Fornleifakönnun því í henni eru einungis taldar upp mannvistarleifar er tengjast beint nefndri vegavinnu:

1. Suðvestan gatnamóta Suðurnesjavegar („gamla“ Keflavíkurvegarins) og „gamla“ Grindavíkurvegar og Vogastapa mátti þangað til nýlega sjá hlaðin gerði vegavinnu manna. Framkvæmdir, sem unnar voru þar fyrir skömmu eyðilögðu þessar minjar að mestu. Þá hefur lúpínu verið sáð á svæðinu og hylur hún nú nánast alveg minjasvæðið.

2. Skammt norðan núverandi Keflavíkurvegar (Reykjanesbrautar) liggur gata til vesturs út frá „gamla“ Grindavíkurveginum. Þetta er um 80 metra löng gata að moldar og malargrýfjum undir litlu holti. Á holtinu var stór varða fyrrum, sem sumir telja að hafi verið landamerkjavarða³⁵⁸ Njarðvíkur og Voga. Grjót var að öllum líkindum tekið úr vörðunni og sett í vagnvegin.

3. Ofan við Selbrekkur er hlaðið lítið gerði við stóran stein. Neðan þess, undir hlíðinni, eru leifar selstöðu. Trjám hefur verið plantað í hana svo nú er hún nánast ólæsileg.

4. Sunnan Seltjarnar (Selvatns) liggur vegur að Stapafelli. Á milli hans og tjarnarinnar er hlaðin rétt upp á hæð svo og stekkur. Handan vegarins eru tóftir sels, Innra-Njarðvíkursels³⁵⁹. Selstaðan gæti að hluta hafa verið nýtt af vegavinnuönnunum um tíma.



Mynd 289: Leifar húss við gamla Grindavíkurvegin. Höfundur.

358 www.ferlir.is/?id=7136

359 Örnefnalýsing fyrir Njarðvík. Ö.Í.



Mynd 290: Leifar smiðju í fyrrum búðum vegavinnumanna á Gíghæð. Höfundur.

5. Austan Grindavíkurveg, nokkuð sunnan gatnamótanna að Seltjörn (Selvatni), er gömul rudd gata inn í hraunið. Lúpínubreiða er við vegabrúnina þar sem gatan byrjar. Hún liggur að búðum vegavinnumanna um 50 metrum inni í hrauninu. Þar eru hluti af tveimur hlöðnum húsum, skjól og rutt svæði fyrir tjaldbúdir. Skammt sunnan götunnar, nær veginum, er hlaðinn hringur, sennilega fyrrnefnd skjól fyrir símamenn.

6. Skammt sunnar, vestan vegarins, eru þrjú hlaðin skjólgarðar norðanutan í hraunhól, u.þ.b. 30 metrum frá veginum.

7. Á vinstri hönd er stígur frá bílastæði, varðaður, að helli, sem nefndur hefur verið Hestshellir. Hlaðið er fyrir opið, en dyragat á. Inni í hellinum eru hleðslur. Hann liggur til vesturs, undir veginn, og er um 160 metra langur. Hellirinn var notaður sem skjól fyrir vegavinnumenn, en einnig mun hann hafa verið notaður sem skjól bruggerðarmanna um tíma.

8. Á hægri hönd, skammt sunnar, eru klettur um 10 metrum frá veginum. Utan í öðrum hólum er hlaðið hús, heillegt, geymsla eða smiðja. Inni í því er skúti. Örskammt sunnar eru leifar af húsi.

9. Vegur, um 3-400 metra langur, liggur til austurs frá Grindavíkureggi inn að Arnarsetri norðan Gíghæðar. Akvegur hefur verið lagður ofan á vagnveg, en þann veg fóru vegagerðarmenn þegar sóttur var ofaniburður í gjallgígana í Arnarsetri.

10. Í langri og breiðri hrauntröð suðvestan Arnarsetursnámunnar er skjól í hraunhveli. Munninn er hlaðinn og steinlögð trappa niður í skjólið. Á miðju sléttu „gólfi“ er einn steinn. Líklegt má telja að þarna hafi verið afdrep fyrir vegavinnumenn, sem moka hafa þurft á vagnana í Arnarsetri. Fyrrum náman var þar skammt frá (nú spillt).

11. Þegar komið er framhjá gatnamótum vegar að Arnarsetri er jarðfall vinstra megin vegar, rétt fyrir innan girðinguna. Norðan í því er svonefndur Dátahellir³⁶⁰. Í hellinum fundust bein og fataleifar, hnífur, beltissylgja o.fl. af bandarískum dáta, sem hvarf þarna í hrauninu. Beinagrindin fannst þarna fyrir innan stein, sem nemur við hellismunnann.

12. Skammt þar frá, sömu megin, einnig rétt austan vegarins, er hlaðið hús, hesthús vegagerðarmanna, ofan í hraunrás. Stígur liggur frá því til suðurs og beygir síðan til austurs, að öðru hlöðnu, heillegu húsi, smiðju. Á millum eru tvö önnur hlaðin hús, svo til heil. Annað var hesthús og hitt var læst verkfærageymsla. Austan við þau er rutt skeifulaga svæði. Það hefur líklega verið notað undir tjald og/eða til járninga. Þar má a.m.k. enn sjá stein, sem notaður var til þeirra verka.

13. Handan vegarins er bílastæði. Í vesturjarðri þess er djúp hola, sem myndaðist er unnið var við nýja veginn. Í holunni er u.þ.b. 60 m langur hraunhellir; Dollan, öðru nafni Tanahellir³⁶¹.

14. Í sunnanverðri brekkunni, austan vegarins, eru hleðslur, sennilega skjól fyrir hesta og/eða menn.

360 www.ferlir.is/?id=4368

361 www.ferlir.is/?id=7531

15. Á hægri hönd, rétt áður en komið er að gatnamótum vegar að Bláa Lóninu, er stór hleðsla, hús, skammt frá veginum. Skammt austan hana er önnur hleðsla, skjól. Þarna gætu vegavinnumenn hafa hlaðið sér skjól, enda hleðslunar svipaðar hinum, en vitað er að menn, sem lögðu símann til Grindavíkur (strengurinn liggur þarna við) hafi nýtt sér þetta sem skjól árið 1916.



Mynd 291: Varða við stíg frá Svartsengi áleiðis að Gíghæð. Höfundur.

16. Þegar komið er framhjá gatnamótunum og aðeins upp á hæðina eru leifar af tveimur hlöðnum húsum skammt frá hvoru öðru, hálföllnum, innan við 10 metra austan við veginn.

17. Hlaðinn hringur er skammt sunnar, vestan vegarins, ca. 15 metrar frá vegi. Þetta er líkast til skjól símamanna árið 1916.

18. Hlaðinn stallur er austan vegarins, ca. 10 metrum frá, rétt áður en komið er út úr hrauninu við slóðan að Svartsengisfelli (Sýlingarfelli).

19. Upp úr Svartsengi, þar sem grastungan nær lengst til norðurs, liggur stígur upp í hraunið og áfram til norðurs að búðunum á Gíghæð. Varða er við stígsendann að sunnanverðu. Hlaðið er í stíginn á nokkrum stöðum. Líklega er um að ræða stíg vegagerðarmanna þar sem farið var með vistir áður en vegurinn náði að Svartsengi. Þarna fyrir ofar og vestan við stíginn var klettur, nefndur September. Hann var kennileiti og tekið var mið af honum þegar vegavinnan var látin niður falla haustið 1916. Þegar ný Grindarvíkurvegurinn var lagður var kletturinn brotinn niður.

20. Sunnan hraunbrúnarinnar liggur gata að námum austan vegarins, í vesturhlíðum Svartsengisfells. Þar voru námur vegavinnumanna – og annarra síðar.

21. Rétt áður en komið er að Selhálsi er tótt í hlíðinni á austan vegarins, innan við 10 metra frá honum. Þetta er tótt Hópsseis, en Hóp átti land þangað. Skammt þar sunnan af sést móta fyrir stekki í hlíðinni.

22. Vestan vegarins, vestan í Selhálsi, sést móta fyrir tótt í lægð. Líklega er um að ræða hluta af Hópsseis.

23. Á Baðsvöllum var selstaða frá Járngerðarstöðum. Tóttir selsins sjást í vesturjaðri hraunsins norðan Þorbjarnarfells. Einnig eru tóttir austar á völlum, við vatnsstæði, sem þar er, og enn önnur inni í skóginum (trjám hefur verið plantað í hana), norðan Stekkhóls. Vegna ofbeitar var Baðsvallarselið flutt upp á Selsvelli, þar sem Grindarvíkurbæirnir höfðu lengi í seli, bæði austan á völlum og suðvestan í þeim. Enn sést móta vel fyrir tóttum fjölmargra selja á Selsvöllum.

24. Þegar komið er upp á Selháls (Dagmálháls) sjást Gálgaklettar vel á vinstri hönd. Þar segir þjóðsagan að hreppsstjóri hafi hengt þjófa eftir að hafa fangað þá við laugar norðan Þorbjarnarfells³⁶².

25. Vestan vegarins er Þorbjarnarfell. Efst í því er Þjófagjá³⁶³. Þar áttu þjófarnir 13 að hafa hafst við á milli þess að þeir herjuðu á bæina fyrir neðan. Uppi á fjallinu eru einnig stríðsminjar, Camp Vail³⁶⁴.

26. Brekkan, er hallar niður að bænum, kallast Hesthúsabrekka. Vinstra megin hennar, áður en komið er að vatnsgeyminum, eru hraunhólar. Þar höfðu vegagerðarmenn búðir sínar við námu áður en vegagerðinni lauk. Skammt norðar er gígur þar sem þeir tóku efnið í veginn. Að svæði þessi liggur gata.

362 www.ferlir.is/?id=7195

363 sagnagrunnur.razorch.com/index.php?target=myth&id=2931

364 www.ferlir.is/?id=7359

27. Sunnan vatnsgeymisins er Gaujahellir, Jónshellir öðru nafni³⁶⁵. Hann lá áður alla leið þangað sem félagsheimilið Festi er nú. Hellirinn er sagður hafa verið notaður sem brugghellir um tíma. Saga er af mönnum, sem lokuðust inni í hellinum í jarðskjálfta, en komust út. Hellirinn er í einni af þremur gjám, sem lágu í gegnum Járngerðarstaðahverfið. Sú austasta heitir Stamphólsgjá. Í henni var Grindavíkurhellir, sögufrægur hellir í árdaga hraunhellafundanna hér á landi, en síðustu leifar hans fóru forgörðum með nýjasta hverfinu, sem nú er að rísa í bænum. Hellinum hafði lítil virðing verið sýnd því við opið hafði verið kastað alls kyns rusli áður en það var endanlega jarðað. Opið er nú undir einu vegarstæðinu.



Mynd 292: Aðstaða vegavinnuanna í Hesthúsabrekku árið 1918. Höfundur.

Og er þá flest upp talið.

Vegavinnuverkstjórnin – Sigurgeir Gíslason

Árið 1928 varð Sigurgeir Gíslason, vegaverkstjóri, sextugur. Að því tilefni skrifaði Sigurður Kr. eftirfarandi afmælisgrein í Morgunblaðið. Í greininni má lesa stutt æviágrip Sigurgeirs: ³⁶⁶



Mynd 293: Sigurgeir árið 1928. Eining, 2. árg. 1944, 1. tbl., bls. 12.

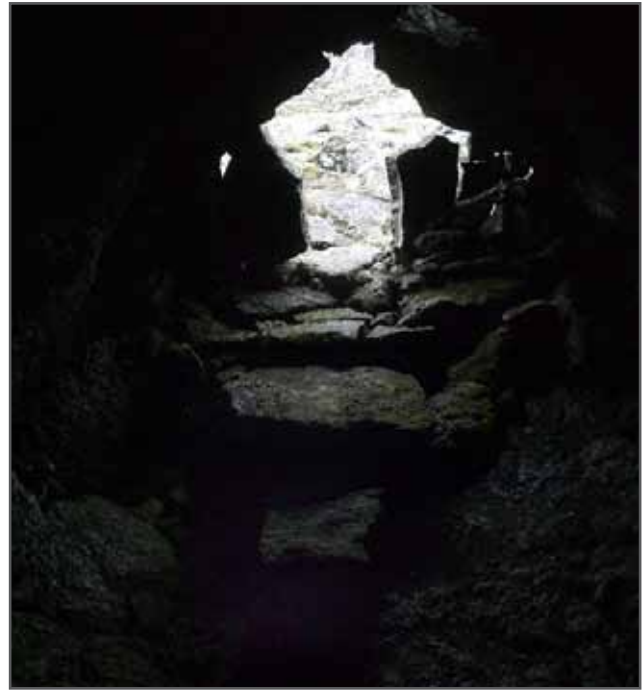
„Einn af merkustu borgurum Hafnarfjarðar, Sigurgeir Gíslason verkstjóri er sextugur í dag. Hann er fæddur í Kálfholti í Holtum 9. nóv. 1868. — Foreldrar hans voru hjónin Gísli Halldórsson og Guðrún Jónsdóttir frá Saurbæ í Villingarholtshreppi í Flóa. Með foreldrum sínum fluttist hann suður í Garðahverfi og ólst þar upp í mikilli fátækt, því hann misti föður sinn ungar. Til Hafnarfjarðar fluttist Sigurgeir 1889, og reisti sjer hús þar sem hann býr ennþá. Fyrstu 3 árin bjó hann með móður sinni, eða þar til hann kvongaðist. — Á fyrstu árum Flensborgarskólans gekk Sigurgeir á þann skóla og útskrifaðist þaðan með ágætum vitnisburði, en á þeim tíma þótti það mjög fátítt að blásnauðir unglingar nytu nokkurrar menntunar, en hinn efnasnauði unglingsur þráði að fá einhverja menntun, og klauf þar til þritugan hamarinn enda hefir mentun sú er hann naut á þeim árum reynst honum holt veganesti í lífinu. — Árin eftir skólagönguna fjekst hann við barnakenslu undir Eyjafjöllum og hjer í Hafnarfirði. — Á þeim árum lærði hann bókband að mestu án tilsagnar og stundaði þá iðn í hjáverkum í nokkur ár, meðan ekki hlóðust fleiri störf á hann.

Þekktastur er Sigurgeir meðal landsmanna, sem vegagjörðarmaður. Hann byrjaði á vegagjörð 1891, fyrstu

365 www.ferlir.is/?id=3570

366 Morgunblaðið, 9. nóvember 1928, bls. 2

6 árin sem verkamaður en síðan sem verkstjóri. Hann hefir lagt akfæra vegi í flestum hjeruðum landsins. Sem verkstjóri byrjaði hann á vegagjörð á Akranesi 1894; því næst lagði hann veginn á milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur, þá frá Hólum að Höfn í Hornafirði, Laxárdalsheiði í Dalasýslu, í Hrutafirði, frá Hafnarfirði til Keflavíkur, Grindavíkur og Hafna og að nokkru leyti til Gerða í Garði. Einnig lagði hann veginn til Vífilsstaða o. fl. o. fl. Verkstjóri við vegagjörðir var hann rúm 20 sumur og einnig oft að haust- og vetrarlagi. Vegir sem hann hefir byggt eru 85 km. Hann hefir staðið fyrir byggingu nálega allra gatna í Hafnarfirði síðan bærinn fjekk bæjarrjettindi 1908. Þegar vatnsveita var lögð til bæjarins stóð hann fyrir því verki og síðar umsjón hennar. — Hin síðari árin, eftir að Sigurgeir hætti vegagjörð fyrir landið, hefir hann í fjelagi við syni sína og Jón Einarsson staðið fyrir nálega allri upp og útskipun í Hafnarfirði og er það almannarómur að þeim fjelögum hafi farið sú verkstjórn mjög vel úr hendi. — Svo sem að



Mynd 294: Í skjóli vegavinnuanna í Arnarsetri. Höfundur.

likindum lætur hefir Sigurgeir verið mikill athafna og verkamaður um æfina, og brotið ýmsar nýjar áður óþektar leiðir. T. d. var hann fyrsti maður hjer, sem braut hraunið til fiskreitagerðar. Bygði hann þann reit fyrir I. P. T. Brydesverslun og var það fyrsti fiskreiturrinn á Hafnarfjarðarhrauni. — Síðan hefir hann ásamt fyrrnefndum fjelög um sínum staðið fyrir byggingu allflestara fiskreita á hrauninu en þeir eru nú orðnir mjög stórir eins og kunnugt er. — Nágreppi Hafnarfjarðar er mjög hrjóstugt og illa lagað til ræktunar. Þar ruddi Sigurgeir brautina, sem víða annarsstaðar. Fyrir 26 árum ræktaði hann upp tún úr hrjóstugum mel hjer fyrir vestan bæinn í hraunkrika og var það upphaf þess, að margir hafa fetað í fótspor hans, og hafa ræktað tún og kálgarða á hinu hrjóstuga landi.

Þegar saga Hafnarfjarðar verður skráð, verður ekki komist hjá að geta Sigurgeirs Gíslasonar, sem eins hins helsta frumherja og brautryðjanda bygðarlagsins. Auk þess, sem hann hefir fengist við flestar hinar verklegu framkvæmdir bæjarins, þá hafa hlaðist á hann ýmsar trúnaðarstöður í þjónustu hins opinbera. Þannig var hann nokkur ár í hreppsnefnd Garðahrepps hins forna, og eftir að Hafnarfjörður fjekk kaupstaðarrjettindi 1908 var hann kjörinn bæjar-fulltrúi og átti sæti í bæjarstjórninni til 1926 nær óslitið. Sáttasemjari hefir hann verið frá 1911; formaður fasteignarnefndar frá 1918 til 1926. Í Yfirskattanefnd 1921 til 1928 og safnaðar-fulltrúi Hafnarfjarðarsafnaðar síðastliðin 10 ár. — Einnig hefir Sigurgeir gerst forgöngumaður og stuðningsmaður ýmsra nytsamra fjelaga. Hann gekk í Goodtemplararegluna 1890 og hefir verið meðlimur hennar síðan, og hefir starfað mikið og margvíslegt fyrir hana öll þessi ár. — Forgöngumaður, ásamt öðrum, gerðist hann að stofnun Kaupfjelags Hafnarfjarðar árið 1909, og hefir hann verið formaður þess síðan. Hann var hvatamaður að stofnun trjesmíðaverk-smiðjunnar „Dvergur“ og tveggja togaraffjelaga hjer í bænum o. fl. Rúmsins vegna er ekki hægt að telja upp fleira af störfum er Sigurgeir hefir verið viðriðinn, en þetta ætti að nægja til þess að sýna, að hjer er meir en meðalmaður á ferð, sem verðskuldar traust og þakklæti samborgara sinna. Sigurgeir hefir verið sannkölluð fyrirmynd samborpara sinna í ötulleik og starfshæfni. Fátæki um komulausi drengurrinn hefir brotið sjer leið og gjörst fyrirmynd annara samtíðarmanna. Hann er samvinnulipur í besta lagi, og get jeg sem þessar línur rita ekki kosið mjer betri samverkamann eftir samstarf í ýmsum málum s.l. 20 ár. Kemur oft að góðu haldi þekking hans og reynsla, sem að likindum lætur, þar sem hann hefir við svo margt og margvíslegt fengist um dagana. Sigurgeir er kvæntur Maríu Jónsdóttir, Oddssonar frá Unnarholti í Ytri-Hrepp, mestu ágætiskonu, og hafa þau eignast 3 börn sem öll lifa og hafa komist vel til manns. “

Og þegar Sigurgeir varð sjötugur árið 1938 mátti lesa eftirfarandi afmælisgrein „tveggja vina“ hans í

„Í dag verður sjötugur einn mætasti og vinsælasti borgari Hafnarfjarðarbæjar, Sigurgeir Gíslason, fyrir vegaverkstjóri, nú gjaldkeri Sparisjóðs Hafnarfjarðar.

Sigurgeir ber árin vel, og myndi margur ekki trúa, er hitti hann á förnum vegi, að svo mörg ár hefði hann að baki sjer. Eigi er sú orsök samt, að Sigurgeir hafi hlíft sjer, eða setið auðum höndum um dagana, því að öllum, sem þekkja hann, er það kunnugt, að æfi hans hefir verið óslitinn vinnudagur, eigi aðeins fyrir daglegu brauði, heldur einnig til hagsbóta samferða-mönnum hans, einkum í þessu byggðarlagi, með því að taka öflugan þátt í opinberum störfum, og fjelagsstörfum, einkum þeim, er menningarlegt og uppbyggjandi markmið hafa.

Störf Sigurgeirs verða eigi öll hjer upptalin, heldur vísast til þess er um hann var skrifað fyrir 10 árum, á sextugsafmæli dans, í Morgunblaðið og Vörð. Þó má geta þess, að hann var vegaverk-stjóri um 20 ára skeið, og hefir lagt flesta vegi í nágrenni Reykjavíkur og Hafnarfjarðar, þar á meðal þjóðveginn frá Reykjavík til Suðurnesja, og vegi víðsvegar um alt land. — Bæjarfulltrúi var hann í 18 ár, og hin síðari ár hefir hann verið varabæjarfulltrúi. — Í yfirskattanefnd 1921—1928. — Formaður í fasteignamatsnefnd 1918—1938. — Sáttasemjari 1911—1936. — Safnaðarfulltrúi yfir 20 ár, Sparisjóðsforstjóri og gjaldkeri s.l. 10 ár o. fl. o. fl., sem of langt yrði upp að telja.

„Elli og dauði doki við
dálítið enn á næsta leiti. - Tveir vinir.“

Í minningarorðum í Alþýðublaðinu að Sigurgeiri gengnum í byrjun árs 1953 mátti lesa eftirfarandi: ³⁶⁸

„Á morgun verður til moldar borinn Sigurgeir Gíslason, fyrrum verkstjóri og sparisjóðsgjaldkari í Hafnarfirði. Hann andaðist á sjúkrahúsinu að Sólheimum í Reykjavík á jóladag síðastliðinn. Sigurgeir Gíslason fæddist þann 9. nóvember 1868 að Kálfholti í Holtum í Rangárvallasýslu. Foreldrar hans voru Guðrún Jónsdóttir og Gísli Halldórsson vinnumaður. Voru þau bæði ættuð úr Árnessýslu. Fjögra ára missti Sigurgeir föður sinn og fluttist þá með móður sinni að Holti í Garðahreppi á Álftanesi og ólst þar upp þangað til hann flutti til Hafnarfjarðar 1889. Sigurgeir ólst upp í mikilli fátækt og við mjög þröngan kost. Eigi að síður tókst honum að brjóta sér braut á menntaveginum og var einn af fyrstu nemendum Flensborgarskólans þegar hann var stofnaður 1882 og brautskráðist þaðan tveim árum síðar. Ekki bjó Sigurgeir í heimavist skólans, heldur gekk að heiman úr Garðahverfinu morgun hvern í skólann. Er það óravgur og nú til dags myndu æskumenn varla leggja svo mikið á sig til þess að þreyta nám. Að námi loknu varð Sigurgeir um nokkurt skeið barnakennari undir Eyjafjöllum og í Hafnarfirði og fékkst nokkuð við bókband. En 1891 hóf hann störf við vegagerð, fyrst sem verkamaður en vann sér á fáum árum það traust að honum var falin verkstjórn við vegagerð næstu tuttugu ár. Vann hann í Hafnarfirði og nágrenni þar mjög merkilegt brautryðjendastarf fyrir bæjarfélagið og landið í heild. Vegurinn milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur, til Keflavíkur og Grindavíkur og vegir víðar sunnan lands voru lagðir að ráðum og undir verkstjórn Sigurgeirs Gíslasonar.

367 Morgunblaðið, 9. nóvember 1938, bls. 6

368 Alþýðublaðið, 4. janúar 1953, bls. 5-6

Vegur að Reykjanesvita – þróun

Eins og fram hefur komið voru hinir fornu „Grindavíkurvegir“ bæði margir og langir - um langan tíma. En eftir að fyrsti vagnvegurinn hafði verið lagður frá Vogastapa til Grindavíkur (1914-1918) varð vegagerðinni ekki þar með látið látið lokið í þorpinu. Mönnum hafði þá þegar orðið vel ljóst að framlengja þyrfti vegina, bæði til vesturs, að Reykjanesvita, og til austurs, út í Þórkötlustaðahverfi, Hrauni og jafnvel alla leið til Krýsuvíkur. En enginn vegur verður bara til einu sinni. Allir vegir taka breytingum, en umbætur taka tíma eins og dæmin sanna, ekki síst framan af. Á sérhverjum vegi landins hafa á síðari tímum átt sér stað ákveðin þróun allt frá að þeir breyttust úr göngu og hestagötum í akvegi. Það á líka við um veginn út að Reykjanesvita. Áður lá forn gata með sjónum, bæði frá Grindavík og Höfnum, út á Reykjanes. Hluta þeirra má sjá enn í dag. Árin 1926 og 1927 fékk vitavörðurinn styrki til að ryðja vagnveg á millum Reykjanesvita og Grindavíkur. Síðan hefur vegurinn tekið miklum breytingum; verið sniðinn að þeirri umferð, sem um hann hefur farið á hverjum tíma.

Í grein í Faxa árið 1962 má lesa um aðstæður og vitaverði í Reykjanesvita áður en vegasamband komst á: ³⁶⁹

„Vorið 1878 var byrjað á byggingu vita á Reykjanesi. Stóð fyrir smíði hans danskur verkfræðingur, Rothe að nafni. Sá viti var byggður yzt á Reykjanestá, en íbúðarhús vitavarðar stóð í kvosinni undir Bæjarfellinu, sem nýi vitinn var síðar reistur á, var langur spölur frá vitavarðarhúsinu að gamla vitanum. Þótti það karlmennskuverk að gæta vitans. Þessi viti, sem myndin sýnir, var byggður 30 árum síðar en gamli vitinn, en þá var undirstaða hans, kletturinn, orðin svo ótrygg og sprungin frá aðalberginu, að ekki þótti fært að láta svo búið standa. Aukaviti var einnig reistur á Skarfasetri, slóðum gamla vitans, þar eð Skálafell skyggir á aðalvitann á mjóu belti á siglingaleið skipa, er að austan koma. — Fyrsti vitavörður var Arnbjörn Ólafsson, síðar kaupmaður í Keflavík. Flutti hann að Reykjanesi ásamt systur sinni Sesselju Ólafsdóttur, 1878, er byrjað var á vitabyggingunni. Hann fékk veitingu fyrir vitavarðarstarfinu 1. desember 1879 og hélt þeim starfa til 1884. Kona hans var Þórunn Bjarnadóttir, systir séra Þorkels á Reynivöllum.

2. Jón Gunnlaugsson, skipasmiður, var vitavörður 1884 til dánardægurs, 23. okt. 1902. Ekkja hans Sigurveig Jóhannsdóttir, fluttist til Reykjavíkur 1903.
3. Þórður Þórðarson 1902 til 1903.
4. Jón Helgason, áður vitavörður á Garðskaga, 1903 til 1915, síðar bóndi á stað í Grindavík. Kona hans Agnes Gamalielsdóttir.
5. Vigfús Sigurðsson (Grænlandsfari í leiðangri dr. Wegeners), 1915 til 1925. Kona hans Guðbjörg Árnadóttir.
6. Ólafur Pétur Sveinsson 1925 til 1930.
7. Jón Ágúst Guðmundsson 1930 til dánardægurs, 11. ág. 1938.
8. Kristín Guðmundsdóttir, ekkja Jóns Ágúst, 1938 til 1943.
9. Einir Jónsson, sonur Jóns Ágúst og frú Kristínar, 1943 til 1947. Hafði hann gegnt vitavarðarstarfi frá andláti föðurins, en á ábyrgð móður sinnar til 1943.
10. Sigurjón Ólafsson 1947 og síðan.



Mynd 295: Vagnvegurinn á milli Reykjanesvita og Grindavíkur. Höfundur.

Að sjálfsögðu höfðu allir vitaverðirnir vinnumenn, sem voru þeirra önnur hönd við vitavarðarstarfið. Hér er ekki rúm til að gera vitavörðunum og fjölskyldum þeirra verðug skil, en hetjudug þurfti til að búa á Reykjanesi, víðs fjarri mannabyggð, þegar enginn vegarspotti lá yfir auðnina þangað né sími. - M. V. J.“

Í Faxa sama árið, 1962, mátti lesa eftirfarandi „Frá skemmtiför 22. ágúst“: ³⁷⁰



Mynd 296: Leifar vagnvegarins millum Reykjanesvita og Grindavíkur. Höfundur.

”Þegar komið er vestur á Vogastapa kemur vegur sunnan úr hraunum þvert á Keflavíkurvegin. Það er akbrautin góða til Grindavíkur, áreiðanlega einhver allra besti og skemtilegasti vegur á landinu. Stutt fyrir ofan Stapa er tjörn sem nefnist Seltjörn. — Eigi markar þar fyrir mannvirkjum neinum, en til þess bendir nafnið að þar hafi verið haft í seli áður [reyndar er Njarðvíkurselið þarna sem og bæði stekur og gerði]. Þó er þar auðnarlogn og rjett fyrir sunnan byrjar hraunið, eða hraunin, því að einu nafni eru þau nefnd Illahraun. Kalla má, að þar sje engum yfir fært nema fuglinum fljúgandi. Í gegnum þessa ófæru hefir mannshöndin rutt veg, brotið niður hraunstrýtur, fyllt upp gjár og gjótur og mulið sjáíft hraunið ofan í veginn. Hefir

það runnið þar saman í eina hellu, svo að hrautin er eins og fjalagólf. Að vísu er vegurinn mjór, en það er líka eini ókosturinn á honum. Til beggja handa er hraunið, líkast gríðarmiklum sullgarði á Góu. — Urðir og eggjagrjót, hellur reistar á rönd og í óteljandi stellingum, gjótur og gígir, hellar og holur og háar strýtur á milli í líkingu manna, dýra og allskonar óvætta. — Fram undan gnæfa Grindavíkurfjölli, sem sjást hjeðan í suðvestri þegar hjart er veður. Á hægri hönd, eða vestan vegarins, er fyrst Stapafell, þá Súlur, þá Þórðarfell, Svartsengi og hið einkennilega fjall, sem á sjer hið einkennilega nafn Þorbjörn. Það er 243 fet a hæð. Efst á tindinum og þvert í gegn um hann, er gjá ein mikil, sem nefnd er Þjófagjá. Þar voru þjófar hengdir fyrrum. Gæti jeg trúað því að útsýn af Þorbirni sje furðufögur og einkennileg. Öll eru fjöllin grasi gróin upp á brúnir og stingur það mjög í stúf wð hraunið, sem er grátt af gamburmosa. Er það eini gróðurinn þar, því að hvergi sjest stingandi strá. Einu skepnurnar, sem hætta sjer út í hraunið, eru rjúpur, en þó hafast þær ekki við þar. Þegar komið er suður fyrir Þorbjörn blasir Grindavík við, eða öllu heldur nokkur hluti hennar, Járngerðarstaðnhverfið og bygðin í Hópi. Nokkuð þar fyrir austan er Þórkötlustaðahverfi, en vestur að prestsetrinu Stað er stundargangur frá Hópi. Öll Grindavíkurbýgðin mun vera 7—8 km. á lengd. Margir ætla að Grindavík sje leiðinlegur staður og ljótur, en því fer fjarri. Þar eru gríðarmikil tún og bygging góð. Og þótt grindhveli hlaupi þar ekki á land líkt og fyrrum (af þeim dregur bygðin sjálfsagt nafn), þá sækja Grindvíkingar sjó af kappi og hafa jafnan mikinn fisk eftir vertíð hverju. — Er það þó ekki heiglum hent að sækja þar sjó. Verður það eigi gert nema á opnum bátum. En bygðin er fyrir opnu hafi og er þar opt ógurlegt um að litast, þegar hafið fer hamförum. Er þar skemmst á að minnast, er hafrótið braut þar allar lendingar í fyrravetur og æddi yfir byggðina, svo að fólk varð að flýja úr flestum húsum, en sum húsin tók brimið, þar á meðal fulla heyhlöðu, og færði langt úr stað. — Mörg hús braut hrimið, og mælt er, að þegar flóðinu slotaði hafi fundist keila inni í einun húsræflinum, og hefir þá brimið skolað henni þangað. Hjer skal ekki lýst leiðinni frá Stað og út á Reykjanes, því að henni hefir verið lýst áður í „Lesbók“. En segja má, að það sje ömurleg leið og erfið. Sunnan við aðalhraunið verpir mikið af kriú og voru þær enn þar með unga sína fullvaxna. En sumar hafa þó orðið seint fyrir. Fundum við þarna hreiður með volgum eggjum og; er hætt við að ungarnir, sem úr þeim koma, fái að bera beinin þar.

Á Reykjanesi er margt að sjá. Þar brennur jörðin undir fótum manns, en drunur og blástur heyrast í

goshverunum.

Hver sá, sem vill fá að skoða vitann, verður að greiða fyrir það 25 aura, er leggjast í styrktar og sjúkrasjóð vitavarða. Flestir greiða talsvert meira eins og sjá má á gestabókinni, sem jafnframt er sjóðbók. Aldrei hefir verið jafn gestkvæmt á Reykjanesi og í sumar. Árið 1922 konu þangað 87 gestir, en annars hefir gestatalan á undanförunum árum verið 45—71. Nú höfðu rúmlega 160 menn skoðað vitann á þessu ári, eða nær helmingi fleiri en þá er flest hefir verið áður.



Mynd 297: Grindavíkurbrim. Höfundur.

Frá Reykjanesi að Litlu-Sandvík er akvegur, um 3 km. langur. Þar í vikinni er lending og þar stendur geymsluhús, sem vitamálastjórnin hefir látið reisa. Þaðan og til Hafna (Kalmanstjarnar) er erfiður vegur, ægisandur alla leið, og er þungt að kafa hann.

Í Höfnum er fallett, þótt heldur sje litill gróður þar, og sjerstaklega kvað vera fallett í Ósabatnum inn af Kirkjuvogi. - Hafnahverfið er um 5 km. á lengd og er akvegur kominn nærri Kirkjuvogi. Kemur hann á aðaveginn hjá Innri Njarðvík.

Þar er gaman að aka í myrkri gegnum hraunin frá Vatnsleysisströnd til Hafnarfjarðar. Á báðar hendar gillir í hraun-dranga og strýtur og er nærri því að manni finnist það vera þröng lifandi vera og skrýmsla, sem skrumskæla sig allavega framan í mann um leið og bifreiðin þýtur áfram. Alt hraunið virðist vera kvíkt, en sú missýning stafar af því, að maður er sálfur á fleygiferð. Framundan varpa ljóssker bifreiðarinnar birtu yfir stuttan kafla af veginum og sjer maður eigi betur, en en veginn þrjóti þar sem birtuna þrýtur og manni finst, að bifreiðin muni óhjákvæmilega þjóta út í úfið hraunið og fara þar í þúsund mola.”

Sjá má á framangreindu að Ólafur Pétur Sveinsson var vitavörður á Reykjanesi á árunum 1925 til 1930. Í Morgunblaðinu 1927 mátti lesa eftirfarandi frétt um „Veg að Reykjanesi“:³⁷¹

“Í fyrra fékk vitavörðurinn á Reykjanesi 500 kr. styrk af fje því, sem veitt var á fjárlögum til fjallvega og fyrir þetta fje vann hann svo í júlí og ágúst að vegargerð frá Reykjanesi áleiðis til Grindavíkur og ruddi veg rúmlega hálfu leið til Staðarhverfis... En sá kaft leiðarinnar, sem eftir er, er sjálft hraunið og er ekkert áhlaupaverk að gera veg þar yfir. Þó hefir vitavörður gert þá áætlun, að vegur yfir það þurfi ekki að kosta nema um 2000 kr. og er hann fús til að taka verkið að sér fyrir það fje.”

Í Alþýðublaðinu árið 1926 segir svo um vegabætur út að, eða öllu heldur frá, Reykjanesvita:³⁷²

„Umhverfis Reykjanessvita eru, eins og mörgum er kunnugt, mestmegnis hraun og sandar. Götutroðningarnir þangað úr Grindavík og Höfnum hafa og lengi lélegir verið. Nú hefir Ólafur Sveinssyni vitaverði tekist að fá 500 kr. af fjallvegafé til að ryðja veg til Grindavíkur, og hafa orðið ótrúlega mikil not af þeim krónum í höndum hans. Hann hefir í sumar gert akfæran veg eftir sandinum austur á móts við vík þá, er Mölvík heitir. Var þar áður talin hálfnuð leið að Stað í Grindavík, en ruddi kaflinn er nú allmiklu styttri, því að hann er ólíku beinni en gamla gatan og liggur miklu lengra frá sjó. Því er honum og óhætt fyrir sjávarágangi, þar sem sjór flæðir í hafróti á köflum yfir gömlu götuna.

371 Morgunblaðið 28. apríl 1927, bls. 3

372 Alþýðublaðið, 20. ágúst 1926, bls. 2

Þó hefir Ólafur enn eigi notað nema 300 kr., en býst við að koma brautinni nokkuð austur í Grindavíkurhraunið fyrir þær 200 kr., sem eftir eru, — austur fyrir svo nefnda Hróabása. Er ólíkt að ferðast riðandi eftir rudda kaflanum eða hinum, sem óruddur er, ellegar gömlu götunni vestur frá Mölvík, svo sem þeir, er ferðast þar um, geta komist að raun um.

Þeir, sem fara út á Reykjanes nú næstu daga Grindavíkurleiðina, ættu að skygnast eftir brautinni þegar aðalhrauninu lýkur. Hún er lengra upp til heiðarinnar en gamla gatan, en blasir við í nokkrum fjarska. Er hestum fært þangað upp eftir frá Mölvíkinni, ef gætni er við höfð, þó að ógreitt sé, eins og víða á þeim slóðum, og ekki verra

en sums staðar eftir gömlu götunni. Ólafur býst við, að geta gert veg að Stað í Grindavík, svo að fær sé bifreiðum, fyrir 2 þúsund krónur, þ. e. 1500 kr. í viðbót við þá fjárveitingu, sem þegar er fengin. Væri það mikið hagræði ferðamönnum, sem fara til Reykjanes, og þeir eru talsvert margir, að komast alla leiðina í bifreið í stað þess að verða að ganga langa leið eða fá hesta og ferðast á þeim eftir ógreiðum hrauntroðningi. Sá hlutinn, sem hær er Grindavík, er næstum óslitið hraun, og því er seinlegra og erfiðara að ryðja þar braut en eftir sandinum, þó að miklu grjóti hafi orðið að ryðja þar burtu; en Ólafur Sveinsson hefir sýnt, að honum er trúandi bæði fyrir verkinu og peningunum. Alt of seinlegt er að draga vegarbótina í fjögur ár, með einna 500 kr. fjárveitingu á ári. Þær 1500 kr., sem eftir eru, þurfa að fást að vori, svo að brautin verði fær alla leiðina haustið 1927.“



Mynd 298: Vagnvegur frá Höfnum að Reykjanesvita. Höfundur.

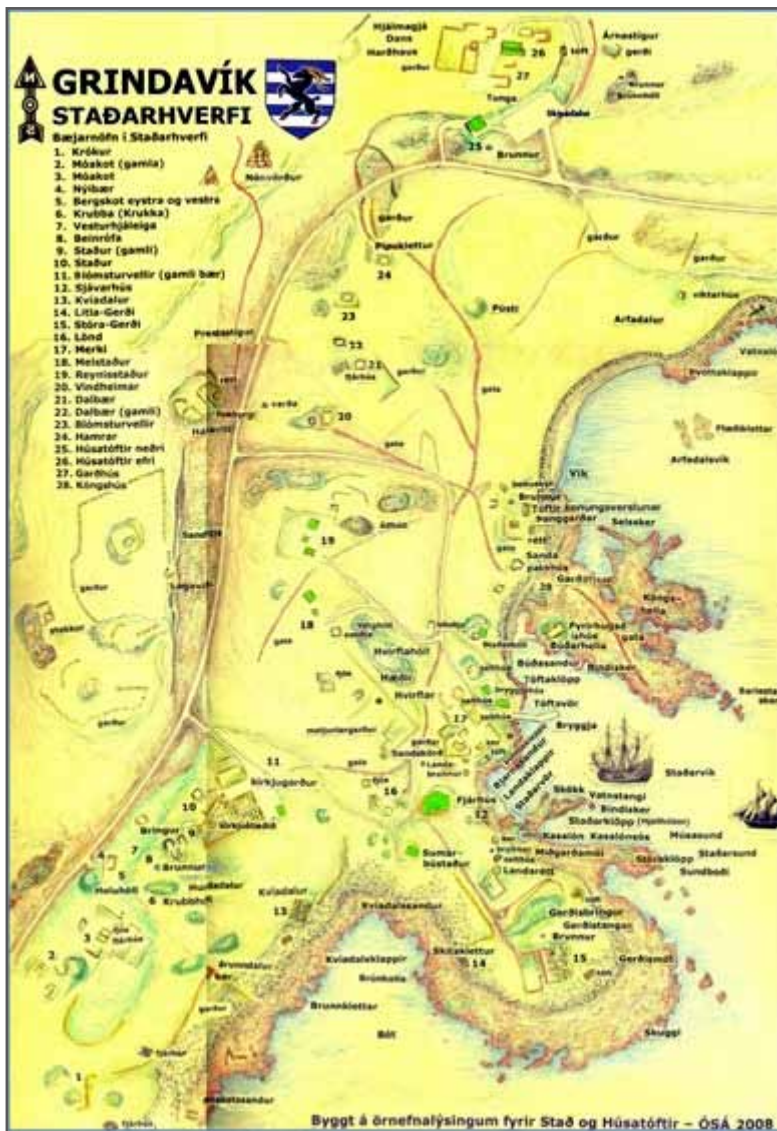
Eftirfarandi viðtal við Gamaliel Jónsson á Stað má t.d. sjá í Alþýðublaðinu árið 1926 undir fyrirsögninni “Vegarbætur”.³⁷³

“Umhverfis Reykjanesvita eru, eins og» mörgum er kunnugt, mestmegnis hraun og sandar. Götutroðningarnir þangað úr Grindavík og Höfnum hafa og lengi lélegir verið. Nú hefir Ólafi Sveinssyni vitaverði tekist að fá 500 kr. af fjallvegafé til að ryðja veg til Grindavíkur, og hafa orðið ótrúlega mikil not af þeim krónum í höndum hans. Hann hefir í sumar gert akfæran veg eftir sandinum austur á móts við vík þá, er Mölvík heitir. Var þar áður talin hálfnuð leið að Stað í Grindavík, en ruddi kaflinn er nú allmiklu styttri, því að hann er ólíku beinni en gamla gatan og liggur miklu lengra frá sjó. Því er honum og óhætt fyrir sjávarágangi, þar sem sjór flæðir í hafróti á köflum yfir gömlu götuna.



Mynd 299: Hér má sjá, annars vegar vagnveginn frá Höfnum að Reykjanesvita og til Grindavíkur, og hins vegar, fyrsta bílveginn (bleikar línur). Kort Landmælinga Íslands (herforingjakort) frá 1908. Höfundur.

373 Alþýðublaðið, 20. ágúst 1926, bls. 2



Mynd 300: Örnefna- og minjauppráttur af Staðarhverfi. Höfundur.

Þó hefir Ólafur enn eigi notað nema 300 kr., en býst við að koma brautinni nokkuð austur í Grindavíkurhraunið fyrir þær 200 kr., sem eftir eru, — austur fyrir svo nefnda Hróbása. Er ólíkt að ferðast riðandi eftir rudda kaflanum eða hinum, sem óruddur er, ellegar gömlu götunni - vestur frá Mölvík, svo sem þeir, er ferðast þar um, geta komist að raun um. Þeir, sem fara út á Reykjanes nú næstu daga Grindavíkurleiðina, ættu að skygnast. eftir brautinni þegar aðalhrauninu lýkur. Hún er lengra upp til heiðarinnar en gamla gatan, en blasir við í nokkrum fjarska. Er hestum fært þangað upp eftir frá Mölvíkinni, ef gætni er við höfð, þó að ógreitt sé, eins og víða á þeim slóðum, og ekki verra en sums staðar eftir gömlu götunni. Ólafur býst við, að geta gert veg að Stað í Grindavík, svo að fær sé bifreiðum, fyrir 2 þúsund krónur, þ. e. 1500 kr. í viðbót við þá fjárveitingu, sem þegar er fengin. Væri það mikið hagræði ferðamönnum, sem fara til Reykjanes, og þeir eru talsvert margir, að komast alla leiðina í bifreið í stað þess að verða að ganga langa leið eða fá hesta og ferðast á þeim eftir ógreiðum hrauntroðningi. Sá hlutinn, sem nær er Grindavík, er næstum óslitið hraun, og því er seinlegra og erfðara að ryðja þar braut en eftir sandinum, þó að miklu grjóti hafi orðið að ryðja þar burtu; en Ólafur

Sveinsson hefir sýnt, að honum er trúandi bæði fyrir verkinu og peningunum. Alt of seinlegt er að draga vegarbotina í fjögur ár, með einna 500 kr. fjárveitingu á ári. Þær 1500 kr., sem eftir eru, þurfa að fást að vori, svo að brautin verði fær alla leiðina haustið 1927. Það eitt er hagkvæmt í þessu máli. — Enn fremur hefir Ólafur Sveinsson gert akfæra braut frá vitavardarhúsinu út að svo nefndum Kerlingarbási, sem er nálægt sjávarklettinum Karli —, og niður í básinn, og lagað þar svo til við sjóinn, að þar má lenda báti. Hygst hann að nota básinn fyrir vör. Annar lendingarstaður, sem áður hefir verið lagður vegur að, — á Kistu —, er miklu lengra burtu, og einnig hagar svo til, að Ól. Sv. býst við, að oft megi lenda á öðrum þeim stað, þótt ófært sé á hinum.”

Í Lesbók Morgunblaðsins 1960 er einnig fjallað um framangreinda vegagerð: ³⁷⁴

”Við göngum upp á hæð fyrir ofan bæinn og horfum til hafs. Það brimar fyrir Stað þótt logn sé undan Grindavík. — Við okkur blasir nokkurra kílómetra löng strandlengja, suðurströnd Reykjanes-skagans.... Við erum að leggja upp í leiðangur eftir tröllaveginum út að vita... Erindið hingað var meðal annars að kanna veginn út að vita, og jafnframt að njóta leiðsögu hins örnefnafróða Staðarbónða, sem jafnframt kann öðrum fremur að segja sögu sjóslysanna hér um slóðir, því hann hefir um áratugi verið ekki aðeins áhorfandi harmleikanna, heldur líka og oftast virkur þátttakandi í baráttunni milli manns og hafs um líf einstaklinganna. Manni [Gamalíal Jónsson] er nefnilega fæddur í Reykjanesvita sama árið, sem kveikt var á nýja vitanum. Það mun hafa verið árið 1908. Faðir hans var þriðji vitavörðurinn á Reykjanesi og gegndi þeim starfa um tuttugu ár. Á þessari strönd sleit Manni

barnsskónum og stælti
manndómsþrek sitt.

Þorvaldur Thoroddsen
var á ferð hér á þessum
slóðum hér á landi árið
1883, og segir hann í
ferðabók sinni: ³⁷⁵

„Af Reykjanesi fórum
við 11. ágúst inn í
Grindavík. Þar er
enginn vegur, en
eintóm hraun yfir
að fara. Alls staðar
liggur hér mesti
urmuð af rekatrjám
í fjörunni, og heyrir
það allt undir kirkjuna
að Stað í Grindavík.”
Síðan eru liðnir röskir
þrír aldarfjórðungar,
og hálfgerð vegleysa er
þetta enn“



Mynd 301: Vitavarðavegurinn, milli gamla vitavarðabústaðarins og fyrsta vitans
hér á landi, á Valahnúk. Höfundur.

Birgir Kjaran skrifar í Lesbók Morgunblaðsins, „Svipast um á Suðurnesjum“ III, í maí árið 1960: ³⁷⁶

...Nú er að hyggja að öðru og þá fyrst og fremst veginum til vitans. Vegalengdin frá Grindavík út
á Reykjanes, að vita, mun vera um 10 kílómetrar. Frá Stað til Reykjanes er í scemilegu gangfæri
tveggja tíma gangur. Sá, sem gerði þann veg, sem nú er notast við, var Ólafur Sveinsson, vitavörður
á Reykjanesi. Var það á árunum 1926—'28. Bar hann að mestu grjótið í veginn. Ólafur er sagður
hafa verið mikill atorkumaður. Veginn lagði hann til þess að komast með hestvagn til Grindavíkur og
auðvelda sér þannig aðdrættina. Það mun hafa verið haustið 1928, sem fyrsti bíllinn fór út í Mölvík.
Lengra komst hann ekki. „Vitasjóður lagði svo eitthvað í veginn á hverju hausti, en þetta var svo lítið,
að það var svona viku tíma á ári, sem unnið var fyrir tillag hans”, bætir Staðarbóndinn við.

Lagt er í torleiðið á tveggja drifa bíl, og við höldum áfram að spyrja um veginn, hvort nokkurn tíma
hlaði snjó á hann að ráði. Ekki er það talið vera og oftast hægt að komast hann. Þótt fenni. Það er á
tveim stöðum, sem hættast er við snjóþyngslum. „Það er hérna austur undir Stað í gjá,” segir Manni,
„en þar mætti breyta veginum, leggja hann uppi á barðinu í stað þess að fara ofan í gjána, og svo
er það Lynghólahraunið sem er farartálmi. En það ætti ekki að vera mikið að ryðja það með þessum
stórvirku tækjum. Þetta er ekki nema örstuttur spotti,” bætir hann við.

Framundan er nú óbyggð eyðimörk, allt út að vita. Þetta er ábyggilega ein mesta grjótíkista landsins.
Við rétt sníglumst áfram. Umhverfis er bara hraun og hraun og aftur hraun. Ekkert lífsmark, enginn
fugl, enginn hrafn og ekki einu sinni tófa. En jafnvel í þessari auðn ríkir máttur vanans, því að hinn
ágæti bílstjóri kveikir á stefnuljósi, þegar hann skrönglast fyrir hraunbeygjurnar. Eina kennimerkið
eftir nokkuð kvíkt eru spor í snjónum í vegarhvorfunum, en þau spor eru bara eftir Manna og hundana
hans... Bíllinn tekur geisilegan hnykk. Það hefur verið þarna gjóta í vegarhvarfi, sem bílstjórinn
hafði ekki komið auga á, því varð hann að snarbeygja. Það var auk þess runnið svo úr veginum, að
önnur vegbrúnin var gersamlega horfin og skriðin í burtu. Ég spyr, hvort ekki hafi neitt verið unnið
að lagfæringu vegarins í haust. „Það var ekið í hann einn dag á leiðinni út til mín,” svarar Manni
stuttaralega.

375 Þorvaldur Thoroddsen (1958). Ferðabók 1913-1915, I. bindi, 2. útg. Reykjavík, bls. 99

376 Birgir Kjaran - Svipast um á Suðurnesjum III - Lesbók Morgunblaðsins 8. maí 1960, bls. 245 - 249

Við ræðum vegarspursmálið fram og aftur, nauðsyn vegarbótar, og Manni lýsir, með hvaða hætti skuli framkvæma hana, og honum farast orð eitthvað á þessa leið: „Það mesta, sem þarf að laga, er bara að aka ofan í veginn frá Reykjanesi og austur á Bása. Það er búið að aka ofan í að Hveravöllum, og það þarf að halda því áfram frá Hveravöllum austur á Bása. Svo er eins og kílómeterslengd, sem þarf að gera eitthvað meira við. Það eru sléttar klappir og vont að aka þær. Það þarf annað hvort að taka þar horn af og láta stórýtu vaða yfir hraunhornið ofar en vegurinn er og austur yfir Lynghólahraunið, en úr því þarf ekkert annað en aka ofan í það. Það er ódýrast.” Ég finn, að Manna liggur þessi vegagerð mjög á hjarta, svo ég geng hreint til verks og spy: „Og þú heldur sem sagt, að það hefði getað munað mannslífum, ef þessi vegur hefði verið gerður?” Brosmilt andlit Staðarbóndans verður mjög alvörugefið, og það kemur djúp hrukka milli augnanna og aðrar skáhallt upp af hvoru auga, er hann segir með þunga: „Já. Það er ábyggilegt, að ef það hefði verið brim, þegar Jón Baldvinsson fyrst, þá hefði það getað munað miklu að vera kominn hálf tíma eða klukkutíma fyrr út eftir. Í stað þess að við vorum, ég man ekki með vissu, víst eitthvað á þriðja klukkutíma á vörubíl... Eins var það með Clam, þá urðum við líka að aka þessa vegleysu með fullan bil af fólki. Vörubílnir urðu að taka ytri bardana af sér til þess að komast áfram. Allt tafði þetta. Við urðum líka að bíða til þess að hafa nógan liðsafla, ef ýta þyrfti bilunum. Ég er alveg viss um, að þetta hefur allt tekið eina þrjá klukkutíma. Það hefði verið munur að geta stökkið strax, nokkrir menn, með slysavarnartækin og skotizt út eftir á góðum vegi. Þeir fórust 27 á Clam eins og þú veizt,” bætir hann við.



Mynd 302: Vagnvegurinn milli Staðarhverfis og Reykjanesvita. Höfundur.

„Já. Ég gæti sagt þér eitt og annað af sjóslysunum hérna fyrr og síðar. Það hefur oft munað mjóu, og þó ekki alltaf nógu. Fyrsta sjóslysið, sem ég man eftir, var 1916. Þeim hafði borizt á í Katrínarvíkinni. „Resolut” hét það víst skipið. Einn synti í land með spotta, og hinir voru dregnir á eftir. — Þrimöstruð skúta, saltskip, strandaði skömmu síðar við Þorkötlustaðanesið. — Svo var það franski togarinn Cap Fagnet, sem fór upp á Hraunsfjörum í marz 1931, og þá var í fyrsta sinn skotið af línubyssu við björgunarstarf. Hann hét Guðmundur Erlendsson, sem skaut. Sjálfur drukknaði hann fáum árum síðar í róðri á trillu, en þarna björguðust 38 menn af franska togaranum. Svo strandaði Skúli fögeti hér á Staðarmöllum... Eitt árið strandaði færeysk skúta á Ræningjaskeri framan við endann á Staðarhrauni og öll áhöfnin fyrst. Þá var það Clamslysið. Það var hinum megin á nesinu, rétt innan við litla vitann. Ég kom með þeim fyrstu þarna að. Skipið hefur ekki verið nema svona 30 faðma frá landi. Hann var suðlægur, nokkurt brim. Þeir fóru í bátana, svo liggur hann niðri og svo slepptu þeir og ætluðu sér að róa upp að landinu, en þá er straumur þarna í röstinni svo mikill, að hann kastaði þeim og bara hvolfdi bátunum strax. Við sáum það, þegar við vorum að koma að, við Björn heitinn, sem var skipstjóri á Grindvíking, Hann fór með mér. Það var komið fljótlega með tvo skipbrotsmenn á jeppa. Ég fór að Reykjanesi til þess að hjálpa konu vitavarðarins með þá. Bar þá inn og skar utan af þeim fötin.”

Og Gamaliel Jónsson bóndi á Stað lýkur máli sínu með að segja: „Ég tel það hreinan glæp, að ekki skuli vera lagður þarna góður vegur. Hvert eitt mannslíf, sem bjargast, borgar þann veg að fullu.”

Þetta sagði hann bóndinn á Stað, sem í áratugi hefur skimað til hafs, þegar stormarnir æða fyrir suðurströndinni og jötuneflt brimrótið molar björgin á Reykjanesi... Við skulum nefna þenna veg, sem lagður verður frá Oddsvita að Reykjanesvita, og fyrst og fremst á að hafa þann tilgang að bjarga mönnum úr sjávarháská: „Oddsbraut”, í minningu hins mikla brautryðjanda slysavarnanna á Íslandi, séra Odds Gíslasonar að Stað í Grindavík.”

“Það mun hafa verið síðla sumars árið 1934, að gulur Buickbíll frá Bifreiðastöð Steindórs fíkraði sig áfram milli varða á Ieið til Reykjanesvita. Enginn reglulegur bílvegur hafði þá verið lagður til

Reykjanesvita, hvorki frá Grindavík, né frá Höfnum.”³⁷⁷

Í Morgunblaðinu árið 1997 lýsir Leifur Sveinsson „Gamalli bernskuminningu frá Reykjanesi“:³⁷⁸

„Það mun hafa verið síðla sumars árið 1934, að gulur Buickbíl frá Bifreiðastöð Steindórs fíkraði sig áfram milli varða á leið til Reykjanesvita. Enginn reglulegur bílvegur hafði þá verið lagður til Reykjanesvita, hvorki frá Grindavík, né frá Höfnum. Á síðustu öld höfðu verið gerðar nokkrar vegabætur og vörður hlaðnar frá Kalmanstjörn til vitans, en það var fyrir bílaöld. Farþeg ar voru sjö: Sveinn Jónsson trésmíðameistari, afi minn, faðir minn, Sveinn M. Sveinsson, forstjóri Völundar, móðir mín Soffía

Haraldsdóttir, móðursystir mín Guðrún Haralz og við bræður, Sveinn Kjartan, þá 10 ára, Haraldur þá 9 ára og sögumaður þá 7 ára. Ferð þessi hefur ávallt verið ofarlega í huga mínum, sérstaklega sundlaugin hrörlega, sem við bræður þreyttum sund í, þótt hún væri smá í sniðum. Sundlaugin var ca. 8 metrar á lengd og 3 m á breidd, vel heit, því nóg er af volgrunum á Reykjanesi suður. Veggir úr grjóti og torfi, en reft yfir með rekavið og torf þar ofan á. Annar gaflinn var að nokkru fallinn, þannig að við fórum inn um dyrnar, syntum nokkur sundtök, klifruðum út um hinn lasburða gafl, hlupum svo til baka að dyrunum og síðan stöðuga hringferð. Þetta þótti okkur mjög spennandi, þar sem sundlaug sú, sem við höfðum lært að synda í austur á Laugarvatni, var vegleg bygging í samanburði við Reykjaneslaugina. Við lærðum sund sumarið 1933 hjá Baldri Kristjónssyni frá Útey og 1934 hjá Friðu Stefánsdóttur, sem síðar varð kennari við Menntaskólann í Reykjavík (MR).

II.

Síðan er það nú miðvikudaginn 27. ágúst, að við hjónin ákveðum að heimsækja þennan mikla ævintýraheim, sem umhverfi Reykjanesvita er, því veður var með því fegursta, sem gerdist á sumri þessu. Við ökum sem leið liggur suður Reykjanesbraut og beygjum til vinstri skammt áður en komið er að Leifsstöð, þar sem stendur á skiltinu: „Hafnir“. Frá Höfnum er malbikaður vegur svo til alla leið að vitanum, þ.e. að Saltverksmiðjunni. Við leggjum bílnum hjá Valahnjúk, þar sem gamli vitinn stóð og var hinn fyrsti viti, sem reistur var á Íslandi, kveikt á honum 1. desember 1878. Vitinn kostaði kr. 36.000.

Thorvald Krabbé var fæddur 21. júní 1876. Landsverkfræðingur 1906,



Mynd 303: Kafli gamla vagnvegarins, sem lagaður hafði verið fyrir bíla, ofan Staðarbergs. Höfundur.



Mynd 304: Á þessu herforingjaráðskorti má sjá gömlu reiðleiðirnar að Reykjanesvita, annars vegar frá Grindavík og hins vegar frá Höfnum. Landmælingar Íslands.

377 Morgunblaðið, 20. sept. 1997, bls. 32

378 Morgunblaðið, Leifur Sveinsson, 20. sept. 1997, bls. 32

umsjónarmaður landsvitanna við Faxaflóa frá 1. janúar 1910 - 31. desember 1917, en vitamálastjóri frá 1. janúar 1918 - 1937. Hann reit bókina „Island og dets tekniske udvikling gennem tiderne“, en hún kom út í Kaupmannahöfn árið 1946 hjá Carl Bryrups Bogtryggeri. Þar er að finna mikinn fróðleik um vitabyggingar á Íslandi, og er hér m.a. stuðst við bók þessa og fleiri rit Th. Krabbé. Gamli vitinn frá 1878 varð fyrir svo miklum áföllum af völdum jarðskjálfta og hinum tröllauknu brimsköflum, sem sífellt dynja á Reykjanestánni, að ekki varð lengur við unað. Því var svo komið árið 1907, að hafist var handa við að reisa nýjan vita og nú á hólnum Bæjarfelli, sem er nokkuð frá sjó og þar reistur nýr viti á árunum 1907-8. Stendur hann enn og er sjálf byggingin 23 metra há, en rís 73 metra yfir sjávarmáli. Tröppurnar upp að vitanum eru 92. – Leifur Sveinsson.“



Mynd 305: Vagnvegurinn sést á þessu herforingjaráðskorti frá árinu 1952 svo og vörðuð leið áleiðis til Hafna. Landmælingar Íslands.

Í framangreindri Lesbók Morgunblaðsins birtist árið 1960 áskorun frá Sæmundi Tómassyni, Járngerðarstöðum, „Bráðnauðsyn á góðum vegi milli Grindavíkur og Reykjaness“: ³⁷⁹

„Fyrsta fjórðung þessarar aldar fór eg nokkrum sinnum milli Grindavíkur og Reykjanessvita. Sú leið var seinfarin og erfð, og ekki minnst eg þess að neinar endurbætur væri gerðar á henni allan þennan tíma. Það mun hafa verið Ólafur Sveinsson vitavörður, er fyrstur kastaði þarna grjóti úr götu. Ólafur og synir hans voru menn harðduglegir til verka, og þeir ruddu þarna veg svo að bílar gátu komist alla leið út að vita. Nú hefir verið gerð akfær leið um Hafnir suður að vita. Og í sumar förum við fjórir í jeppa þessa leið að gamni okkar. Síðan var förinni heitið inn til Grindavíkur. Ekki höfðum við langt farið, er við komum að ljótum skúræfli, niður brotnum, rétt við hinn svokallaða veg. Þar fór saman ömurleiki þessa mannaústadar og vegarins, ef veg skyldi kalla, því að hann hefir verið vanhirtur eins og kofinn. Og nú er hann kominn í þá niðurníðslu, að þarna er lítið betra að ferðast heldur en var um aldamótin.“

Leiðin milli Grindavíkur og Reykjanessvita er ekki nema svo sem 10–12 km. Þar eru engar þær torfærur er staðið geti nýtízku vinnuvélum snúning. Og þarna þarf að gera góðan veg hið bráðasta. Segja má, að vegur þessi sé ekki nauðsynlegur fyrir byggðina sjálfa, en hann er nauðsynlegur vegna þess hvað ströndin er hættuleg siglingum. Þarna hafa ótal skip strandað. Er þar skemst á að minnast oliuskipið „Clam“ (af því drukkuðu 27 menn) og togarann „Jón Baldvinsson“.

Efs íp strandar á þessum slóðum, er nauðsynlegt að bílar komist sem fyrst á strandstaðinn með björgunarsveit og björgunartæki. Hér geta nokkrar mínútur



Mynd 306: Vagnvegurinn frá Reykjanesi til Grindavíkur. Höfundur.

skilið á milli lífs og dauða, þar sem brimasöm klettaströnd er alla leið. Skip geta brotnað þar í spón á stuttri stund.

Það er gott að eiga duglegar björgunarsveitir og góð björgunartæki, en það er nauðsynlegt að björgunarsveitirnar geti komist með tæki sín á slyssstað sem allra fyrst. Og ströndin milli Grindastaðavíkur og Reykjanesvita er einn samfeldur slyssastaður, og þess vegna þarf að koma góður vegur ef tir henni endilangri.

Eg beini því þeirri áskorun til Slysavarnafélags Íslands,

Ferðafélags Íslands og hinna nýkjörnu þingmanna Reykjaneskjördæmis, að þessir aðilar taki allir höndum saman um að koma því sem fyrst í framkvæmd, að góður vegur komi milli Grindavíkur og Reykjanessvita.

Margar hendur vinna létt verk, og það er betra að ljúka því af áður en nýtt slys verður á þessum slóðum. - Sæmundur Tómasson.”



Mynd 307: Vegurinn að Reykjanesvita í dag. James Fike.

Í Vísi árið 1969 var fjallað um tillögu tveggja Sjálfstæðismanna um „Vegabætur á Reykjanesi“:³⁸⁰

„Tveir þingmenn Sjálfstæðisflokksins, Alfreð Gíslason, bæjarfógeti, og Matthias Á. Matthiessen flytja tillögu til þingsályktunar á þessa leið: Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að láta þegar á þessu sumri lagfæra veginn milli Grindavíkur og Reykjanesvita, þannig að hann verði akfær venjulegum farartækjum.

Í greinargerð segir: Vegarlendin milli Reykjanesvita og Grindavíkur er um 10 km. Vegur sá, sem nú er notast við milli Staðar í Grindavík og Reykjanesvita, var lagður árin 1926—1928 af þáverandi vitaverði. Gerð vegarins var fyrst og fremst miðuð við það eitt, að hann væri nokkurn veginn fær hestvögnum, enda aðallega til hans stofnað með það fyrir augum, að vitavörður ætti hægara með aðdrætti frá Grindavík. Þótt þessi vegur hafi upphaflega ekki verið gerður sem akvegur fyrir bifreiðar, hafa þær þó getað klöngrast yfir hann, en yfirleitt er hann ekki talinn fær nema sterkum vörubifreiðum eða jeppum. Það kom brátt í ljós, að vegur þessi var ekki aðeins nauðsynlegur vegna aðdrátta vitavarðarins, heldur hefur hann síðan verið talinn lífsnauðsynlegur vegna hinna tíðu skipsstranda á þessum slóðum. Í Grindavík er ein fræknaða björgunarsveit landsins, og hefur hún ætíð átt í miklum erfiðleikum að koma sér og tækjum sínum á strandstað vegna þess, hve vegurinn er ógreiðfær. Lítil áherzla hefur verið lögð á viðhald vegarins, en með þeim stórvirku vinnuvélum, sem nú eru fyrir hendi, er tiltölulega auðvelt að gera veg þennan nokkurn veginn greiðfæran á skömmum tíma án mikils tilkostnaðar, þar sem hann liggur að mestu um apalhraun, sem auðvelt er að vinna. Vegur þessi hefur hinsvegar algera sérstöðu vegna hins þýðingarmikla hlutverks, sem hann gegnir, og telja flutningsmenn þessarar tillögu, að brýna nauðsyn beri til, að hafizt verði handa um lagfæringu hans á þessu sumri.“

Í Vísi sama ár mátti lesa eftirfarandi um „Endurbætur á Oddsvegi“, en bæði Gamalíel bóndi á Stað og margir aðrir Grindavíkingar vildu nefna veginn út á Reykjanes „Oddsveg“ til heiðurs sér Oddi V. Gíslasyni³⁸¹, brautryðjanda í slysavarnamálum sjómanna, eins og fram kemur hér að framan:³⁸²

„Leiðin milli Reykjanestár og Grindavíkur fær jeppum og stórum bifreiðum. Í haust hefur verið unnið að miklum endurbótum á veginum frá Grindavík til Reykjanesvita, og verður hann væntanlega í

380 Vísir, 12. maí 1960, bls. 4

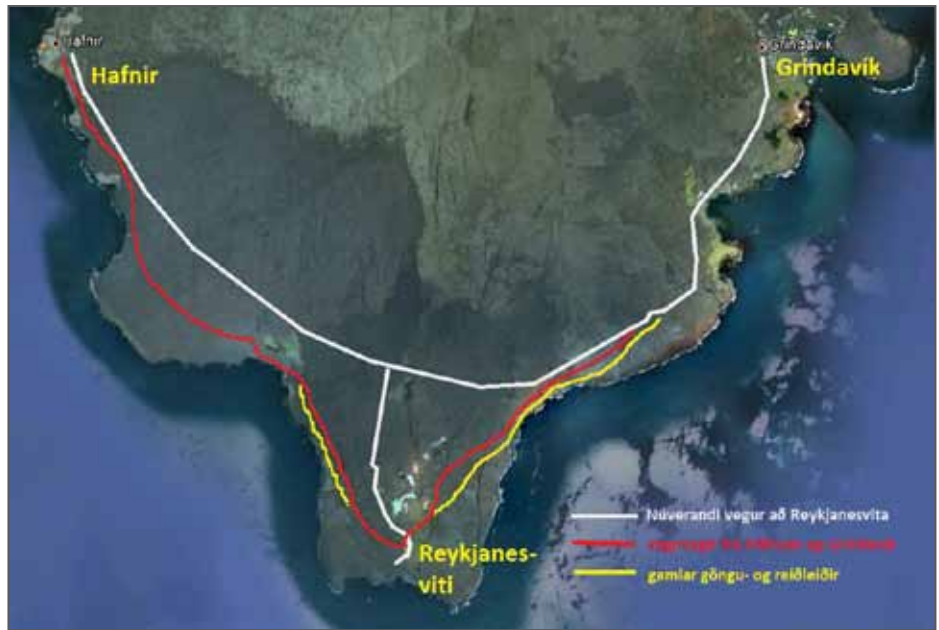
381 Oddur Vigfús Gíslason (8. apríl 1836 – 10. janúar 1911)

382 Vísir, 12. nóv. 1960, bls. 8

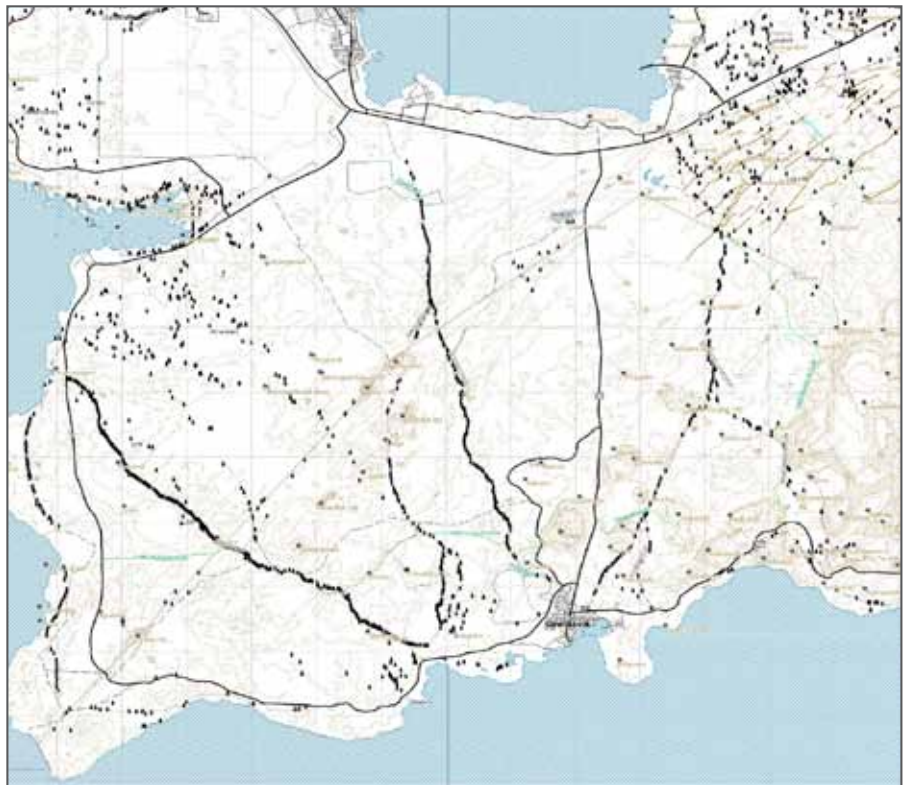
fram tíðinni fær öllum stærri bifreiðum. Svo sem kunnugt er, hefur verið mikið um sjóslys á Reykjaneskaga sunnanverðum undanfarin ár. Þar hafa stór skip strandað og margir menn farizt án þess að nokkuð hafi verið að gert. Í sambandi við slysavarnir hefur það þótt óhæft að hafa ófæran veg bifreiðum suður á Reykjanes og þess vegna var lögð á það áhersla að endurbæta vegslóða þann, sem legið hefur úr Grindavík til Reykjanes.

Þessi leið hefur verið nefndur Oddsvegur, eftir síra Oddi Gíslasyni, sem telja verður upphafsmann slysavarna á Íslandi. Þessi vegslóði hefur verið ófær bifreiðum nema jeppum og stórum bifreiðum undanfarin ár, en mjög ógreiðfær talinn og erfiður yfirferðar. Þess vegna var horfið að því ráði að endurbæta þá kafla vegarins, sem verstir voru taldir og hefur það verið gert í haust. Standa þessar vegabætur enn yfir og verður vegurinn væntanlega fær öllum stærri og kraftmeiri bifreiðum eftirleiðis. Hafa bæði ýtur og aðrar stórvirkar vegavinnuvélar unnið að þessari vegagerð og er sennilegt að henni verði lokið áður en langt líður. Fyrir ferðamenn, innlenda sem erlenda, hefur þetta verið ónumið land og er þarna margt fyrirbæri að sjá, sem naumast gefur annars staðar að líta á landinu.“

Í dag liggur malbikaður vegur milli Grindavíkur og Hafna sem og að Reykjanesvirkjun, en malarvegur frá henni áleiðis að Reykjanesvíti.



Mynd 308: Vegir, fornir og nýir frá Höfnum og Grindavík að Reykjanesvíti. Höfundur (googleearth).



Mynd 309: Vörðu- og minjakort af vestanverðum Reykjaneskaganum. Vörðurnar gefa augljóslega til kynna legu helstu leiða á svæðinu. Kortið er miðað við 22. september 2012 og á áreiðanlega eftir að taka breytingum þegar fram í sækir. Ásbjörn Harðarson.

Aðrir vegir – þróun

Ýmislegt hefur líka verið sagt og skrifað um aðra „Grindavíkurvegi“ í gegnum tíðina. Hið jákvæða er að umræðan lýsir ágætlega þróun þeirra frá einum tíma til annars, eins og sjá má hér á eftir. Auk þess hefur umræðan haft þau áhrif að veginum hefur verið breytt til batnaðar þó svo að ýmiss tímabundin vandamál hafa komið upp af og til. En eitt er víst – með greiðfærari vegum og auknum hraða hefur slyshætta og -tíðni aukist að sama skapi.

Hinar gömlu

„Grindavíkurleiðir“, sem lýst er í kaflanum um „Gömlu Grindavíkurvegina“ hér að framan, hafa ekki orðið að akvegum. Reyndar hafa fáar fornar þjóðleiðir á vestanverðum Reykjaneskaganum farið undir akvegi, en hins vegar eru nokkur dæmi um að hinir fyrstu vagnvegir hafi farið undir bílvegi, alveg eða að hluta, s.s. Suðurnesjavegurinn, Krýsuvíkurvegurinn og Grindavíkurvegurinn. Viðast hvar má þó enn sjá gömlu vagnvegina, a.m.k. einstaka kafla, eins og áður hefur



Mynd 310: Vagnvegurinn milli Ísólfsskála og Krýsuvíkur. Höfundur.

verið lýst um „gamla“ Grindavíkurvegin. Vörður geta gefið til kynna aldur gatna. Viða við hinar elstu leiðir eru fallnar eða litlar vörður á hólum og hæðum, en um og eftir aldarmótin 1900 var gert skipulegt átak í að hlaða vörður með jöfnu millibili við helstu leiðir, eins og má t.d. sjá þessu vörðu- og minjakorti af vestanverðum Reykjaneskaganum.

Ög eins og sjá má í kaflanum um „Grindavíkurvegin – fyrsti akvegurinn“ varð hann til þess, í beinu framhaldi af „komu“ hans í Járngerðarstaðahverfi, að hafist var handa við vagnvegaglagningu austur í Þórkötlustaðahverfi og að Hrauni annars vegar og vestur í Staðarhverfi hins vegar. Enn má feta þessa gömlu vagnvegi að mestu leyti. Eystri vegurinn lá framhjá Hópi að Kirkjuhólum, yfir ásinn og niður í hverfið. Afleggjari lá frá Stafholti og áfram til austurs ofan við Klöpp/Teigi út að Hrauni, framhjá Þórsmörk og Hvammi. Vestari vagnvegurinn lá út frá Járngerðarstöðum um Gerðavelli, yfir Rásina og um Brunnana út að Húsatóftum og Stað. Sést vestasti hluti hans en á Hvirflunum austan við Stað.

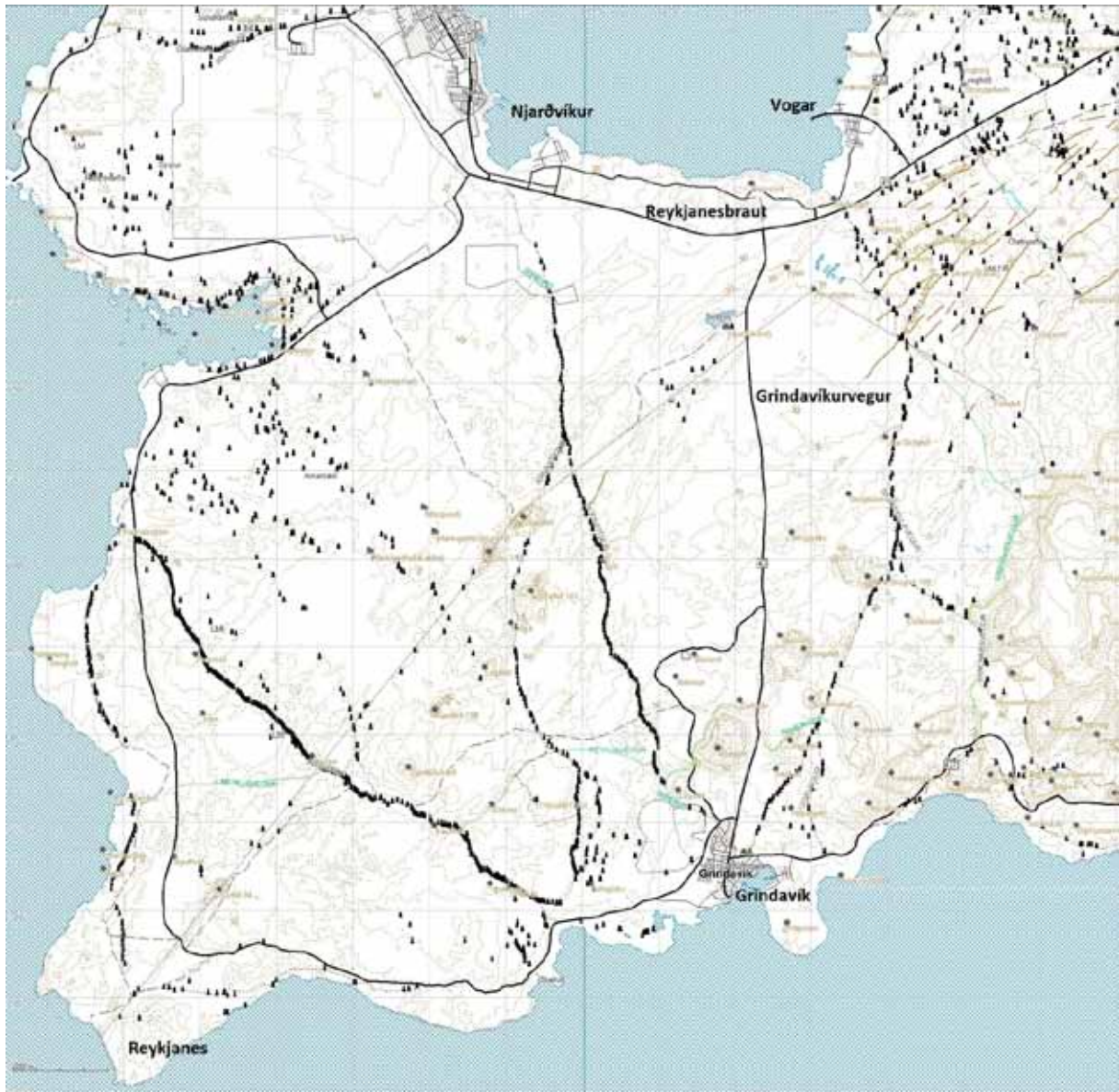
“Um Hraunssand hefur frá fornu fari legið vegur, og var um hann áður fyrr mikil umferð af mönnum austan úr sýslum, lestamönnum haust og vor og vermönnum um vetur. Frumstæður bílvegur liggur nú mjög þar sem gamli vegurinn var áður.“³⁸³ Nú liggur vegur með varanlegu slitlagi milli Grindavíkur og Þorlákshafnar; Suðurstrandarvegurinn.

Í viðtali undirritaðs við Jón Valgeir Guðmundsson³⁸⁴ árið 1995 sagðist hann nú vera einn eftirlifandi þeirra, sem lögðu vagnveginn frá Skála til Krýsuvíkur árið 1933. Þeir hefðu þá verið fimm saman, en vegurinn hafi verið gerður að beiðni Hlínar í Krýsuvík og á hennar kostnað. Þeir hafi haft einn hest, Nasa, og einn vagn við vegagerðina. Hún hafi verið tiltölulega auðveld að Méltunnuklifi, en þá hafi þeir þurft að ryðja sér braut í gegnum Leggjabrjótshraun, yfir Núpshlíðina og áfram yfir hraunið að Latfjalli.“³⁸⁵

383 Árbók Hins isl. fornleifafélags 1955-1956, bls. 16

384 Jón Valgeir Guðmundsson er fæddur á Ísólfsskála árið 1920

385 www.ferlir.is/?id=3209



“Til Krýsuvíkur hefir verið ruddur bílvegur frá Grindavík, sem er sæmilegur yfirferðar, þegar þurrt er um. Fjarlægðin milli Grindavíkur og Krýsuvíkur mun vera 24 km. Verður leið þessi hæglega farin í bíl á 1 1/2 klst.”³⁸⁶

Ljóst er á framangreindu að „vagnvegurinn“ milli Grindavíkur og Krýsuvíkur hefur nánast verið gerður með bílaumferð í huga því í Vísí árið 1941 segir svo „Um Krýsuvíkurveginn“ á einum stað:³⁸⁷

„Á Krýsuvíkurengjunum er þó alltaf unnt að heyja nokkur hundruð hestburði árlega, án þess, að nokkur ræktun fari þar fram áður. Ennfremur

mætti spyrja, hvers vegna hefir ekki verið tekið til óspiltra málanna og það fyrir nokkru, og byrjað á ræktun í Krýsuvík? Þar sem nú um nokkurra ára skeið, undanfarið, hefir verið vel bílfært úr Grindavík og alla leið þangað, svo að auðvelt hefði verið að koma öllum nauðsynlegum jarðræktarvélum á staðinn. Eða hvort er nú umbótaá huginn tekinn að dofna?“

Suðurstrandarvegur, milli Þorlákshafnar og Grindavíkur, var formlega opnaður 21. Júní 2012. Vestari hluti vegarins tók við Ísólfsskálavegi milli Grindavíkur og Krýsuvíkur. Á vefsíðu Grindavíkurbæjar mátti af því tilefni lesa eftirfarandi:³⁸⁸

„Fimmtudaginn 21. júní kl. 14:00 verður Suðurstrandarvegur formlega opnaður á hefðbundinn hátt. Ögmundur Jónasson innanrikisráðherra ásamt Hreini Haraldssyni vegamálastjóra mun þá klippa á borða. Athöfnin fer fram á veginum rétt austan við vegamótin við Krýsuvíkurveg. Móttaka verður í Ráðhúskaffinu Þorlákshöfn kl. 15:00. Í Grindavík verður samkoma kl. 17:00 í Kvikunni, auðlinda- og menningarhúsi Grindavíkur. Þar verður kaffisamsæti í boði bæjarstjórnar og jafnframt mun Ómar Smári Armannsson flytja erindi um sögu Suðurstrandarvegarins.

Undirbúningur að lagningu Suðurstrandarvegar hófst hjá Vegagerðinni á árinu 1996, þegar vegamálastjóri skipaði hönnunarhóp sem skildi hafa umsjón með hönnun vegarins.

Vegurinn er 57 km langur frá Grindavík í vestri að Þorlákshöfn í austri. Liggur hann um þrjú sveitarfélög en þau eru Grindavík, Hafnarfjarðarbær og sveitarfélagið Ölfus.

Áætlaður heildarkostnaður vegna verksins er rétt tæpir 3 milljarðar kr. uppreiknað til verðlags í dag.

Markmið framkvæmdarinnar er að byggja upp varanlega og örugga vegatengingu milli Suðurlands og Suðurnesja til hagsbóta og öryggis fyrir atvinnulíf og íbúa á svæðunum. Auk þess að auka umferðaröryggi með vegi sem uppfyllir nútíma veghönnunareglur og leggja bundið slitlag á veginn. Aðgengi ferðafólks mun verða stórbætt að svæði með stórbrotna náttúrufegurð og mikið útivistargildi. Auk þess gefur nýr Suðurstrandarvegur fyrirtækjum í ferðaþjónustu möguleika á að bjóða upp á áhugaverða tengingu og hringferðir frá Keflavíkurflugvelli að mikið sóttum ferðamannastöðum á Suðurlandi.“

Og í framhaldi af formlegri opnun Suðurstrandarvegar birtist eftirfarandi á vefsíðu Ölfuss [þ.á.m. Þorlákshafnar opnaður] þann 21. júlí 2012:³⁸⁹



Mynd 311: Nýr Suðurstrandarvegur. Ísólfsskáli framundan Höfundur.

386 Morgunblaðið, 11. ágúst 1934, bls. 4

387 Vísir, 6. febr. 1941, Þórir, bls. 2

388 www.grindavik.is/v/9579

389 www.olfus.is/thjonusta/frettir/nr/1207

„Í dag var Suðurstrandarvegur formlega opnaður með hefðbundinni borðaklippingu sem innanríkisráðherra Ögmundur Jónasson sinnti ásamt Hreini Haraldssyni vegamálastjóra. Athöfnin fór fram rétt austan vegamótanna við Krýsuvíkurveg þar sem sólin skein á gesti og umhverfið skartaði sínu fegursta. Að lokinni athöfn bauð Vegagerðin til kaffisamsætis í Ráðhúskaffi í Þorlákshöfn.“

Og á vefsíðu Innanríkisráðuneytisins þennan dag er frásögn undir fyrirsögninni „Opnun Suðurstrandarvegar fagnað í Grindavík og Ölfusi“:³⁹⁰



Mynd 312: Frá opnun Suðurstrandarvegar 2012; Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri (t.v.) og Ögmundur Jónasson, innanríkisráðherra. Höfundur.

„Ögmundur Jónasson innanríkisráðherra og Hreinn Haraldsson vegamálastjóri opnuðu í dag formlega Suðurstrandarveg með því að klippa á borða og lýsa veginn opinn. Með veginum tengjast byggðarlög á Reykjanesskaga og Suðurlandi á nýjan öruggan hátt og fögnuðu bæjaryfirvöld Grindavíkur og Ölfuss þessari samgöngubót.“

Innanríkisráðherra sagði í ávarpi við opnun vegarins að með honum fengist heilsársvegur og góð tenging milli Suðurnesja og Suðurlands. Vegurinn tengdi saman á nýjan hátt þau þrjú sveitarfélög sem hann liggur um, Grindavík, Hafnarfjörð og Ölfus.

Ráðherra sagði margvísleg ný tækifæri skapast með veginum í atvinnumálum, samskiptum milli byggðarlaga, flutningum og ferðaþjónustu. Hreinn Haraldsson sagði veginn fagnaðarefni og þakkaði verktökum og öllum sem komu við sögu.

Eftir athöfn á veginum skammt austan við Krýsuvík var efnt til samsætis í Ráðhúsi Ölfuss og þar lýsti Svanur Bjarnason, svæðisstjóri Vegagerðarinnar á Suðurlandi, framkvæmdinni og sagði hann veginn 57 km langan og kostnaður væri tæplega þrjú milljarðar króna. Hann sagði undirbúning hafa byrjað árið 1996 og framkvæmdir 2005 og verkinu væri nú lokið. Vegurinn var opinn fyrir umferð á liðnum vetri en í vor var lögð síðari klæðing á veginn og verkinu lokið. Meðalumferð samkvæmt nýjum mælingum er um 410 bílar á sólarhring en 10. júní síðastliðinn fóru 777 bílar um veginn.

Eftir samsætið í Þorlákshöfn var haldið til Grindavíkur þar sem ráðherra og vegamálastjóri fluttu stutt ávörp. Kom fram í máli vegamálastjóra að nú væri verkinu lokið og nú væri það meðal annars á valdi íbúa byggðarlaganna að nýta þessa samgöngubót og sýna hvernig hún gæti gefið aukin og ný tækifæri á ýmsum sviðum. Þá flutti Ómar Smári Ármannsson erindi um jarðfræði og fornleifar við Suðurstrandarveginn.“



Mynd 313: Myndin var tekin í tilefni af opnun hins nýja Suðurstrandarvegar árið 2012. Höfundur.

390 www.innanrikisraduneyti.is/frettir/nr/28118

Nýi Grindavíkurvegurinn

Í Faxa árið 1945 skrifaði Jón Tómasson um Grindavíkurveginn (malarveginn): ³⁹¹

„Hvað bíður manns bak við þetta gróa og úfna apalhraun, hugsar sjálfsagt margur, sem rennur fyrsta sinni inn í hið háa og hrikalega Grindavíkurhraun fyrir sunnan Seltjörn. Og ef það væri ekki þessi mjói mjúki vegur, sem brotinn var gegnum torfærurnar fyrir um 30 árum, og sem telja má allgóðan, þá væri vegfarandi ekki miklu betur settur heldur en þótt hann stæði í Ódáðahrauni. Þess má geta, að á meðan umferð var hófleg um þennan veg, var hann talinn með allra beztu vegum landsins.“

Í Þjóðviljanum árið 1953 mátti lesa eftirfarandi vegna erfiðleika á Grindavíkurvegnum: ³⁹²

„Gera stjórnvöld ráðstafanir til að Grindvíkingar komist leiðar sinnar fyrir hernámliðinu? - Sildarbílarnir „týndust“ í umferðarstöðvun herliðsins.

Yfir 90% af útflutningsframleiðslu Íslendinga kemur frá sjávarútveginum. Og vart hefur nokkur ráðherranefna í afturhaldsstjórnnum undanfarinna ára opnað svo sinn munn að hann hafi ekki grátklökkur orðið er hann nefndi útflutningsframleiðslu. Nú er þó svo hátt að flutningur íslenzkrar sildar verður að lúta í lægra haldi fyrir öðru sem „íslenzkar“ ríkisstjórnir telja enn dýrmætara: erlend hernaðarmannvirki á Íslandi.

Grindavík er fiskiþorp á Suðurnesjum. Á vetrarvertíð veiða þeir þorsk í Grindavík, á sumrin og haustin oftast síld. Milljónaútflutnings-verðmæti eru árlega flutt um veginn sem liggur frá Grindavík — því í Grindavík er engin útflutningshöfn. Þessi vegur er hinsvegar svo mjór að víðast er erfitt fyrir bíla að mætast. Á s. l. vetri var landið, allt frá efstu húsunum í Grindavík, selt til afnota fyrir erlendan her. Íslenska ríkisstjórnin, undir forsæti Steingríms, hafði forgöngu um þá landsölu. Á s. l. vori hófust svo framkvæmdir við hernaðarmannvirki Bandaríkjamanna skammt ofan við Grindavík, og hafa þær framkvæmdir staðið óslitið í allt sumar. Hefur umferð bandarískra því lengi verið Grindvíkingum til margháttðra og oft tilfinnanlegra óþæginda og tjóns. Það er óumdeilanleg réttlætiskrafa að ríkisstjórnaróbermið sjái um að Grindvíkingar geti komizt óhindraðir um veg sinn með framleiðsluvörur sínar.

Fyrir nokkru skýrði Þjóðviljinn stuttlega frá þessu og nú hefur Grindvíkingur sent Þjóðviljanum eftirfarandi (það er dagsett og póstlagt í Grindavík 16. þ. m., en móttakið í Reykjavík 21. þ. m. — og er það gott dæmi um póstsamgöngurnar við Grindavík, en þangað er sem kunnugt er 57 km vegalengd og daglegar áætlunarferðir milli Reykjavíkur og Grindavíkur).

Hér hefst frásögn Grindvíkingsins:

„Um kl. 2 í dag (þ. e. 16. sept.) áttu „verndararnir“ enn leið um Grindavíkurveginn. Að þessu sinni með heljarmikinn dráttarvagn sem var hlaðinn 3 tilbúnum skúrum, og á eftir honum kom risastór kranabíll. Þessi umferð „verndaranna“ er ekki mikið hraðari en svo að maður á sinum tveim



Mynd 314: Gamli Grindavíkurvegurinn austan í Selhálsi. Höfundur.

391 Faxi, Jón Tómasson, 5. árg. 1945, 8. tbl. 01.09.1945, bls. 1

392 Þjóðviljinn, 23. sept. 1953, bls. 3

jafnfljótum eltir þá uppi. Vegurinn er svo mjór að illt er að mæta venjulegum bílum, hvað þá svona farartækjum. Er venjulega ógerningur að komast framhjá þeim. Oft kemur það fyrir að þeir missa þessi ökutæki sín út, af veginum og er þá alltaf umferðartruflun. Einmitt þetta gerðist í dag. Á þeim tíma sem fyrr var getið var kranabillinn staddur norðan í svonefndri Gíghæð. Þarna er vegurinn, sem á öðrum köflum, svo mjór að varla er meir en ein bílbreidd. Þarna er kanturinn 50—70 cm hár. Það skipti engum togum að vegkanturinn þoldi ekki þennan þunga. Hægri hjól



Mynd 315: Gamli Grindavíkurvegurinn. Gömul ljósmynd sett inn í umhverfi dagsins norðan Gíghæðar. Höfundur. Ljósmyndarinn er líklega Einar Einarsson, kaupmaður, en hann þurfti að flytja vörur sín frá Keflavík þegar ekki var lendandi í Grindavík.

kranans runnu út af svo við sjálfst lá að kraninn ylti. Hófst nú umferðarstöðvunin fyrir alvöru. Fljótlega varð mikil bílaröð til beggja handa. Bílar sem unnu að vegagerð hjá ríkinu urðu að hætta og komust ekki heim. Nokkrir bílar úr Keflavík og Hafnarfirði, sem sóttu síld til Grindavíkur, stöðvuðust þarna líka, en nú landar mikill hluti síldarflotans í Grindavík. — Það hefur lengst af þótt ill meðferð á síld að flytja hana á bílum svo langan og slæman veg, og var þetta því ekki til að bæta hana. Síldin sem sagt komst ekki lengra. Enda leið ekki langur tími þar til fyrsti billinn kom að innan í leit að hinni týndu síld!! Síldarstúlkurnar biðu með hnífana í höndunum, og frystitækin tilbúin. Nú var ekki um annað að gera en hirst þarna. Ekkert var hægt að gera fyrr en fengin hafði verið jarðýta af Keflavíkurflugvelli og annar krani sem staddur var suður í Grindavík. Allt þetta umstang stóð yfir hátt á fjórðu klst. Margir kynnu að hugsað að það væri óþarfi að gera veður út af þessu en þetta kemur svo oft fyrir. Það er nálega gefið mál að bílstjórar á þessum vegi taka upp í sig ljót orð er verða „verndara” varir og minnst í sömu andrá vegamálastjórnar landsins. Þegar þess er gætt að eftir þessum vegi þarf að flytja afurðir fyrir milljónir á ári, þá hugsar margur hvort ekki mætti nú laga þetta svolítið. Stjórnarvöld þessa lands hafa alltaf litið þennan veg hornauga. Reynt er að bera sem minnst í hann og ekki virtist vegamálastjórninni hafa hvarflað til hugar að breikka veginn fyrr en í fyrrasumar. Þá var send ýta til að gera undirstöður að breikkun. Þess má minnst að varla er til betri jarðvegur til vegagerðar en þarna í hrauninu. Nú þessa dagana er verið að keyra yfir það sem ýtan vann í fyrrasumar. Samt eru nokkrir kaflar sem þarf að sprengja og í; alla vegna mishæða; aðallega á Gíghæðinni. Það væri fróðlegt að vita hvenær það verður gert. Kannske blessaðir „verndararnir” geri það? Hvað um það; veginn verður að laga. Það er óútreiknanlegt tjón sem af þessu hefur hlotizt og getur hlotist. Hver borgar það atvinnutjón og afurðatjón sem þarna á sér stað. Annað hvort er að breikka veginn og gera hann akfæran eða loka honum fyrir slíkum farartækjum”.

Fljótlega eftir þetta var hafist handa við að gera bæði Suðurnesjavegin, og í framhaldi af því Grindavíkurvegin greiðfæran þeirra tíma bílum. Enn lá þó fyrrnefndi vegurinn ofan bæjanna á Vatnsleysuströnd og Voga, upp á Stapann og áfram áleiðis til Njarðvíkur. Með lagfæringu á veginum, á sjötta áratug aldarinnar, voru gatnamót veganna á Vogastapa færð vestar (beint ofan við þau mislægu gatnamót sem nú eru). Um sama leyti var nýtt námusvæði tekið í notkun suðvestan Arnarkletts, nyrst í Arnarseturshrauni. Þá var gerður vegur, sem enn er hægt að aka, og nær á milli Suðurnesjavegarins og Grindavíkurvegarins austan Seltjarnar (Selvatns). Efnistakan var í fyrstu ætluð fyrrnefnda veginum, en þegar síðarnefndi vegurinn var lagður, var gert framhaldsvegur að honum út á hann, sem fyrr er lýst. Ástæðan fyrir því að gatnamótin voru færð lengra til austurs voru aðallega til að losna við snjóþyngsli í Selbrekkum [Sólbrekkum]. Gamli vagnvegurinn, sem síðar var notaður fyrir bíla, tepptist gjarnan



Mynd 316: Vagnvegurinn austan Þorbjarnar. Höfundur.

í brekkusneiðningnum á snjóavetrum og varð þá einn helsti farartálminn á leiðinni. Þessi bílvegur er enn sá vegur er flestir núlifandi eldri Grindvíkingar muna eftir. Hann liggur svo til alveg í sama vegstæði til Grindavíkur og núverandi vegur liggur þegar komið er á móts við Seltjörn (Selvatn), með einstökum frávikum eins og t.d. á Gíghæð og yfir Selshálsinn.

Tvær skemmtilegar frásagnir tengjast þessari vegalagningu, annars vegar af „Tanahelli“ (Dollunni) á Gíghæð. Í viðtali höfundar við Ellert Skúlason, verktaka, vakti hann athygli á eftirfarandi lýsingu af

“Tanahelli” eða Dollunni svonefndu: ³⁹³

“Allt fram til ársins 1970 var hellirinn hulinn mönnum en það ár var unnið að endurbótum á Grindavíkurveginum og hafði Ellert Skúlason verktaki úr Njarðvík það verk með höndum. Dag einn þegar þungavinnuvélamaðurinn Jónatan Einarsson var að ryðja stóru og miklu efnishlassi frá vegalögninni, varð hann var við að hlassið, sem hann hafði rutt á undan sér, hvarf skyndilega ofan í jörðina. Vönum vélamanninum var nokkuð brugðið við þetta og stökk út úr jarðýtunni til að kanna aðstæður. Blasti þá við honum stærðarinnar gat í hrauninu en hlassið hvergi sjáanlegt. Við nánari skoðun tók hann jafnframt eftir því að jarðýtan, sem var stór vél á þeirra tíma mælikvarða, stóð að því er virtist á þynnri skán á þaki hellsins sem þar var undir. Til að bjarga ýtunni hentist Jónatan því uppi hana og bakkaði á fullri ferð góðan spöl til baka. Hafði Jónatan á orði þegar hann sagði frá þessu atviki að hefði hann haft meiri tíma til að hugsa sig um og skoða aðstæður, hefði hann sennilega ekki tekið þessa áhættu.

Félagi hans við verkið, Gunnar Mattason, bar skjótt að og furðaði hann sig með Jónatan á þessum nýuppgötvaðasta helli veraldarinnar. Bundu þeir spotta í jeppa Gunnars og seig hann niður í myrkrið. Þar var þó enga viðspyrnu að finna heldur hékk hann í lausu lofti. Var því nokkuð bras að koma honum upp aftur þó það tækist að lokum með því að setja lykkjur á spottann. Enda kom síðar á daginn þegar Jónatan fór í könnunarleiðangur um hellinn ásamt félögum sínum í Björgunarsveitinni Stakk frá Keflavík, að hann var bæði djúpur og stór. Sigu þeir niður í hellinn og skoðuðu hann að dýpt og lengd. Í þeirri ferð skriðu þeir eins innarlega og þeir komust og settu þar inn flöskuskeyti sem þeir voru búnir að útbúa með nafni Tana en það var gælunafnt Jónatans, eftir það var hellirinn ávallt kallaður “Tanahellir”.



Mynd 317: Dollan (Tanahellir) á Gíghæð. Höfundur.

Síðar voru gerðar tilraunir til þess að fylla hellinn og brjóta af hellisþakinu þar sem það var þynnst til þess að koma í veg fyrir að fólk slasaðist af hans völdum. En hann var svo stór að efnið sem sett var í hann hafði lítið að segja.

Tanahellir er á Gíghæðinni og er sami hellir og nefndur hefur verið “Dollan”. Hellirinn er fast við hlið áningarstaðar (plans), sem lagður hefur verið bundnu slitlagi vestan vegarins. Beggja vegna hans má slá leifar gamla malarvegarins til Grindavíkur sem lýst er hér að framan. Hægt er að komast niður í rásina um tréstiga, sem komið hefur verið þar fyrir.”

Og hins vegar af uppréttum áberandi steini austan vegarins á Selhálsi: ³⁹⁴

„Fleiri minjar urðu til um vinnu þeirra við Grindavíkurvegin. Eftir sprengingu við vegarlögnina var einn stór og mikill steinn sem skar sig úr er stærðar varða. Dunduðu þeir félagar sér við það í tvö kvöld við þriðja mann, Sigurð að nafni, að reisa steininn upp með jarðýtum og stóð til að setja á hann skjöld þar sem tilurð hans væri lýst. Af því varð ekki, en steinninn er vel sjáanlegur frá veginum norðanmegin á móti vatnstanknum við Þorbjörn.“

Þegar Suðurnesjavegurinn (Keflavíkurvegurinn) hafði verið steipt/malbikið leið ekki á löngu, svo sem þekkt var fyrrum, að Grindavíkurvegurinn yrði lagður samskomar ofanálagi. Í Morgunblaðið árið 1974 skrifar Hafliði Jónsson um nýmalbikaðan Grindavíkurvegin: ³⁹⁵

„Nú þegar Grindvíkingar hafa fengið malbikið heim í hlaðvarpa og eiga von á hitalögnum í hvert hús frá borholunum á Svartsengi mega þeir svo sannarlega hugleiða, með hvaða móti þeir geti fegrað bæinn sinn.“

Í grein í Morgunblaðinu árið 1970 má lesa eftirfarandi eftir Jón Árna Sigurðsson um „Grindavíkurvegin, sjónvarpið og símann“: ³⁹⁶



Mynd 318: Steinninn á Selhálsi. Höfundur.

„Það mun hafa verið öllum Suðurnesjabúum mikið fagnaðarefni, þegar nýi Keflavíkurvegurinn var loks fullgerður og opnaður til umferðar, enda var þar um að ræða mikið og lofsvert framtak í vegamálum hér á landi og óneitanlega samgöngubót fyrir byggðarlögin hér á Suðurnesjum. Um áratugi höfðu íbúar þessara byggðarlaga þá ekið þann veg, sem með réttu var oft nefndur „Ódáðarhraun íslenskra vega“, enda ídulega svo þrælslegur yfirferðar að á honum stórskemmdu menn oft bifreiðar sínar og hraus mönnum því jafnan hugur við að aka þennan illfæra veg. Það var því, að sjálfsgöðu, öllum hér syðra og öðrum, sem oft þurftu að leggja leið sína um þennan veg mikið fagnaðarefni, þegar nýi vegurinn milli Reykjavíkur og Keflavíkur var fullgerður, og þó að vegagjald það, sem þá var ákveðið að innheimta af þeim, er óku þennan nýja veg, ylli í fyrstu nokkurri óánægju, og mönnum þætti réttmæti þess orka tvímælis, bæði vegna þess hve menn hér syðra höfðu þá lengi búið við algjörlega óviðunandi ástand í þessum efnum, og eins vegna þess að óvíst er talið að á nokkrum öðrum stað á landinu verði slíkum vegatolli komið á, þar sem rándýrir vegaspottar hafa samt verið lagðir, eins og t.d. um Strákagöng, þá mun samt lítt yfir þessum vegatolli nöldrað núorðið, en gallinn er bara sá, að

394 www.ferlir.is/?id=7530

395 Morgunblaðið, Hafliði Jónsson, 18. júlí 1974, bls. 4

396 Morgunblaðið, Jón Árne Sigurðsson, 1. júlí 1970, bls. 13 og 16

hér sitja Suðurnesjabúar ekki allir við sama borð, hvað þetta vegagjald snertir, og munu íbúar Vatnsleysustrandarhrepps og Grindavíkur bera þar skarðan hlut frá boði. Það er reginmunur á því, hvort þeir, er þetta vegagjald greiða, njóta hins góða vegar til enda eða ekki. — Það mun, að sjálfsögðu, hafa verið von margra, að með tillkomu hins nýja Keflavíkurvegar, yrði nærliggjandi vegaspottum hér á Suðurnesjum meiri sómi sýndur og þeim betur við haldið, en sú hefur þó ekki raun á orðið, að minnsta kosti ekki að því er varðar veginn



Mynd 319: Grindavíkurvegurinn árið 2012. Höfundur.

hingað til Grindavíkur. — Hann er nú orðinn sannur arftaki Keflavíkurvegarins gamla, og viðhald hans stórlega vanrækt, en þó einkum yfir sumarmánuðina, sennilega vegna þess að þá eru næg verkefni fyrir vegheflana á öðrum vegum út um landið, og þeir látnir ganga fyrir. Reyndar var á síðastliðnu hausti rausnast til að bera ofan í Grindavíkurveginn, eftir lagvarandi vanrækslu í þeim efnum, og var þá notaður viðunandi ofaniburður í rösklega hálfan kafla þessa vegarspotta, sem er 14 km, og er sá spotti vegarins að jafnaði ólíkt skárri hinum, eða kaflanum frá svonefndri Gíghæð og heim til Grindavíkur, en í þeim kafla var hrúgað hálfgerðri moldardrullu, sem í milkilli rigningartíð verður að eina konar forarvilpu, svo þótt menn taki hér bíla sína nýþvegna og fínbónaða út úr bílskúrum sínum, þá eru þeir stundum orðnir eins og skítaköggjar, þegar komið er á steinsteypa veginn upp á Stapa, svo að hvorki sér út um afturrúður né heldur eru afturnúmer læsileg á þessum bílum, og þess eru dæmi, að vegalögreglan hafi stöðvað bifreiðastjóra og sektað þá sakir þessa. — Séu hins vegar langvarandi þurrkar, þá er þessi vegarspotti, frá Gíghæð og til Grindavíkur, einn moldarmökkur, og um hásumarið jafn viðsjár verður í akstri eins of vegir geta orðið að vetrarlagi í skafbyl.

Eini tíminn, sem þessi margnefndi vegarkafli er þolanlegur, er sá, þegar veðri er þannig háttað, að hvorki skín sól né regn fellur úr lofti, en rakastig við jörðu hins vegar það mikið að mold getur ekki rokið undan umferð. — Bærilegur vegur það!

Nú verður manni á að spyrja: Hvers vegna var ekki sami ofaniburður notaður frá Gíghæð og til Grindavíkur og frá Seltjörn og að Gíghæð? — Var fjárveiting til þessa vegar svo naum, að það varð að grípa til nærtækari ofaniburðar, þótt illhæfur væri, til þess að hægt væri að segja að borið hefði verið í allan veginn. — Hæpin hagfræði það, og ámóta hyggileg og hjá mannum, sem byggði hús sitt á sandi, en það er kunnugt dæmi, sem löngum er til vitnað, þegar um afglöp er að ræða. — En Grindvíkingar eru líklega að eðlisfari töluvert umburðarlyndir menn, stundum e.t.v. alltof umburðarlyndir, því að þeir láta bjóða sér eitt og annað, sem aðrir myndu ekki þola mótmæla - og átölulaust.

Það vekur bæði eftirtekt og undrun flestra, er til Grindavíkur koma, hve afleggjarinn hingað er að jafnaði illur yfirferðar, og þeir skilja ekki að við skulum una þessu ástandi til lengdar, og ég láí þeim það ekki. Þegar við, hér í Grindavík, ökum til Reykjavíkur verðum við, eins og aðrir, er um Keflavíkurveginn fara, að greiða fullt vegagjald, en það er mikill munur á því, hvort þeir er þennan stein steypa veg aka, njóta hans til enda, eða hvort þeir þurfa að aka allt að því % leiðarinnar á þannig vegi, að farartækjum öllum liggur þar ídulega við stórskemmdum, en þannig er Grindavíkurvegurinn oft.

En hvers eiga þá Grindvíkingar að gjalda í þessum efnum? Kannski þess að þetta frekar fámenna, en þó örtvaxandi sjávarpláss, hefur um áratugi verið með aflahæstu verstöðum þessa lands, og nú tvær síðastliðnar vertíðir hæst allra verstöðva, og mér er sagt, að á síðustu vertíð hafi hér verið landað fiski fyrir 300 milljónir króna, og er þá aðeins miðað við verðmæti upp úr sjó, og myndi þetta aflamagn fullunnið, að sjálfsögðu nema margfalt hærri upphæð. Það er því ekki lítið, sem þetta eina byggðarlag leggur í þjóðarbuíð í heild og enginn vafi á því að hér um Grindavíkurveg eru flutt meiri verðmæti

en um nokkurn annan vegarspotta landsins, en hann mun þó likega þeirra verstur, og það svo að maður varpar öndinni léttar í hvert sinn sem maður kemst af honum, en hins vegar setur að manni hálfgerð hlutaðeigandi yfirvöld um þetta ófremdarástand, en því hefur víst oftast verið svarað til að „í ráði sé“ að leggja varanlegt slitlag á þennan veg, en gallinn er bara sá, að enn bryddar ekkert á framkvæmdum í þá átt. Það er kunnara en frá þurfi að segja, að maður straga oftan hroll í hvert sinn, er maður í snuði í munn ungbarna sinna til kemur að honum aftur, hvort þess að friða þau og fá þau til að heldur komið er úr langferð hætta gráti og hrinum, og þetta norðan, austan eða vestan af snuð dugir oft þessum litlu óvitandi. Grindvíkingar una því nú ekki öllu lengur, að ekki verði fljótlega hafizt handa um verulegar og varanlegar úrbætur vegarins til þessarar stórutgerðarstöðvar, sem eins og áður segir, hefur um langan tíma verið einna drýgst allra staða landsins við öflun gjaldeyris og þá um leið aukningu þjóðartekna, og það má vart minna vera en að þetta byggðarlag fái viðunandi veg til þess að koma þessum verðmætum frá sér á heimsmarkaðinn með sæmi legu móti, og því er það aðeins sanngjörn réttlætiskrafa, að úr þessu verði bætt sem allra fyrst, en dragist það enn ár frá ári, munu Grindvíkingar varla una því mótímælalaust, því að mannlegri þolinmæði eru takmörk sett. - Jón Árni Sigurðsson.“



Mynd 320: Grindavíkurvegurinn árið 2012, norðan Gíghæðar. Höfundur.



Mynd 321: Grindavíkurvegur árið 2012. Horft til suðurs að Þorbirni í Selhálsi. Höfundur.

„Við ókum gegnum Skógfellahraun, yfir Svartengi og malbikaður (olíumöl) vegurinn fór í bogum milli Þorbjarnar og Sýlingafells, svo blasti Grindavík við, og við börðum augum óendanlegan hafflötin, þar sem líklega eru auðugustu fiskimiðin við strendur landsins. Skyggnið var takmarkalaust, logn var á jörðu og sólin skein á landið og hafið, sem naumast andaði. Þetta var einstæð fegurð...“³⁹⁷

En böggjum fylgja skammrif. Eftir því sem Grindavíkurvegurinn var gerður greiðfærari fjölgaði slysunum sbr. eftirfarandi frétt í Morgunblaðinu árið 1994:³⁹⁸

„Gjörónýt bifreið og þrír á sjúkrahús. Þrír drengir á tvítugsaldri voru fluttir á sjúkrahús eftir að bifreið sem þeir voru í var ekið útaf á Grindavíkurvegi um miðjan dag í gær. Bifreiðin er talin gjörónýt. Bifreiðin var á leið til Grindavíkur er ökumaður missti stjórn á henni á Gíghæð. Hún fór yfir á gagnstæðan vegarhelming og flaug þar um 120 metra í stórgrýti og niður klettabelti. Farþegarnir þrír voru allir fluttir á sjúkrahús og var einn

397 Sjómannaþingið Víkingur, Frá Grindavíkurhöfn, 37. árg. 1975, 9. tbl. bls. 306

398 Morgunblaðið, 17. maí 1994, bls. 2

þeirra útskrifaður að lokinni skoðun en tveir lagðir inn til frekari skoðunar og var ekki vitað um liðan þegar Morgunblaðið fór í prentun. Bifreiðin er gjörónýt en það má telja farþegunum til happs að hún lenti á fjórum hjólum eftir flugferðina og reyndist erfitt að koma henni af slysstað því hjólbarðar hennar keyrðust upp í grindina við höggið þegar hún lenti í stórgrýtinu.“



Mynd 322: Bílslys á Grindavíkurvegi árið 1994. Morgunblaðið.

Og árið 1998...: ³⁹⁹

„Stúlka lést í bílslysi.

17 ára stúlka beið bana í árekstri á Grindavíkurvegi í gær. Fólksbíll og jeppi skullu saman þar sem heitir Gíghæð. Stúlkan ók fólksbílnum og lést hún við áreksturinn. Ökumaður jeppans slasaðist talsvert, og var lagður inn á sjúkrahús Suðurnesja í Keflavík að lokinni skoðun. Að sögn lögreglu var hálka á veginum þar sem slysið varð.“

Árið 1999...: ⁴⁰⁰

„Einn alvarlega slasaður eftir bilveltu.

Bilvelta varð við Gíghæð á Grindavíkurvegi skömmu eftir miðnætti aðfaranótt laugardagsins 3. apríl. Þrír piltar á sautjándra og átjándra aldursári voru í bifreiðinni og var ökumaður hennar fluttur meðvitundarlaus á Sjúkrahús Reykjavíkur. Að sögn sérfræðings á gjörgæsludeild er liðan hans eftir atvikum og er hann laus úr öndunarvél. Tildrög slyssins voru þau að bifreiðin var í framúrakstri þegar önnur bifreið kom á móti. Við það fípaðist ökumanninum og missti hann stjórn á bifreiðinni.“

Og árið 2002...: ⁴⁰¹

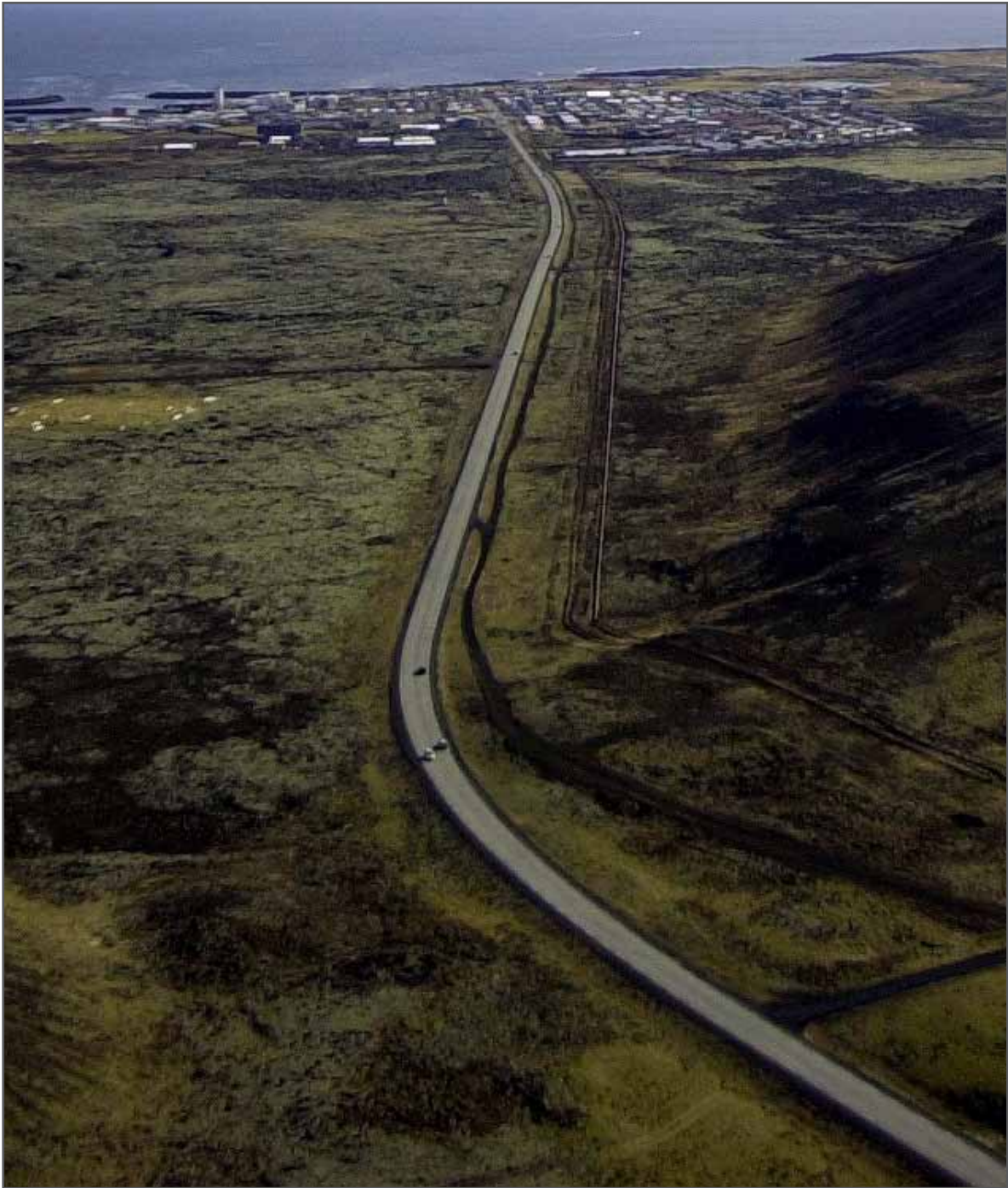
„Bilvelta í hálku á Grindavíkurafluggjara - Varnarliðsmaður beið bana.

Herlögreglumaður úr bandaríska varnarliðinu í Keflavík lést þegar pallbíll sem hann ók valt við Gíghæð á Grindavíkurvegi í fyrrinótt. Maðurinn mun hafa verið á leið á vakt í fjarskiptastöð hersins í Grindavík. Félagi hans slapp ómeiddur úr slysinu. Tilkynning slysið barst til lögreglu frá vegfaranda klukkan 4.14. Talið er að maðurinn hafi kastast úr bílnum og látist samstundis. Lögregla hafði upp á félaga mannsins. Hann hafði gengið að Bláa lóninu eftir hjálp. Hann virtist ómeiddur en var fluttur til skoðunar á hersjúkrahús á Keflavíkurlflugvelli. Bíll mannanna virðist hafa ekið rakleiðis út af veginum og loks farið margar veltur í úfnu hrauninu nálægt afleggjaranum að Bláa lóninu. Tildrög slyssins eru enn ókunn. Að sögn lögreglunnar í Keflavík er ekkert sem bendir til ofsaksturs. Mikil hálka var hins vegar á þessum vegakafla þegar slysið varð. Talsverður fjöldi valla starfsmanna kom á slysstaðinn. Það munu hafa verið fulltrúar ólíkra deilda herliðsins og ekkert óvenjulegt við það að sögn lögreglu. Maðurinn sem lést var 21 árs gamall og hafði starfað á Keflavíkurlflugvelli um skeið, m.a. í samstarfi við íslensku lögregluna á vallarsvæðinu.“

399 Morgunblaðið, 17. maí 1994, bls. 2

400 Morgunblaðið, 7. apríl 1999, bls. 15

401 Fréttablaðið, 16. janúar 2002, bls. 12



Mynd 323: Grindavíkurvegurinn ofan bæjarins. Sjá má vagnveginn hægra megin við hann. Höfundur er ókunnur.

Lokaorð

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 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 sjónarsviðinu⁴⁰² 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.

Grindavík 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 bænum svo að segja í höfuðáttirnar þrjár; norður, vestur og austur. Suður er jú hafið; aflakista, sem bærinn byggir viðurværi sitt af – og hefur gert um aldir. Vegirnir liggja sem fyrrum að og frá aðliggjandi byggðalögum, s.s. Krýsuvíkur í austri, Voga og Hafnarfjarðar í norðri, Njarðvíkur í norðvestri og Hafna í vestri. Hlutverk þeirra hefur reyndar tekið breytingum í gegnum tíðina, líkt og vegirnir.

En án efa hefur fyrsti ruddi vegurinn til Grindavíkur, vagnvegurinn; „gamli“

Grindavíkurvegurinn“, yfir hraunið milli Vogastapa og Grindavíkur á árunum 1914-

1918, auðveldað samgöngumáta

byggðalagsins til mikilla muna frá

því sem áður hafði verið, allt frá fyrstu tíð. Þótt líftími vagnvegarins yrði ekki langur, eða u.þ.b. 12-15 ár, varð hann til þess að breyta bæði hugmyndum og vilja Grindvíkinga til samgöngumála til lengri framtíðar. Með framkvæmdinni, sem Grindvíkingar tóku þátt í að kosta að hluta, upplifðu þeir einnig þá staðreynd að hugmyndir þeirra gátu auðveldlega orðið að veruleika, hversu stórbrotnar sem þær þættu. Þessi hugsun hefur endurspeglad afstöðu Grindvíkinga til annarra aðkallandi verkefna allt til þessa dags, t.d. með opnun rennu inn í Hópið árið 1939 er varð til þess að nú er þar ein besta fiskiskipahöfn landsins. Og „ný“ Grindavíkurvegurinn, sem byggður var í vegstæði vagnvegarins að mestum hluta, er í dag einn sá besti á landinu.

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 elstu Grindavíkurleiðirnar. Minjunum, þ.e. götunum sjálfum, hefur sérstaklega verið lýst sem og vörðum, skjólum o.fl., sem þeim tengjast. Göturnar voru hnitsettar og þær tilgreindar. 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



Mynd 324: Táknræn varða við hinar fornu bæjartóftir í Húshólma, sunnan Suðurstrandarvegar (í umdæmi Grindavíkur). Minjarnar þar eru sennilega elstu mannvistarleifar hér á landi. Höfundur.

402 „Hestur í lífi þjóðar“, ljósmyndir 1870-1930, bls. 62

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.

Það er von höfundar að verk þetta geti, þrátt fyrir staðbundnar lýsingar, gefið lesendum yfirlit um gerð og þróun vega hér á landi frá upphafi til þessa dags, hvaða reglur, tilskipanir og lög hafa gilt um gerð veganna frá einum tíma til annars og þar með haft áhrif á gerð þeirra og lögum.

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 tímatalesins kvarða.

Afrakstur verkefnisins er vegna markvissrar leitar að heimildum í áratugi; viðræður við staðkunnuga, endurteknar vettvangsleitir, rakning fornra og nýrra þjóðleiða, vega og gatna, ljósmyndun, gerð uppdráttar, 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 sáttur. Eins og segir í inngangi verksins fylgir því fornleifakönnun á og við vegstæði fyrsta akvegarins til Grindavíkur þar sem tilgreindir eru 20 minjastaðir, auk korta, uppdrætta, ljósmynda og hnita af minjum á og við götuna sem og heildstætt minjakort yfir nágrenni Grindavíkur.



Mynd 325: Grindavíkurvegurinn árið 2012 – norðan Gíghæðar. Höfundur.

Heimildir

Prentaðar heimildir

Anna fjóla Gísladóttir, Ívar Gissurarson, Marietta Maissen og Pétur Behrens. 1986. Hestur í lífi þjóðar 1870-1930. Max Indemauer.

Annálar (Fitjaannáll), 1400-1800 II.

Ásgeir Guðmundsson. 1984. Saga Hafnarfjarðar III, 1908-1983. Skuggsjá. Hafnarfjörður.

Bergur Thorberg. 1880. Nokkur orð um vegina. Tímarit Hins íslenska Bókmenntafélags, 1. árg. bls. 154-57. Reykjavík.

Bjarni F. Einarsson. 2002. Fornleifaskráning á Reykjanesi vegna mats á umhverfisáhrifum 220 kV háspennulínu: Reykjanes - Svartsengi. Fornleifafræðistofan 2002.

Bjarni Símonarson. 1895. Frjettir frá Íslandi 1895. Skírnir, 70. árg., bls. 1-32. Reykjavík.

Birgitta María Vilbergadóttir, Elín Ólafsdóttir og Karl Einar Óskarsson. 2009. Reykjanesbrautin fyrr og nú, ritgerð HÍ. Menntasvið.

Bjarni Guðmarsson. 1997. Saga Keflavíkur 1890-1920. Keflavík.

Bjarni Guðmarsson. 1997. Saga Keflavíkur 1920-1949. Keflavík.

Bjarni Guðmarsson. 1994. Með þreyttan fót og lúna hönd. Árbók suðurnesja VII. Árgangur.

Björn Þorsteinsson og Bergsteinn Jónsson. 1991. Íslandssaga til okkar daga. Sögufélag. Reykjavík.

Björn Þorsteinsson og Guðrún Ása Grímsadóttir. 1978. Norska öldin. Saga Íslands, IV. Bindi. Hið íslenska bókmenntafélag og Sögufélag. Reykjavík.

Brynjúlfur Jónsson. 1903. Rannsókn í Gullbringusýslu og Árnassýslu sumarið 1902. Árbók Hins íslenska fornleifafélags 1903, 18. árg., bls. 45-46. Reykjavík.

Einar Laxness. 1995. Íslandssaga II, i-r. Vaka-Helgafell. Reykjavík.

Guðlaugur Jónsson. 1983. Bifreiðir á Íslandi 1904 – 1930 I. Bílgreinasambandið. Reykjavík.

Guðmundur A. Finnbogason. 1978. Sagnir af Suðurnesjum og sitthvað fleira sögulegt. Setberg. Reykjavík.

Guðbrandur Jónsson. 1947. Vegamál Íslands. Almanaki Hins íslenska þjóðvinafélags. Bls. 81. Reykjavík.

Gylfi Gröndal. 1986. Ævidagar Tómasar Þorvaldssonar útgerðarmanns I. Setberg. Reykjavík.

Helgi Torfason og Ingvar Atli Sigurðsson. 2002. Verndun jarðminja á Íslandi - Tillögur vegna náttúruverndaráætlunar 2002. Unnið af Náttúrufræðistofnun Íslands og Náttúruvernd ríkisins. Reykjavík.

Íslendingabók. Landnáma. 1968. Íslensk fornrit I. bindi. Jakob Benediktsson. Hið íslenska fornritafélag. Reykjavík.

Jón Þ. Þór. 1994. Saga Grindavíkur - Frá landnámi til 1800. Grindavík. Grindavíkurbær.

Jón Þ. Þór og Guðfinna M. Hreiðarsadóttir. 1996. Saga Grindavíkur 1800-1974. Grindavík. Grindavíkurbær.

- Jón Guðnason. 1975. Verkmennung Íslendinga V. – Vegamál. Bóksala stúdenta. Reykjavík.
- Jón Þorláksson. 1906. Um vegamælingar. Andvari, 31. Árg., 1. tbl. Hins íslenska Þjóðvinafélags. bls. 61-86.
- Jón Vestmann. 1979., “Selvogsping (Strandar- og Krýsuvíkursóknir).” Árnassýsla. Sýslu- og sóknalýsingar. Reykjavík. 1979,
- Jónatan Garðarsson. 1998. Útivistarperlan í Hraunum. Náttúrufræðingurinn, 67. árg., 3.-4. tbl. 1997-1998, bls. 166-168. Reykjavík.
- Geir Bachmann. 1939. Sóknarlýsing 1840-1841. Landnám Ingólfs. 3. b. Sýslulýsingar og sóknalýsingar. Reykjavík 1937-1939.
- Magnús V. Finnbogason. 1959. Í vegavinnu fyrir 60 árum. Andvari - Nýr flokkur I, 2. Hefti. Hins íslenska Þjóðvinafélags. Bls. bls. 213-214. Reykjavík.
- Már Jónsson (ritstjóri). 2004. Jónsbók – Lögbók Íslendinga hver samþykkt var á alþingi árið 1281 og endurnýjuð um miðja 14. öld en fyrst prentuð árið 1578. Háskólaútgáfan. Reykjavík.
- Kristborg Þórsdóttir. 2008. Fornar leiðir á Íslandi, Tillaga að skilgreiningu, flokkun og skráningu, meistaraþrófsritgerð í fornleifafræði við HÍ 2008.
- Kristján Eldjárn. 1957. Kapelluhraun og Kapellulág. Fornleifarannsóknir 1950 og 1954. Árbók Hins íslenska fornleifafélags. 1955-56, bls. 5-34. Ísafoldarprentsmiðja. Reykjavík.
- Oddgeir Stephensen og Jón Sigurðsson. 1854. Lovsamling for Islands IV ,1773-1854. Kaupmannahöfn.
- Oddgeir Stephensen og Jón Sigurðsson. 1858. Lovsamling for Island VIII, 1819-1825. Kaupmannahöfn.
- Ólafur Þorvaldsson. Fornar slóðir milli Krýsuvíkur og Hafnarfjarðar. Árbók Hins íslenska fornleifafélags. 1943-48, bls. 81-95. Ísafoldarprentsmiðja. Reykjavík.
- Ólöf E. Leifsdóttir og Leifur Símonarson. 2000. Snigilsvampur og önnur sædýr í Rauðamel. Jarðsaga Reykjanesskaga. Yfirlit. Náttúrufræðingurinn, 69. árg. 1999-2000, 3.-4. tbl. 2000, bls. 145-153. Reykjavík.
- Sesselja Guðmundsdóttir. 1995. Gönguleiðir og örnefnalýsingar á Vatnsleysuströnd.
- Sigurður Skúlason. 1933. Saga Hafnarfjarðar. Bæjarsjóður Hafnarfjarðar. Hafnarfirði.
- Sölvi Sigurðsson. 1977. Samgöngur í Skagafirði 1874 -1904 . Sérprentun úr Skagfirðingabók 8. Skagafirði.
- Steingrímur Gautur Kristjánsson. 1986. Sýslumenn og framtíðarskipan umboðsstjórnar. Tímarit lögfræðinga, 36. árg., 1. tbl. bls. 9-59. Reykjavík.
- Tíðindi um stjórn málefni Íslands, I. bindi. 1854-63. útg. Hið íslenska bókmenntafélag, Kaupmannahöfn 1864.
- Þorvaldur Thoroddsen. 1958. Ferðabók 1913-1915, I. bindi, 2. útg. Reykjavík.
- Þórður Sigurðsson. 1969. Upphaf vegagerðar í Öfundarfirði. Ársrit Sögufélags Ísfirðinga, 13. árg. Ísafirði.

Handrit og aðrar óprentaðar heimildir

Örnefnastofnun Íslands

Örnefnalýsing fyrir Járngerðarstaði – Sæmundur Tómasson

Örnefnalýsing fyrir Járngerðarstaði. Ari Gíslason.

Örnefnalýsing fyrir Krýsuvík. Gísli Sigurðsson.

Örnefnalýsing fyrir Njarðvík

Örnefnalýsing fyrir Stað.

Örnefnalýsing fyrir Þorbjarnarstaði.

Örnefnalýsing fyrir Þórkötlustaðahverfi - Loftur Jónsson, f. 3. jan. 1938

Örnefnalýsing fyrir Þórkötlustaðahverfi.

Þjóðskjalasafn Íslands

Afrit af bréfi Landsverkfræðings dags. 12. maí 1916

Afrit af bréfi Stjórnarráðs Íslands til landsverkfræðings, dags. 22. maí 1917

Afrit af bréfi Stjórnarráðs Íslands til landsverkfræðings, dags. 28. maí 1918

Fundargjörðabók Grindavíkurhrepps XXII E 4 1910-1918, handritað bréf Einars Jónssonar, oddvita dags. 5. apríl 1911. XXII.84 1910-1912

Handritað handrit Sigurgeir Gíslason; Kaupskrá fyrir vegagjörð áleiðis til Grindavíkur, 1. ágúst 1914

Handrituð skýrsla Sigurgeirs Gíslasonar, verkstjóra, dags. í okt. 1914

Handritað handrit Sigurgeirs Gíslasonar, dags, nóv. 1915

Handritað handrit Sigurgeirs Gíslasonar, dags, nóv. 1916

Handritað svar Sigurgeirs Gíslasonar dags, 23. des. 1916

Handritaður listi dags. 10. nóv. 1917

Handrituð og undirrituð skýrsla verkstjóra, Sigurgeirs Gíslasonar, yfir vegarvinnuna 1917

Handritað skjal vegaverkstjórans, Sigurgeirs Gíslasonar, dags. í mars 1918

Skýrsla Sigurgeirs Gíslasonar 1. og 15. nóv. 1918

Hreppsbók 1887-1906

Hreppsbók 1906-1919

Símskeyti, 14. 12, kl. 21.6 1917

Símskeyti, 14.12, kl. 21.20 1917

Símskeyti (ódagsett)

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 19/9 1912

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 31/12 1912

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 4, No. 901, 22/7 1915

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 11/3 1913

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 13/3 1913

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 22/3 1913

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 12/1 1914

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 21/1 1914

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 3, No. 611, 21/8 1914

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 4, No. 901, 16/4 1915

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 4, No. 901, 21/4 1915

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 4, No. 901, 28/4 1915

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 4, No. 901, 29/4 1915

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 4, No. 901, 22/7 1915

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands Db. 4, No. 901, 2/2 1916

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók 1 nr. 165. Sýslumaður til Stjórnarráðs, 24/5 1904

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

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

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

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók 2, nr. 897. Stjórnarráð til sýslumanns Gullbringusýslu, 4/5 1909

Skjalasafn Stjórnarráðs Íslands II. Dagbók I, nr. 912. Skýrsla Sigurgeirs Gíslasonar fyrir sumarið 1910, 30/11 1910

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

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

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

Skjalasafn Gullbringu- og Kjósarsýslu XXXII. Í Gjörðabók sýslunefndar 1903-1913, 23/3 1904

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

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

Skjalasafn Gullbringu- og Kjósarsýslu XXXII. Í Gjörðabók sýslunefndar 1903-1913, 21/4 19013

Sýslumaðurinn í Gullbringu- og Kjósarsýslu og bæjarfógetinn í Hafnarfirði, Hafnarfirði 30. apríl 1917

(Þ.Í. Db.4, Nr. 585, 11/5 1917)

Verkfræðingur landsins, athugasemdir, dags. 4. des. 1916 (vérlitað blað)

Verkfræðingur landsins, Reykjavík 10. nóv. 1917

Verkfræðings landsins, athugasemdir 19. febr. 1918

Úrdráttur úr gjörðabók sýslunefndar Gullbringusýslu, Db.4, Nr. 585

Úrdráttur úr gjörðabók sýslunefndar Kjósarsýslu, Db.4, Nr. 585

Útskrift úr gjörðabók bæjarstjórnar Hafnarfjarðar, Db.4, Nr. 585

Úrdráttur úr fundargerðabók sýslunefndar Gullbringu- og Kjósarsýslu, XXII. E 7.1914

Alþingistíðindi

Alþingistíðindi 1855

Alþingistíðindi 1857

Alþingistíðindi 1861

Alþingistíðindi 1874

Alþingistíðindi II 1875

Alþingistíðindi 1883

Alþingistíðindi 1903, B-deild

Alþingistíðindi 1903, C-deild

Alþingistíðindi 1907, A-deild

Stjórnartíðindi 1886-1890, A-hluti, bls. 114

Stjórnartíðindi 1894, A-hluti, bls. 62-70

Stjórnartíðindi 1907, A-hluti, bls. 334

Bókasafn Hafnarfjarðar

Afrit af reikningi Kaupfélags Hafnarfjarðar til Vegagjörðar til Grindavíkur, Hafnarfirði 7. okt. 1914, nr. 24

Afrit af reikningseyðublaði nr. 22 frá trésmíðaverksmiðju og timburverslun Hafnarfjarðar; Dverg, 1914

Frásögn Gísla Sigurðssonar

Fundargerðir Bárunnar no. 6, 1/12 1908

Einkaeign

Afrit úr kladdanum í vörslu Erlings Einarssonar í Grindavík (Flagghúsinu), bls. 10, 110, 112, 113, 120 og 136

Tímarit og dagblöð

Aldan, 07.05.1926. Jón E. Bergsveinsson, bls. 26

Alþýðublaðið 10. okt. 1963, bls. 16

Alþýðublaðið 5. október 1965, bls. 2

Alþýðublaðið, 20. ágúst 1926, bls. 2

Alþýðublaðið, 20. ágúst 1926, bls. 2

Alþýðublaðið, 4. janúar 1953, bls. 5-6

Alþýðublaðið XXXVI. árg., 21. Október 1955, Jónas Jónsson frá Hriflu „Fjölfarnasti og versti vegurinn“. bls. 5.

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

Ársrit Ræktunarfélags Norðurlands, 43.-44. árg. 1946-1947, bls. 67

Búnaðarrit, 9. árg. 1895, 1. tbl. Sigurður Sigurðsson, bls. 124-137

Dagblaðið Vísir, 30. des. 1999, SSH, bls. 26-27

Dagblaðið, Kristinn Snæland, 3. janúar 1981, bls. 9

Faxi, Jón Tómasson, 5. árg. 1945, 8. tbl. 01.09.1945, bls. 1

Faxi, Skúli Vigfússon, 16. árg. 1956, 2. tbl. bls. 18-20

Faxi, 18. árg. 1958, 7. tbl. bls. 106

Faxi, september 1958, „Suðurnesjavegur“. 7. tbl. XVIII. árg.

Faxi, október 1960, „Steinsteyptur vegur til Suðurnesja.“ 8. tbl.. XX. árg.

Faxi, 22. árg. 1962, 4. tbl. bls. 49

Faxi, september 1962, 7. tbl. XXII. árg.

Faxi, maí 1964, „Keflavíkurvegur mun kosta 240 milljónir“. 5. tbl. XXIV. árg.

Faxi, nóvember 1965, „Nýi Suðurnesjavegurinn opnaður fyrir umferð“. 9. tbl. XXV. árg.

Faxi, 25. árg. 1965, 9. tbl. bls. 145-146

Faxi, 10. tbl., XXV árg. Ingvar Guðmundsson, desember 1965, „Vegatollurinn á hinum nýja Keflavíkurvegi“.

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

Fjallkonan, 4. árg. 1887, 1. tbl.

Fjallkonan, 8. árg. 1891, 3. tbl.

Fjallkonan 12:52, 1995.

Fjallkonan, 9. árg. 1892, 1. tbl.

Frjáls þjóð, 11. árg. 1962, 48. tbl. bls. 5

Frjáls þjóð, 11. árg. 1962, 50. tbl. bls. 4

Fréttablaðið, 16. janúar 2002, bls. 12

Fréttablaðið, 18. janúar 2003, bls. 21

Fréttir frá Íslandi, 4. árg. 1. tbl. 1875, bls. 31-32

Fréttaveita HS, 187. tölublað - 15. september 2003 - 10. árg., bls. 6

Heimilisblaðið, 35. árg. 1946, 10-11. tbl. bls. 197

Ingólfur, 2. árg., 27. tbl. 1904, bls. 107

Ísafold, 19. desember 1876 - 29. tbl. bls. 115

Ísafold, 15. ágúst 1878 - 20. tbl., bls. 77

Ísafold, 9. nóvember 1880 - 28. tbl., bls. 110

Ísafold, 26. nóvember 1880 - 70. tbl., bls. 1

Ísafold, 21. desember 1880 - 32. tbl., bls. 126

Ísafold, 26. apríl 1881, Jens Pálsson - 8. tbl., bls. 29

Ísafold, 19. nóv. 1884 - 46. tbl., bls. 181-182

Ísafold, 11. okt. 1890 - 82. tbl., bls. 325-326

Ísafold, 13. sept. 1893 - 20. árg., 62. tbl., bls. 245-246

Ísafold, 9. apríl 1892 - 19. árg., 29. tbl., bls. 113

Ísafold, 17. júní 1893 - 20. árg., 38. tbl., bls. 1

Ísafold, 12. maí 1897 - 31. tbl., bls. 122

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

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

Íslendingur, 4. árg. 1864-1865, 2. tbl. bls. 9-12

Lesbók Morgunblaðsins 7. febrúar 1960, bls. 60-61

Lesbók Morgunblaðsins, 8. maí 1960, bls. 245-249

Lesbók Morgunblaðsins, 7. september 1991. Gísli Sigurðsson, bls. 3

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

Lesbók Morgunblaðsins 8. maí 1960, Birgir Kjarran - Svipast um á Suðurnesjum, bls. 245 – 249

Lögrétta, 11. árg. 1916, 40 tbl. bls. 147

Lögberg-Heimskringla 30. sept., 37. tbl.,

Máni, 1. árg. 1879-1880, 3. tbl.

Máni, 1. árg. 1879-1880, 4.-5. tbl.

Máni, 1. árg. 1879-1880, 8. tbl.

Morgunblaðið I:II, 12. 03. 1913, bls. 50

Morgunblaðið 28. apríl 1927, bls. 3

Morgunblaðið, 9. nóvember 1928, bls. 2

Morgunblaðið, 11. ágúst 1934, bls. 4

Morgunblaðið, 9. nóvember 1938, bls. 6

Morgunblaðið 27. nóvember 1954, bls. 11

Morgunblaðið 3. október 1962, forsíða

Morgunblaðið, Brynjólfur Ingólfsson, samgöngumál á Íslandi, 16. janúar 1964, bls. 1-4

Morgunblaðið, 12. júlí 1966, bls. 12

Morgunblaðið 31. ágúst 1967, bls. 5

Morgunblaðið, Jón Árni Sigurðsson, 1. júlí 1970, bls. 13 og 16

Morgunblaðið, Hafliði Jónsson, 18. júlí 1974, bls. 4

Morgunblaðið, 17. maí 1994, bls. 2

Morgunblaðið, Leifur Sveinsson, 20. sept. 1997, bls. 32

Morgunblaðið, 7. apríl 1999, bls. 15

Réttur. 1. árg. 1915-1916, 2. hefti, bls. 140

Saga, 24. janúar 1998, bls. 1-2 Saga, 24. janúar 1998, bls. 1-2

Sjómannaþlaðið Víkingur, Frá Grindavíkurhöfn, 37. árg. 1975, 9. tbl. bls. 306

Sjómannaþlaðið, 39. árg. 1976, 11. tbl. bls. 11

Tíminn, 3. maí 1932, bls. 69

Tíminn, 16. apríl 1942, bls. 122

Tíminn, 12. júní 1955, bls. 5

Tíminn, 19. september 1963, Ekið á gömlum vegi og nýjum, bls. 4 og 13

Tíminn, 7. mars 1965, bls. 16

Tíminn, 28. Júlí 1974, Páll Þorsteinsson, bls. 22

Ægir, 22 árg., 2. tbl. 1929, Tómas Snorrason.

Ægir, 22 árg., 4. tbl. 1929, Tómas Snorrason.

Ægir, 78. árg., 6. tbl. 1985

Veðrið, 7. árg. 1962, 2 tbl., bls. 40

Vísir, 6. febr 1941 bls. 2

Vísir, 12. maí 1960 bls. 1

Vísir, 12. nóv 1960

Vísir 8. mars 1965 bls. 7

Þjóðviljinn, 1. árg. 1886-1887, 6. tbl. Jakob Guðmundsson, bls. 21

Þjóðviljinn, 7. árg. 1897-1898, 23. tbl. bls. 90

Þjóðviljinn, 23. sept. 1953, bls. 3

Þjóðviljinn, 16. ágúst 1963, bls. 5 og 7

Þjóðviljinn 12. september 1963, bls. 7

Þjóðviljinn 2. ágúst 1967, forsíða

Lagaskrá og þingsályktunar tillögur

Þjóðminjalög 2001 nr. 107, 31. Maí

Alþingi. 1990. „52. Tillaga til þingsályktunar um tvöföldun Reykjanesbrautar“. 113. löggjafarþing. 52. mál. Flm.: Hreggviður Jónsson, Ingi Björn Albertsson og Ellert Eiríksson

Alþingi. 1992. „258. Tillaga til þingsályktunar um tvöföldun Reykjanesbrautar“. 116. löggjafarþing. 216. mál. Flm.: Árni R. Arnason, Salome Þorkelsdóttir, Árni M. Mathiesen, Sigríður A. Þórðardóttir og Ingi Björn Albertsson

Vegagerðin

Vegagerð - innanhúss, 2. tbl. 23. árg. nr. 441 10. febrúar 2010, bls. 1-6 og baksíðu

Vegagerðin - innanhúss, 4. tbl. 23. árg. nr. 443 29. apríl 2010, bls. 1-2

Vegagerðin – Innanhúss, 9. tbl. 2010, bls. 1-2

Vegagerðin - innanhúss, 2. tbl. 24. árg. nr. 451 21. febrúar 2011, Viktor Arnar Ingólfsson skrifar Starfsmaður í nærmynd - Sigurður Hafliðason bls. 5-7

Vefslóðir

www.althingi.is/altext/R1859/sidur/r_1861_1690.pdf

www.bokasafn.reykjanesbaer.is/default.aspx?cat_id=276

www.fornbill.is/index.html

www.fjallahjolaklubburinn.is/content/view/120/113/

www.ferlir.is

www.grindavik.is

www.islandskort.is/kort.php?a=gm&id=7

www.innanrikisraduneyti.is/frettir/nr/28118

www.ismennt.is/not/hbrynj/hestar/tharfasti.htm - lesið 03. apríl 2012

www.mbl.is, 13. des. 1997

www.nattsud.is/skrar/file/verndjardminja.pdf

www.sagnagrunnur.razorch.com/index.php?target=myth&id=2931

www.vegagerdin.is/

www.vegur.is/annall-860-1900.html

www.vf.is/gonguleidir/prestastigur/22112

www.olfus.is/thjonusta/frettir/nr/1207

Kort

Geodætisk Institut (1986): Uppdráttur Íslands 1:100.000, bls. 27, Reykjavík og bls. 28, Krýsuvík

Kristján Sæmundsson. Jarðfræðikort af Svartsengi, Eldvörpum og Reykjanesi, blað 2. Unnið af Orkustofnun fyrir Hitaveitu Suðurnesja

Heimildamenn

Tómas Þorvaldsson, f.26. desember árið 1919 – d. 02. desember 2008

Helgi Gamalielsson fæddur á Stað 17. mars 1947.

Þórarinn Þorssteinsson frá Fellskoti í Biskupstungum, f. 11. nóv. 1909 – d. 17. nóv. 1999

Sigurður Gíslason, bóndi á Hraun, f. 5. maí 1923 – d. 30. júní 2010.

Ljósmyndaskrá

Mynd 1: Grindavík á sunnanverðum Reykjaneskaga.	bls 5
Mynd 2: Sögu- og minjakort af Grindavíkurveginum frá Seltjörn (Selvatni) suður fyrir Selsháls. Höfundur árið 2002.	bls 6
Mynd 3: Skógfellavegur norðan Stóra-Skógfells. Höfundur.	bls 7
Mynd 4: Fyrsti billinn kom til landsins 1904. Hann komst þó aldrei til Grindavíkur. Ljósmyndari; Sigfús Eymundsson.	bls 7
Mynd 5: Grindavík árið 1920. Ljós. Einar Einarsson – Ljósmyndasafn Reykjavíkur	bls 8
Mynd 6: Sandakravegur. Höfundur.	bls 9
Mynd 7: Gamli vagnvegurinn um Siglubergsháls. Þessi kafli fór undir Suðurstrandarveginn 2010. Höfundur.	bls 10
Mynd 8: Carl Emil Bardenfleth (09.05 1807 - 03.10.1857). www.wikipedia.com .	bls 11
Mynd 9: Gamli Krýsuvíkurvegurinn ofan Ísólfskála-Mælifells. Höfundur.	bls 12
Mynd 10: Járngerðarstaðahverfi – sögu og minjakort. Höfundur árið 2007	bls 13
Mynd 11: Sögu- og minjauppdráttur af Staðarhverfi. Höfundur árið 2004, óbirt.	bls 14
Mynd 12: Uppdráttur af leifum verslunarstaðarins við Húsatóftir og Stað. Höfundur, gert 2012, óbirt.	bls 15
Mynd 13: Sögu- og minjakort af Þórkötlustaðahverfi. Höfundur árið 2009.	bls 15
Mynd 14: Sögu- og minjakort af Þórkötlustaðanesi (Hópsnesi). Höfundur árið 2007.	bls 16
Mynd 15: Grindavíkurhöfn árið 2012. Höfundur færði örnefni á loftmyndina.	bls 17
Mynd 16: Frá Grindavík. Höfundur.	bls 18
Mynd 17: Fiskveiðar og landbúnaður voru aðalatvinnuvegir Grindvíkinga frá landnámi. Málverk eftir óþekktan málara.	bls 20
Mynd 18: Eyrarbakka-Oddur. Mynd fengin af Netinu 2012, höfundur óþekktur.	bls 20
Mynd 19: Útgerð var með óbreyttu sniði í Grindavík fram á 19. og jafnvel 20. öld. Höfundur óþekktur.	bls 21
Mynd 20: Fornar götur í Krýsuvík.	bls 22
Mynd 21: Fornar götur í Selvogi og Herdísarvík áleiðis til Krýsuvíkur.	bls 23
Mynd 22: Fornar leiðir í Landnámi Ingólfs. Höfundur gerði kortið.	bls 24
Mynd 23: Gata, djúpt mörkuð í hraunhelluna, milli Vogsósa og Herdísarvíkur. Höfundur.	bls 25
Mynd 24: Selsstígurinn yfir að Selsvallaseljunum, en þar höfðu Grindvíkingar selstöður á tveimur tímaskeiðum. Höfundur.	bls 25
Mynd 25: Fornar götur frá Selvogsbæjunum til Hafnarfjarðar um Grindarskörð og Kerlingarskarð; Selvogsgata (Suðurfararvegur), Hlíðarvegur og Stakkavíkurvegur. Höfundur setti inn á kort.	bls 26
Mynd 26: Reiðskarð. Hér má sjá úrbætur vagnvegarins sem gerðar voru á gömlu reiðleiðinni. Höfundur.	bls 26
Mynd 27: Gömlu Grindavíkurleiðirnar; Skógfellavegur, Vogavegur og Hraungata. Höfundur færði á loftmynd.	bls 27
Mynd 28: Rósel við Rós[a]selsvötn] ofan Reykjanesbæjar. Trjám hefur verið plantað bæði í selsstæðið og selsstíginn. Höfundur.	bls 27
Mynd 29: Uppdráttur Ó. Þ. af Selvogsgötu. Árb. Hif 1943-48.	bls 28
Mynd 30: Uppdráttur Ó. Þ. af Selvogsgötu. Árb. Hif 1943-48.	bls 29
Mynd 31: Hér sést hinn forni Ögmundarstígur. Mynd í eigu Jóns Guðmundssonar, myndin tekin um 1930.	bls 30
Mynd 32: Ögmundarstígur í dag, leifar gamla vagnvegarins sem og fyrsta bílvegarins. Höfundur.	bls 30
Mynd 33: Ögmundarstígur, hin forna þjóð milli Grindavíkur og Krýsuvíkur. Höfundur.	bls 31
Mynd 34: Gamla Krýsuvíkurleiðin (Ísólfskálavegurinn) frá Grindavík. Arnarfell framundan. Höfundur.	bls 31
Mynd 35: Varða á Alfaraleiðinni milli Hafnarfjarðar og Hvassahrauns. Höfundur.	bls 32
Mynd 36: Stæðilegar vörður eiga það til að falla og jafnvel hverfa ofan í svörðinn. Höfundur.	bls 32
Mynd 37: Varða á Prestshól við Prestastíg. Slíkar vörður hafa í heimildum verið nefndar „strákur“ eða „stúlka“. Höfundur.	bls 33
Mynd 38: Brúnávörður milli Húshólma og Óbrinnishólma – fiskimið. Höfundur.	bls 34

Mynd 39: Dysjar Herdísar og Krýsu, sem og smilans fremst neðst í Kerlingardal. Höfundur.	bls 35
Mynd 40: Vörðufellsrétt. Höfundur.	bls 35
Mynd 41: Varða á Skipsstíg sunnan Lats. Höfundur.	bls 35
Mynd 42: Varða á Skipsstíg. Höfundur.	bls 36
Mynd 43: Dysin á Bláfellshálsi. Höfundur.	bls 36
Mynd 44: Varða við Árnastíg Vörðurnar við stíginn hafa sennilega verið reistar um aldarmótin 1900. Höfundur.	bls 37
Mynd 45: Varða á Kjalvegi. Skúli Þór Magnússon.	bls 38
Mynd 46: Varðan við Kaldadalsleið. Ásgeir Þorvaldsson.	bls 38
Mynd 47: Konungsvarðan á Holtavörðuheiði. Einar Sveinbjörnsson.	bls 39
Mynd 48: Skreiðarlest í Ögmundarhrauni. Ljósmyndari óþekktur.	bls 39
Mynd 49: Laufskálavarða/-vörður. Höfundur.	bls 39
Mynd 50: Varða á Vatnahjalla. www.google.is/	bls 40
Mynd 51: Leiðangur Daniels Bruun árið 1897. Daniel Bruun.	bls 40
Mynd 52: Sæluhús við Aðalsmannsvötn á Sprengisandsleið. Daniel Bruun.	bls 41
Mynd 53: Sæluhúsið á Hveravöllum. Vala Rún.	bls 41
Mynd 54: Beinakerling við Hrafninnusker. Wikipedia.com.	bls 42
Mynd 55: Tóftir sæluhússins við Draugatjörn. Höfundur.	bls 42
Mynd 56: Nýtt sæluhús var byggt upp úr hinu gamla á Kolviðarhóli. www.centrum.is .	bls 43
Mynd 57: Nýtt sæluhús á Kolviðarhóli tók við af sæluhúsinu við Draugatjörn. Ljósmyndari ókunnur.	bls 43
Mynd 58: Fyrir 1958 var reist sérstakt „gestgjafahús“ á Kolviðarhóli. www.centrum.is .	bls 44
Mynd 59: Sængukonuhellir í Ögmundarhrauni var sæluhús fyrir á öldum. Höfundur.	bls 44
Mynd 60: Dæmi um „Vörðuvísi“ á Árnastíg. Höfundur.	bls 45
Mynd 61: Varða með vörðuvísi á norðanverðum Skipsstíg. Höfundur.	bls 45
Mynd 62: Efri Dauðsmannsvarða ofan við Sandgerði. Höfundur.	bls 46
Mynd 63: Vegir, götur og stígar út frá Grindavík forðum daga. Höfundur.	bls 47
Mynd 64: Gerðavellir, sögu- og minjakort árið 2009. Höfundur.	bls 47
Mynd 65: Junkaragerði á Gerðavöllum. Höfundur.	bls 48
Mynd 66: Varða efst á Prestastíg, við Prestshól. Höfundur.	bls 48
Mynd 67: Við Gyltustíg á Þorbirni. Höfundur.	bls 49
Mynd 68: Þrjár meginleiðir fyrrum til norðurs frá Grindavík austanverðri. Höfundur.	bls 49
Mynd 69: Meginleiðir til og frá Grindavík frá upphafi vega. Höfundur.	bls 50
Mynd 70: Uppdráttur Björns Gunnlaugssonar frá 1844. Landmælingar Íslands.	bls 50
Mynd 71: Hér má sjá meginleiðirnar (blálitaðar) á korti Björns. Höfundur.	bls 51
Mynd 72: Hér má sjá leiðirnar (rauðlitaðar) eins og þær voru, hér færðar inn á sama korti Björns til samanburðar. Höfundur.	bls 51
Mynd 73: Samsett herforingjaráðskort frá 1908. Hér má m.a. sjá Sandakraveg (lengst til hægri). Landmælingar Íslands.	bls 53
Mynd 74: Árnastígur (gul lína). Höfundur.	bls 54
Mynd 75: Árnastígur; ruddur slóði. Höfundur.	bls 55
Mynd 76: Eitt byrgjanna í Sundvörðuhrauni. Höfundur.	bls 55
Mynd 77: Árnastígur. Höfundur.	bls 56
Mynd 78: Árnastígur í norðaustanverðum Eldvörpum. Höfundur.	bls 56
Mynd 79: Vörður við Árnastíg. Höfundur.	bls 57

Mynd 80: B-17 vélin við Árnastíg. Friðþór Eydal.	bls 57
Mynd 81: Lágafellsleið (gullituð). Höfundur.	bls 58
Mynd 82: Varða á Lágafellsleið. Höfundur.	bls 59
Mynd 83: Lágafellsleið (blálituð). Höfundur.	bls 59
Mynd 84: Prestastígur (gullitaður). Höfundur.	bls 61
Mynd 85: Varða við Prestastíg. Höfundur.	bls 62
Mynd 86: Varða við Prestastíg. Höfundur.	bls 63
Mynd 87: Nýfundin „Tyrkjabyrgi“ í Eldvarpa-hrauni. Höfundur.	bls 63
Mynd 88: Skipsstígur (gullitaður). Höfundur.	bls 64
Mynd 89: Rauðamelur. Horft til suðsuðaustur. Höfundur.	bls 65
Mynd 90: Lábarið grjót á Rauðamel. Höfundur.	bls 65
Mynd 91: Í Gíslhelli. Höfundur.	bls 66
Mynd 92: Hleðsla í Gíslhelli. Höfundur.	bls 66
Mynd 93: Þjófagjá í Þorbjarnarfelli. Höfundur.	bls 66
Mynd 94: Varða á Vörðugjá. Höfundur.	bls 67
Mynd 95: Áætlað útlit Camp Vail miðað við ljósmynd 96. Höfundur.	bls 67
Mynd 96: Ljósmynd af hluta Camp Vail á Þorbirni. Ljósmyndari óþekktur.	bls 67
Mynd 97: Tíbublaðavarða. Horft til norðurs. Höfundur.	bls 68
Mynd 98: Skipsstígur (rauð lína) innan svæðis loftskýtastöðvarinnar ofan Eldvarpa. Höfundur.	bls 69
Mynd 99: Vagnvegaúrbætur á Skipsstíg í Lágunum. Horft til norðurs. Höfundur.	bls 70
Mynd 100: Skipsstígur sunnan Lats. Horft til suðurs. Glögglega má sjá hve djúpt gatan er mörkuð í slétta hraunhelluna. Höfundur.	bls 71
Mynd 101: Skógfellavegur (gul lína). Höfundur.	bls 72
Mynd 102: Aragjárvarða við Brandsgjá. Horft til austurs. Höfundur.	bls 73
Mynd 103: Skógfellavegur á milli Skógfellanna. Horft til norðurs. Höfundur.	bls 74
Mynd 104: Varða við Skógfellaveg. Höfundur.	bls 74
Mynd 105: Sandakravegur (gul lína). Höfundur.	bls 75
Mynd 106: Pétursborg á Huldugjárnarmi. Höfundur.	bls 76
Mynd 107: Skógfellavegur að vetri. Horft til suðurs sunnan Stóra-Skógfells. Höfundur.	bls 76
Mynd 108: Eyrarvegur (gul lína). Höfundur.	bls 77
Mynd 109: Hraunkotsgata (gul lína). Höfundur.	bls 78
Mynd 110: Þórkötlustaðagata (gul lína). Höfundur.	bls 79
Mynd 111: Þórkötlustaðagata í Slokahrauni. Horft til austurs að Hrauni. Höfundur.	bls 79
Mynd 112: Ögmundarstígur milli Krýsuvíkur og Grindavíkur (gul lína). Höfundur.	bls 80
Mynd 113: Ögmundardys við Ögmundarveg í Ögmundarhrauni. Höfundur.	bls 81
Mynd 114: Kirkjugatan yfir Ósinn. Höfundur.	bls 82
Mynd 115: Þórkötlustaðagata og kirkjugatan yfir Ósinn (gul lína) og vagnvegurinn (rauð lína) um 1920. Höfundur.	bls 83
Mynd 116: Vegurinn um Méltunnuklif. Höfundur.	bls 84
Mynd 117: Lega gamla vagnvegarins milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar. Höfundur.	bls 87
Mynd 118: Fyrirhuguð lega járnbrautarvegarins milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur. Höfundur.	bls 88
Mynd 119: Uppdráttur á skilti við sýnilegan hluta járnbrautar-vegarins (atvinnubótarvegarins) í Hafnarfjarðarhrauni. Garðabær.	bls 89
Mynd 120: Járnbrautarvegurinn (atvinnubótarvegurinn) í Hafnarfjarðar-hrauni við Miðdegishól. Höfundur.	bls 92

Mynd 121: Nyrðri endi járnbrautarvegjarins (atvinnubótarvegjarins) Garðabæjar megin. Höfundur.	bls 93
Mynd 122: Sigurgeir Gíslason. Ljósmyndari óþekktur.	bls 94
Mynd 123: Skilti við járnbrautarveginn (atvinnubótavegin) í Hafnarfjarðarhrauni. Höfundur.	bls 95
Mynd 124: Hér má sjá kanthleðslu á járnbrautarveginum (atvinnubótaveginum) í Hafnarfjarðarhrauni. Höfundur.	bls 96
Mynd 125: Ferðamáti fyrri tíma. Úr bókinni Iceland for 1000 years eftir Daniel Bruun. Icelandic Horse Connection.	bls 96
Mynd 126: Klyfjahestur. Úr bókinni Iceland for 1000 years eftir Daniel Bruun. Icelandic Horse Connection.	bls 97
Mynd 127: Kistuflutningur á hestum. Úr bókinni Iceland for 1000 years eftir Daniel Bruun. Icelandic Horse Connection.	bls 98
Mynd 128: Hestaflutningur á ferjustað. Úr bókinni Iceland for 1000 years eftir Daniel Bruun. Icelandic Horse Connection.	bls 99
Mynd 129: Hestum beitt fyrir sláttuvél. www.ismennt.is/not/hbrynj/hestar/tharfasti.htm	bls 100
Mynd 130: Með tvo til reiðar. www.ismennt.is/not/hbrynj/hestar/tharfasti.htm	bls 101
Mynd 131: Hestvagn. Myndin er fengin á Netinu án tilvísunar.	bls 102
Mynd 132: Klyfjaflutningur. Úr bókinni Iceland for 1000 years eftir Daniel Bruun. Icelandic Horse Connection.	bls 103
Mynd 133: Heyflutningur á hestum. Úr bókinni Iceland for 1000 years eftir Daniel Bruun. Icelandic Horse Connection.	bls 104
Mynd 134: Umferð um Hellisheiði árið 1900. Ljósmyndari óþekktur.	bls 104
Mynd 135: Brú yfir mýri í Seljadal, á gömlu Þingvallaleiðinni. Horft til austurs. Höfundur.	bls 105
Mynd 136: Ferja á Ölfusá. www.skjaladagur.is/2006/images/000_leidari.jpg&w=400&	bls 105
Mynd 137: Tóft sæluhús við gamla vagnveginn um Sandskeið. Höfundur.	bls 106
Mynd 138: Tóft sæluhúss við Draugatjörn undir Múla á Lyklafellsleið. Höfundur.	bls 107
Mynd 139: Hellukofinn á Hellisheiði. Höfundur.	bls 108
Mynd 140: Gamla Ölfusárbrúin. Flickr.com	bls 108
Mynd 141: Gamall forláta traktor úti á túni. Kristinn Kjartansson.	bls 109
Mynd 142: Gömul brú á gamla þjóðvegi 1. Ingólfur Hartvigsson.	bls 110
Mynd 143: Klifberi á reiðingi. Byggðasafn Skagafjarðar.	bls 110
Mynd 144: Klyfhestur á leið yfir Bakarabrekku brúna í Reykjavík. 123.is.	bls 111
Mynd 145: Kaupstaðferð bænda með vagna á Eyrarbakka um aldamótin 1900. www.123.is	bls 111
Mynd 146: Lestarferð. Geir Zoëga.	bls 112
Mynd 147: Þarfasti þjónninn við erfiðar aðstæður. Icelandic Horse Connection.	bls 112
Mynd 148: Skreiðarflutningar. www.Brim.is	bls 113
Mynd 149: Hestvagn. Mbl. 14. júní 1994.	bls 113
Mynd 150: Hestvagn. www.raudka.is	bls 114
Mynd 151: Vegagerð á Hellisheiði árið 1923. Sigurður var meðal verkamanna. Vegagerðin innanhúss 2. tbl. 2011, nr. 451.	bls 115
Mynd 152: Sigurður Hafliðason á verkstæði Vegagerðarinnar. Vegagerðin innanhúss 2. tbl. 2011, nr. 451.	bls 115
Mynd 153: „Ordinary“-reiðhjólíð var mjög líkt „Velocipede“-gerðinni. Wikipedia.com.	bls 116
Mynd 154: Vagnvegurinn um Þingvöll. www.thingvellir.is	bls 117
Mynd 155: Hestakerra. www.google.is	bls 118
Mynd 156: Herfi. www.landbunaðarsafn.is	bls 119
Mynd 157: Hesturinn var „akdýr“ um aldir. www.google.com	bls 120
Mynd 158: Hjólbörur. Sigurbjörn Vífill.	bls 121
Mynd 159: Malarskófla. Vegagerðin – innanhúss 2. tbl. 2010 nr. 441.	bls 122
Mynd 160: Kvísl. Vegagerðin – innanhúss 2. tbl. 2010 nr. 441.	bls 122
Mynd 161: Mykjukvís. www.google.is	bls 122

Mynd 162: Haki. Vegagerðin – innanhúss 2. tbl. 2010 nr. 441.	bls 123
Mynd 163: Sleggja. Vegagerði – innanhúss 2. tbl. 2010 nr. 441.	bls 123
Mynd 164: Þeysushamar. Vegagerðin – innanhúss 2. tbl. 2010 nr. 441.	bls 123
Mynd 165: Skófla. Myndin er af Netinu.	bls 124
Mynd 166: Rúst sæluhússins við gamla Þingvallavegin á Mosfellsheiði. Höfundur.	bls 125
Mynd 167: Ræsi á gamla Þingvallaveginum. Höfundur.	bls 125
Mynd 168: Hlið. Ríkarð Ríkarðsson.	bls 126
Mynd 169: Tilskipun konungs frá 1776, fyrsta blaðsíða.	bls 127
Mynd 170: Tilskipun konungs árið 1861. Alþingistiðindi 15. mars. 1861, bls. 158.	bls 129
Mynd 171: Tilskipun konungs 1857. Alþingistiðindi 1857, bls. 3.	bls 132
Mynd 172: Unnið að vegagerð. Geir Zoëga.	bls 142
Mynd 173: Unnið að vegagerð. Geir Zoëga.	bls 142
Mynd 174: Unnið við vegabætur. Fengin á Netinu. Höfundur ókunnur.	bls 143
Mynd 175: Forn gata á Hellunni í Selvogi. Tíminn, 14. maí 1988, bls. 11-13.	bls 144
Mynd 176: Hellisheiði 1880. Fengin á Netinu. Höfundur ókunnur.	bls 145
Mynd 177: Vegur í Kömbunum; Eiriksvegurinn svonefndi. Höfundur.	bls 147
Mynd 178: Forna gatan yfir Hellisheiði. Höfundur.	bls 148
Mynd 179: Hellukofinn á Hellisheiði. Höfundur.	bls 148
Mynd 180: Gamli Þingvallavegur um Seljadal. Höfundur.	bls 149
Mynd 181: Gamli Þingvallavegur ofan Kárastaða. Höfundur.	bls 150
Mynd 182: Gamall fjallvegur á Barðaströnd. Höfundur.	bls 151
Mynd 183: Póstlest árið 1909. Icelandic and Faroese Photographs of Frederick W.W. Howell, Cornell University Library.	bls 151
Mynd 184: Póstferð leggur af stað frá Reykjavík í upphafi 19. aldar. Póstmaðurinn, 1. tbl. 30. árg. mars 1999.	bls 152
Mynd 185: Gamli vagnvegurinn á Vatnsleysuströnd (Almenningsvegurinn) ofan Flekkuvíkur. Höfundur.	bls 153
Mynd 186: Gamli Þingvallavegurinn við Búrfellsskot. Höfundur.	bls 153
Mynd 187: Hluti af Engidalsgötunni gömlu. Horft til suðausturs. Höfundur.	bls 154
Mynd 188: Hafnarfjörður árið 1900. Vikan, 37. árg. 1975, bls. 20.	bls 154
Mynd 189: Traktor með herfi. Af Netinu. Höfundur ókunnur.	bls 155
Mynd 190: Gamli torfkofinn Íllugaver á Sprengisandsleið. Gísli J.	bls 155
Mynd 191: Langistigur á Þingvöllum. Höfundur.	bls 156
Mynd 192: Brú á gamla Þingvallaveginum (1907 – brúargólfíð hefur að öllum líkindum verið endurbyggt síðar): Höfundur.	bls 157
Mynd 193: Ford 1907. www.rmauctions.com/CarDetails.cfm?SaleCode=mm07&CarID=r109&Currency=	bls 158
Mynd 194: Brynjólfur Halldórsson annar frá vinstri, næstur er Halldór E. Sigurðsson, póst og símamálaráðherra. Tíminn.	bls 159
Mynd 195: Blöndubrú vígð árið 1897. Morgunblaðið 31. ágúst 1967, bls. 5.	bls 159
Mynd 196: Riðið yfir á. Höfundur ókunnur.	bls 160
Mynd 197: Kláfur á Jökulsá á Dal. Icelandic and Faroese Photographs of Frederick W.W. Howell, Cornell University Library.	bls 160
Mynd 198: Unninn vegarkaffi við Bollastaði í Kjós. Höfundur.	bls 161
Mynd 199: Hellisbrú undir Ingólfsfjalli. Uppbyggðir torfvegir yfir mýrar voru jafnan nefndar brýr. Gamall vagnvegur. Höfundur.	bls 162
Mynd 200: Vegbætur á Þingmannaleið. Sigurgeir Sigurgeirsson.	bls 163
Mynd 201: Vagnvegakaffi á gamla Hafnaveginum. Höfundur.	bls 164
Mynd 202: Nils Olaf Hovdenak 1854–1942. www.Wikipedia.com .	bls 165

Mynd 203: Fyrsti bíllinn hér á landi; Thomsonsbíllinn. www.vegur.is .	bls 167
Mynd 204: Grundarbíllinn. Höfundur ókunnur.	bls 168
Mynd 205: Ford T, árg. 1913. www.auto.blog.is	bls 168
Mynd 206: Overland á Íslandi. Jsl.210.com .	bls 169
Mynd 207: Studybaker. Herbilarnir ollu straumhvörfum hér á landi á stríðsárunum. Internetið.	bls 169
Mynd 208: Rússneskt farartæki. Netið.	bls 170
Mynd 209: Vegagerð með handmokstri. Geir Zoëga.	bls 171
Mynd 210: Mokstur úr námu – fyrir tilkomu graftækja. Geir Zoëga.	bls 171
Mynd 211: Unnið með handbörur. Haukur Helgason.	bls 172
Mynd 212: Einn af vörubílum Vegagerðarinnar. Vel má sjá sturtubúnaðinn. Geir Zoëga.	bls 172
Mynd 213: Hnitsettar fornar götur og vörður í Hraununum vestan Hafnarfjarðar. Ásbjörn Harðarson.	bls 173
Mynd 214: Alfaraleiðin ofan Lónakots. Höfundur.	bls 174
Mynd 215: Gamli vagnvegurinn ofan Vatnsleysu. Höfundur.	bls 176
Mynd 216: Reiðskarð. Höfundur.	bls 179
Mynd 217: Suðurnesjavegurinn undir Smalaskálahæð skammt vestan Hrauna. Höfundur.	bls 180
Mynd 218: Hraun og Þórkötlustaðir austan Járngerðarstaða. Höfundur.	bls 180
Mynd 219: Grindavíkurvegurinn – afurð þess sem síðar varð. Höfundur.	bls 183
Mynd 220: Vagnvegurinn (gul lína) frá Hafnarfirði var lagður frá Suðurgötu 8 og áfram suður yfir Holtið. Höfundur.	bls 185
Mynd 221: Þúkkvegur á Vogastapa. Höfundur.	bls 186
Mynd 222: Vagnvegurinn undir Smalaskálahæð ofan Lónakots. Höfundur.	bls 187
Mynd 223: Gamla leiðin (Alfaraleiðin) frá Hafnarfirði út á Útnes (rauð lína) og Vagnvegurinn (gul lína). Höfundur.	bls 188
Mynd 224: Vagnvegurinn í Vatnsleysuheiði. Höfundur.	bls 189
Mynd 225: Á Vogastapa. Sjá má vagnveginn og bílveginn hlið við hlið. Höfundur.	bls 189
Mynd 226: Ræsi á vagnveginum á Vogastapa. Höfundur.	bls 190
Mynd 227: Fyrsta bifreiðin á Suðurnesjaveginum áleiðis til Keflavíkur. Sjá má Keili í bakgrunni. Bjarni Guðmarsson 1997a:27.	bls 191
Mynd 228: Vagnvegurinn (til hægri) og bílvegurinn (suðurnesjavegurinn) undir Smalaskálahæð. Höfundur.	bls 192
Mynd 229: Gamla Stapagatan ofan Reiðskarðs. Vagnvegurinn var lagður nokkru sunnar. Höfundur.	bls 193
Mynd 230: Kanthleðslur á Suðurnesjaveginum í Hraununum vestan Hafnarfjarðar. Höfundur.	bls 194
Mynd 231: Vandað var til vagnvegjar Suðurnesjavegarins. Myndin er tekin á Stapanum. Höfundur.	bls 195
Mynd 232: Gísli Sigurgeirsson við steininn, sem hann nefnir síðar. Þjóðviljinn, 16. ágúst 1963.	bls 196
Mynd 233: Varða við gömlu Alfaraleiðin um Helluhraun. Höfundur.	bls 197
Mynd 234: Litli-Rauðamelur skammt norðan Stóra-Rauðamels (nú spillt), sem Gísli kallar „Rauðhól“. Höfundur.	bls 198
Mynd 235: Gvendarbrunnur við gömlu Alfaraleiðina. Höfundur.	bls 199
Mynd 236: Rally-keppni við Hvasshraun 1994. Fengin á Netinu. Höfundur ókunnur.	bls 199
Mynd 237: Almenningsvegurinn ofan Vatnsleysu. Höfundur.	bls 200
Mynd 238: Alfaraleiðin sést enn á stuttum kafla við kapelluna í Kapelluhrauni (Brunanum). Höfundur.	bls 201
Mynd 239: Skjól í Leynidölum. Höfundur.	bls 201
Mynd 240: Eldri vagnvegurinn um Vatnsleysuheiði. Höfundur.	bls 202
Mynd 241: Yfirlitsmynd um vegina er lágu um Vatnsleysuströnd ofan Kálfatjarnar. Höfundur.	bls 203
Mynd 242: Samstarf íslenska og bandaríska lögreglumanna í að stjórna umferð á gatnamótum Lækjargötu og Bankastrætis í Rvk.	bls 204
Mynd 243: Mynd af steyppta hluta Keflavíkurvegar ofan Hafnarfjarðar í október 1962. Morgunblaðið 3. október 1962, forsiða.	bls 205

Mynd 244: Keflavíkurvegurinn og gamli vagnvegurinn hlið við hlið áleiðis að Hvassahrauni. Faxi 1962:127.	bls 206
Mynd 245: Nýja Reykjanesbrautin (t.v.) og gamli Keflavíkurvegurinn ofan Lónakots. Sveinn Þormóðsson.	bls 206
Mynd 246: Starfsmenn á Keflavíkurvegnum árið 1963. Tíminn 19. september 1963, bls. 4.	bls 207
Mynd 247: Keflavíkurvegurinn steypdur. Þjóðviljinn 12. september 1963, bls. 7.	bls 208
Mynd 248: 10. júlí 1963. Unnið við að steypa Keflavíkurveginn 1963. www.ljosmyndasafn.reykjavik.is.	bls 209
Mynd 249: 10. júlí 1963, vinna við lagningu Keflavíkurvegar, Reykjanesbrautar. www.ljosmyndasafn.reykjavik.is.	bls 210
Mynd 250: Reykjanesbraut tvöfölduð. Höfundur Óli Haukur.	bls 211
Mynd 251: 10. júlí 1963, vinna við lagningu Keflavíkurvegar, Reykjanesbrautar. www.ljosmyndasafn.reykjavik.is.	bls 212
Mynd 252: Tollskýlið við Reykjanesbraut (Keflavíkurvegur) í byggingu. Tveir menn í byggingavinnu með hjólbörur.	bls 213
Mynd 253: Valgeir Sighvatsson við langferðabífið sína 1962. Víkurfréttir 2008.	bls 213
Mynd 254: Frá byggingu gjaldskýlisins við Keflavíkurveginn ofan Straums. Alþýðublaðið 5. október 1965, bls. 2.	bls 214
Mynd 255: Mótmæli við gjaldskýlið. Morgunblaðið 25. september 1965.	bls 214
Mynd 256: Keflavíkurvegurinn malbikaður í gegnum Hafnarfjörð 1967. Reykdalssmiðjan. Þjóðviljinn 2. ágúst 1967, forsíða.	bls 215
Mynd 257: Guðmundur Þór Ágústsson útskýrir framkvæmdirnar. Fréttablaðið, 18. janúar 2003, bls. 21.	bls 216
Mynd 258: Reykjanesbraut tvöfölduð. Kúagerði og gatnamót að Strandarvegi. Visir.is, 23. janúar 2008.	bls 217
Mynd 259: Loftmyndin sýnir vegi á milli Hvaleyrarholts í Hafnarfirði og Kúagerðis á Vatnsleysuströnd. Höfundur.	bls 218
Mynd 260: Strandarvegurinn. Höfundur.	bls 219
Mynd 261: Einar Einarsson, kaupmaður.	bls 220
Mynd 262: Einarsbúð, málverk eftir Gunnlaug Scheving.	bls 221
Mynd 263: Einarsbúð um 1920. Flagghúsið fyrir aftan.	bls 222
Mynd 264: Bill í Grindavík um 1020. Einar Einarsson / Ljosmyndasafn Reykjavíkur. www.mbl.is 13. des. 1997.	bls 222
Mynd 265: Skreið sett á hesta. www.mennta.hi.is.	bls 223
Mynd 266: Sandakravegur, markaður í hraunhelluna. Höfundur.	bls 224
Mynd 267: Hraun 1924. Sjá má vagnveginn á þessu málverki eftir ókunnan höfund.	bls 224
Mynd 268: Vegabætur á Prestastíg yfir Hrafnagjá. Höfundur.	bls 225
Mynd 269: Lega vagn-vegarins (1914-1918), sem enn sést, frá Vogastapa til Grindavíkur (rauð lína). Höfundur.	bls 226
Mynd 270: Lega vagnvegarins (gul lína) árið 1914, frá Vogastapa að Seltjörn. Höfundur.	bls 227
Mynd 271: Vagnvegurinn til Grindavíkur (gul lína) og núverandi Grindavíkurvegur frá Vogastapa til Grindavíkur. Höfundur.	bls 228
Mynd 272: Vegabætur á Skipsstíg á kafla í Bræðrahrauni. Höfundur.	bls 231
Mynd 273: Vegabætur á kafla Skipsstígs syðst í Lágunum. Höfundur.	bls 232
Mynd 274: Hestur með vagn á ferð um gamla Grindavíkurveginn. Einar Einarsson / www.ljosmyndasafn.reykjavik.is.	bls 234
Mynd 275: Sigurgeir Gíslason. Alþýðublað Hafnarfjarðar - jólablað 1966.	bls 237
Mynd 276: Vagnvegurinn austan Þorbjarnarfells. Höfundur.	bls 238
Mynd 277: Reikningur frá versluninni Dvergur fyrir „Grindavíkurvegur“.	bls 239
Mynd 278: Vagnvegurinn sunnan hraunsins við Svartsengi, vestan Sýlingarfells. Höfundur.	bls 240
Mynd 279: Reikningur Kaupfélags Hafnarfjarðar árið 1915 fyrir „Grindavíkurveg“.	bls 240
Mynd 280: Fyrri blaðsíðan af tveimur af skýrslu Sigurgeirs um Grindavíkurveginn árið 1916. Þ.Í.	bls 241
Mynd 281: Bls. 10 í Reikningi Einarsbúðar (Liffrakladdanum). Erling Einarsson.	bls 243
Mynd 282: Hluti af skýrslu Sigurgeirs um Grindavíkurveginn árið 1917. Þ.Í.	bls 244
Mynd 283: Svör Sigurgeirs við athugasemdum landsverkfræðings árið 1917. Þ.Í.	bls 245
Mynd 284: Bls. 136 í Reikningi Einarsbúðar (Liffrakladdanum). Erling Einarsson.	bls 246

Mynd 285: Lokaskýrsla Sigurgeirs Gíslasonar fyrir Grindavíkurvegin árið 1918. ÞÍ.	bls 247
Mynd 286: Náttúrulegt skjól í Lágunum við Skipsstíginn, sennilegt afdrep vegavinnumana um og eftir 1900. Höfundur.	bls 248
Mynd 287: Vagnvegurinn þar sem hann fer niður Selbrekkur (Sólbrekkur). Höfundur.	bls 249
Mynd 288: Leifar húss í fyrrum búðum vegavinnumanna við gerð gamla Grindavíkurvegarins. Höfundur.	bls 249
Mynd 289: Leifar húss við gamla Grindavíkurvegin. Höfundur.	bls 250
Mynd 290: Leifar smiðju í fyrrum búðum vegavinnumanna á Gíghæð. Höfundur.	bls 251
Mynd 291: Varða við stíg frá Svartsengi áleiðis að Gíghæð. Höfundur.	bls 252
Mynd 292: Aðstaða vegavinnumanna í Hesthúsabrekku árið 1918.	bls 253
Mynd 293: Sigurgeir árið 1928. Eining, 2. árg. 1944, 1. tbl., bls. 12. Höfundur.	bls 253
Mynd 294: Í skjóli vegavinnumanna í Arnarsetri. Höfundur.	bls 254
Mynd 295: Vagnvegurinn á milli Reykjanesvita og Grindavíkur. Höfundur.	bls 256
Mynd 296: Leifar vagnvegarins millum Reykjanesvita og Grindavíkur. Höfundur.	bls 257
Mynd 297: Grindavíkurbrim. Höfundur.	bls 258
Mynd 298: Vagnvegur frá Höfnum að Reykjanesvita. Höfundur.	bls 259
Mynd 299: Kort Landmæl-inga Íslands (herforingjakort) frá 1908. Höfundur.	bls 259
Mynd 300: Örnefna- og minjauppráttur af Staðarhverfi. Höfundur.	bls 260
Mynd 301: Vitavarðavegurinn, milli gamla vitavarðabústaðarins og fyrsta vitans hér á landi, á Valahnúk. Höfundur.	bls 261
Mynd 302: Vagnvegurinn milli Staðarhverfis og Reykjanesvita. Höfundur.	bls 262
Mynd 303: Kafli gamla vagnvegarins, sem lagaður hafði verið fyrir bíla, ofan Staðarbergs. Höfundur.	bls 263
Mynd 304: Herforingjakort. Landmælingar Íslands.	bls 263
Mynd 305: Herforingjaráðskort frá árinu 1952. Landmælingar Íslands.	bls 264
Mynd 306: Vagnvegurinn frá Reykjanesi til Grindavíkur. Höfundur.	bls 264
Mynd 307: Vegurinn að Reykjanesvita í dag. James Fike.	bls 265
Mynd 308: Vegir, fornir og nýir frá Höfnum og Grindavík að Reykjanesvita. Höfundur (googleearth).	bls 266
Mynd 309: Vörðu- og minjakort af vestanverðum Reykjaneskaganum. Ásbjörn Harðarson.	bls 266
Mynd 310: Vagnvegurinn milli Ísólfskála og Krýsuvíkur. Höfundur.	bls 267
Mynd 311: Nýr Suðurstrandarvegur. Ísólfskáli framundan Höfundur.	bls 269
Mynd 312: Frá opnun Suðurstrandarvegar 2012. Höfundur.	bls 270
Mynd 313: Myndin var tekin í tilefni af opnun hins nýja Suðurstrandarvegar árið 2012. Höfundur.	bls 270
Mynd 314: Gamli Grindavíkurvegurinn austan í Selhálsi. Höfundur.	bls 271
Mynd 315: Gamli Grindavíkurvegurinn. Gömul ljósmynd sett inn í umhverfi dagsins norðan Gíghæðar. Höfundur.	bls 272
Mynd 316: Vagnvegurinn austan Þorbjarnar. Höfundur.	bls 273
Mynd 317: Dollan (Tanahellir) á Gíghæð. Höfundur.	bls 273
Mynd 318: Steinninn á Selhálsi. Höfundur.	bls 274
Mynd 319: Grindavíkurvegurinn árið 2012. Höfundur.	bls 275
Mynd 320: Grindavíkurvegurinn árið 2012, norðan Gíghæðar. Höfundur.	bls 276
Mynd 321: Grindavíkurvegur árið 2012. Horft til suðurs að Þorbirni í Selhálsi. Höfundur.	bls 276
Mynd 322: Bílslys á Grindavíkurvegi árið 1994. Morgunblaðið.	bls 277
Mynd 323: Grindavíkurvegurinn ofan bæjarins. Sjá má vagnveginn hægra megin við hann. Höfundur er ókunnur.	bls 278
Mynd 324: Táknræn varða við hinar fornu bæjartóftir í Húshólma, sunnan Suðurstrandarvegar. Höfundur.	bls 279
Mynd 325: Grindavíkurvegurinn árið 2012 – norðan Gíghæðar. Höfundur.	bls 280

10

Grisdávíkuvægar

Agið			Uttalekið K/a	Tumlaði K/a
May	4	Junf. 75 L lifur 9/30 ² 64 L do 9/30 (skul)		41 70
	11	--- 133 L do 9/30 76 L do 9/30 (skul)		62 70
	18	--- 130 L do 9/30 74 L do 9/30 (skul)		61 20
	30	--- 81 L do 9/30 ²⁴ 157 L do 9/30 (skul)		69 90
Apríl	15	--- 94 L do 9/30 ²² 35 L do 9/30 (samt)		38 70
	29	--- 53 L do 9/30 ⁴ 110 L do 9/30 (samt)		48 90
Mai	8	--- 125 L do 9/30 ¹³ 37 L do 9/30		48 60
	13	--- 91 L do 9/30 5 L do 9/30		28 80
		--- Kypþil á 1335 L lifur 9/30		66 75
	20	Áu Þerinnaga 467/25	467 25	
<u>1947</u>			<u>K/a 467 25</u>	<u>467 25</u>
May	4	Junf. 1 L lifur v 3 L lifur 9/38		1 52
	8	--- 4 L do v 3 L do 9/38		2 66
		--- 2 L do ² 4 L do 9/38		2 28
	9	--- 2 L do do 2 L do do 9/38		1 52
	9	--- 7 L do ² 3 L do 9/38		3 80
	9	--- 5 L do v 2 L do 9/38		2 66
	10	--- 2 L do ¹⁰ 2 L do 9/38		1 52
	11	--- 13 L do v 6 L do 9/38		7 22
	12	--- 1 L do v 3 L do 9/38		1 52
		Flá bl. 100 -		24 70

Grindavíkurvegur

					Utleidn	Souleyt
					Fr. a.	Fr. a.
1917 - Framhald frá 46. 110 -						231 80
Fluttar						
April	2.	Sunnf. 12 h. Lífur	4 h. do.	$\frac{9}{38}$		6. 08
		6 h. do.	1 h. do.	$\frac{9}{38}$		2. 66
		2 h. do.	1 h. do.	$\frac{9}{38}$		1. 14
	11.	6 h. do.	4 h. do.	$\frac{9}{38}$		3. 80
		13 h. do.	3 h. do.	$\frac{9}{38}$		6. 08
	14	2 h. do.	3 h. do.	$\frac{9}{38}$		1. 90
		6 h. do.	1 h. do.	$\frac{9}{38}$		2. 66
	20	3 h. do.	1 h. do.	$\frac{9}{38}$		1. 52
		1 h. do.	5 h. do.	$\frac{9}{38}$		2. 28
		9 h. do.	2 h. do.	$\frac{9}{38}$		4. 18
May	12-26	118 L. do		$\frac{9}{38}$		411 84
Apr.	21	3 h. Lífur	10 h. do.	$\frac{9}{38}$		4 94
		9 h. do.	1 h. do.	$\frac{9}{38}$		3 80
	24	5 h. do.	4 h. do.	$\frac{9}{38}$		3 42
	12	4 h. do.	6 h. do.	$\frac{9}{38}$		3 80
		4 h. do.	1 h. do.	$\frac{9}{38}$		1. 90
		1 h. do.	2 h. do.	$\frac{9}{38}$		1 14
	20	5 h. do.	2 h. do.	$\frac{9}{38}$		2 66
	20	1 h. do.	6 h. do.	$\frac{9}{38}$		2 66
						333 26
Til næstu sítu H.						

Framhaldet - folio 112 - 7

113

1917					Uttakid	Samlagt
					Kr. a.	Kr. a.
Februar						333 26
April	21	Fund.	2 h. Løpuz	2 h. Løpuz	9/38	1. 52
	24		10 h. do.	2 h. do.	9/38	4. 56
			7 h. do.	2 h. do.	9/38	3. 42
	26		9 h. do.	3 h. do.	9/38	4. 56
			14 h. do.	4 h. do.	9/38	6. 84
			4 h. do.	5 h. do.	9/38	3. 42
	27		5 h. do.	2 h. do.	9/38	2. 66
			2 h. do.	11 h. do.	9/38	4. 94
	29		1 h. do.	5 h. do.	9/38	2. 28
			1 h. do.	11 h. do.	9/38	4. 56
	30		9 h. do.	12 h. do.	9/38	7. 98
			4 h. do.	6 h. do.	9/38	3. 80
Mai	1		13 h. do.	1 h. do.	9/38	5. 32
			2 h. do.	2 h. do.	9/38	1. 52
			4 h. do.	4 h. do.	9/38	3. 04
	2		1 h. do.	2 h. do.	9/38	1. 14
			9 h. do.	1 h. do.	9/38	3. 80
	3		7 h. do.	5 h. do.	9/38	4. 56
			7 h. do.	2 h. do.	9/38	3. 42
Ma' blo. 120 - 1						406 60

Grindavíkursvegur

		Utleið.		Tunlegt	
		Fr.	a	Fr.	a.
1917		Frámhald frá úl. 113		406 60	
		Fluttar			
Mai	4.	3 h. Lifer	9 h. So.	9/38	4 56
	-	4 h. So.	3 h. So.	9/38	2 66
	5.	6 h. So.	3 h. So.	9/38	3 42
	-	19 h. So.	32 h. So.	9/38	19 38
Apríl	25.	4 h. So.	3 h. So.	9/38	2 66
	-	2 h. So.	3 h. So.	9/38	1 90
	26.	1 h. So.	3 h. So.	9/38	1 52
Mai	6.	4 h. So.	2 h. So.	9/38	2 28
	7.	1 h. So.	9 h. So.	9/38	3 80
	-	16 h. So.	1 h. So.	9/38	6 46
Apríl	26.	3 h. So.	5 h. So.	9/38	3 04
	27.	3 h. So.	3 h. So.	9/38	2 28
	28.	4 h. So.	3 h. So.	9/38	2 66
	-	12 h. So.	4 h. So.	9/38	6 08
	-	1 h. So.	12 h. So.	9/38	4 94
	-	2 h. So.	2 h. So.	9/38	1 52
Mai	2.	10 h. So.	3 h. So.	9/38	4 94
	-	2 h. So.	2 h. So.	9/38	1 52
	-	8 h. So.	1 h. So.	9/38	3 42
		Frá úl. 136		485 64	

Grindaukurvegur

		Framh. frá úts. 120-		Utkerid		Samlagt	
		Fluttar		Fr. a.		Fr. a.	
1917						485 64	
Mai	8	2 L. Lipur	1 h. Lipur	1/38		1 14	
		4 h. No.	7 h. No.	1/38		4 18	
	9	2 L. No.	10 h. No.	1/38		4 56	
		6 h. No.	4 h. No.	1/38		3 80	
	5	2 h. No.	17 h. No.	1/38		7 22	
		1 1/2 h. No.	2 h. No.	1/38		5 32	
	6	9 h. No.	4 L. No.	1/38		4 94	
		4 L. No.	4 h. No.	1/38		3 04	
		3 L. No.	7 h. No.	1/38		3 80	
	8	6 h. No.	7 L. No.	1/38		4 94	
	9	8 L. No.	6 L. No.	1/38		5 32	
		1 L. No.	3 h. No.	1/38		1 52	
	10	11 h. No.	2 L. No.	1/38		4 94	
	11	4 h. No.	2 h. No.	1/38		2 28	
		4 h. No.	2 h. No.	1/38		2 28	
	10	2 h. No.	2 h. No.	1/38		1 52	
		14 L. No.	10 h. No.	1/38		9 12	
	11	1 h. No.	6 L. No.	1/38		2 66	
		1 L. No. 1/38	Uppsk. 1470 L. 29.40	1/02		29 78	
An Leisinga					588 00		
					588 00	588 00	



Grindavíkursögur

		- Framhald frá bl. 100 -		Utleiðð Samlagt	
Mars	Nr	Fylltar		Fr. a.	Fr. a.
					117 88
12	12	5 h. Lifer	4 h. Lifer	1/38	3 42
14	14	9 h. do.	6 h. do.	1/38	5 70
		12 h. do.	1 h. do.	1/38	4 94
19	19	4 h. do.	5 h. do.	1/38	3 42
		4 h. do.	2 h. do.	1/38	2 28
		9 h. do.	3 h. do.	1/38	4 56
20	20	6 h. do.	12 h. do.	1/38	6 84
21	21	3 h. do.	6 h. do.	1/38	3 42
22	22	2 h. do.	3 h. do.	1/38	1 90
		4 h. do.	1 h. do.	1/38	1 90
23	23	2 h. do.	1 h. do.	1/38	1 14
		2 h. do.	2 ^u 9 h. do.	1/38	4 18
26	26	12 h. do.	10 h. do.	1/38	8 36
		10 h. do.	5 h. do.	1/38	5 70
28	28	12 h. do.	11 h. do.	1/38	8 94
		5 h. do.	10 h. do.	1/38	5 70
30	30	2 h. do.	1 ^u 12 h. do.	1/38	5 32
31	31	3 h. do.	6 h. do.	1/38	3 42
		9 h. do.	1 ^u 1 h. do.	1/38	3 80
		Hel bl. 112	-		231 80

„Gamli“ Grindavíkurvegur – Fornleifakönnun (hnit í VGA84).

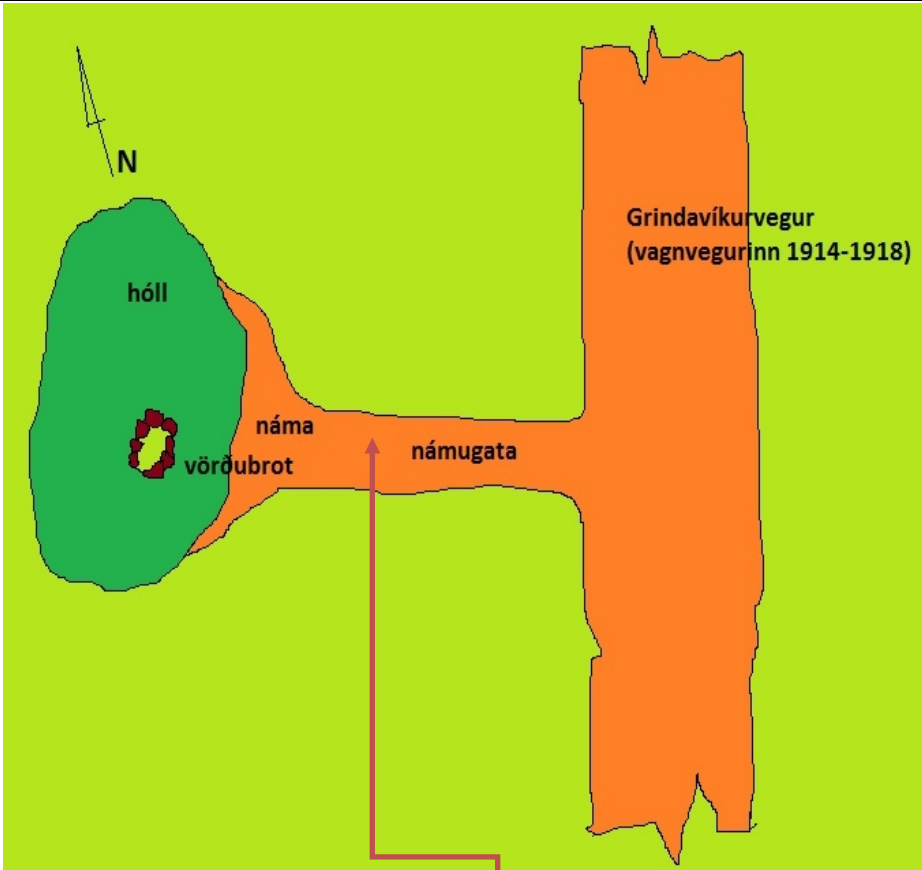

Nr.	hnit	hnit	ath
1	6358227	2226658	Búðir SV gatnamóta Grv. og Suðurnesjav.
2	6357772	2226688	Gata að námu vestan Grv.
3	6356098	2225707	Hleðslur A Grv.
4	6355950	2225565	Gata að búðum [5] A Grv.
5	6355949	2225448	Búðir A Grv.
6	6355922	2225537	Hringlaga gerði A Grv.
7	6355569	2225515	Tvö hlaðin skjól V Grv.
8	6355476	2225707	Hellisskúti V Grv.
9	6354721	2225110	Hellir A Grv.
10	6354624	2225234	Tvö hlaðin hús V Grv.
11	6354228	2225826	Fyrirhlaðið skjól A Grv.
12	6354185	2225214	4 hlaðin hús, búðir á Gíghæð, A Grv.
13	6353491	2225282	Hlaðið hús og skjól NV Bláalv. og Grv.
14	6353244	2225197	2 hlaðin hús A Grv.
15	6353081	2225312	Hringlaga gerði V Grv.
16	6353185	2124964	Gata - stígur
17	6353185	2124964	Varða við [16]
18	6352547	2225317	Gata að námu A Grv.
19	6351406	2225614	Gata að námu og hleðslum [18] A Grv.
20	6351429	2225461	Náma og hleðslur A Grv.

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 1
Staður/dags:	Grindavíkurvegur við gatnamót Suðurnesjavegar (Keflavíkurvegar) 23/7 2012
Tegund:	Leifar búða suðvestan gatnamótanna.
Hnit:	6358227-2226658
Lýsing:	Óljóst hlaðið kringlótt gerði og slétta fyrir tjöld. Svæðið er verulega raskað.
Ljósmynd:	 <p>Til suðurs</p>
Ljósmynd:	 <p>Til S-vesturs</p>

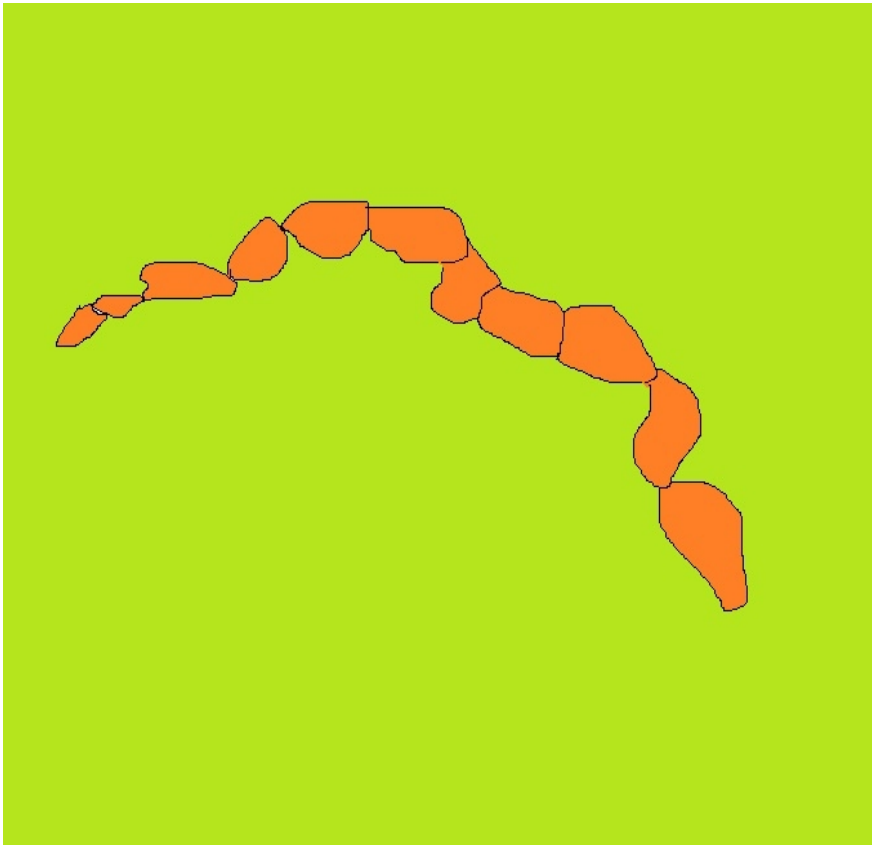

Athugasemd: Svæðið umleikis gatnamót Grindavíkurvegar og Keflavíkurvegar (Suðurnesja) hefur verið raskað verulega, bæði vegna seinni tíma lagfæringa á vegunum og vegna þess að lúpínu hefur verið sáð yfir nánast allt svæðið (sjá neðri myndina af gatnamótunum). Á efri myndinni sést vel "púkkun" vegarins.

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 2
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Gata að námusvæði vestan vegarins, gegnt vörðubroti á lágri klapparhæð.
Hnit:	6357772-2226688
Lýsing:	Gatan sést enn vel, gróin, um 60 m langur og um 1.20 m á breidd.
Uppdráttur:	
Ljósmynd:	



Athugasemd: Af "gamla" Grindavíkurveginum frá Vogastapa mótar enn fyrir vegi að námusvæði vestan vegarins undir gamalli vörðu, árið 1914, á hæð á Njarðvíkurheiði. Að sögn Ólafs, Knarrarnesi, var þessi varða heil fyrrum, en tekin undir veginn.

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 3
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Hleðsluleifar nokkra metra austan Grindavíkurvegar.
Hnit:	6356098-2225592
Lýsing:	Leifar skjólgarðs, hleðslur um 0.40 m á hæð og 3.0 metra breiðar
Uppdráttur:	
Ljósmynd:	



Athugasemd: Lágur hlaðinn garður austan Grindavíkurvegar. Hann er á hól með skjóli fyrir suðaustanáttinni (rigningaráttinni). Um er að ræða líklegt skjól fyrir vega-
vinnumennina. Hleðslan er um 0.40 m á hæð og 3.0 m á lengd.

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 4
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Gata að búðum [5]
Hnit:	6356098-2225592
Lýsing:	Handunnin gata austan Grindv., mosagróin, um 60 m löng og 1.80 m breið.
Uppdráttur:	
Ljósmynd:	



Athugasemd: Gata frá vagnveginum að fyrstu sýnilegu búðum vegavinnumanna austan við Grindavíkurvegin. Gatan er augljós, en orðin mosavaxin. Gatan er um 60 m löng og 1.80 m breið.

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 5
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Búðir, þrjú hlaðin hús og gerði (líklega frá 1915).
Hnit:	6355749-2225448
Lýsing:	Heillegar vegghleðslur, um 1.80 að hæð og standa heillegar að hluta.
Uppdráttur:	
Ljósmynd:	

Athugasemd: Í búðunum eru leifar tveggja húsa, vegg hæð um 1.80 m. Eitt húsið, er sést á meðfylgjandi mynd er svo til nákvæmlega eins og í búðum [10] og [12]. Hafa ber í huga að heimildir eru um að þök búðanna hafi verið færð millum þeirra.

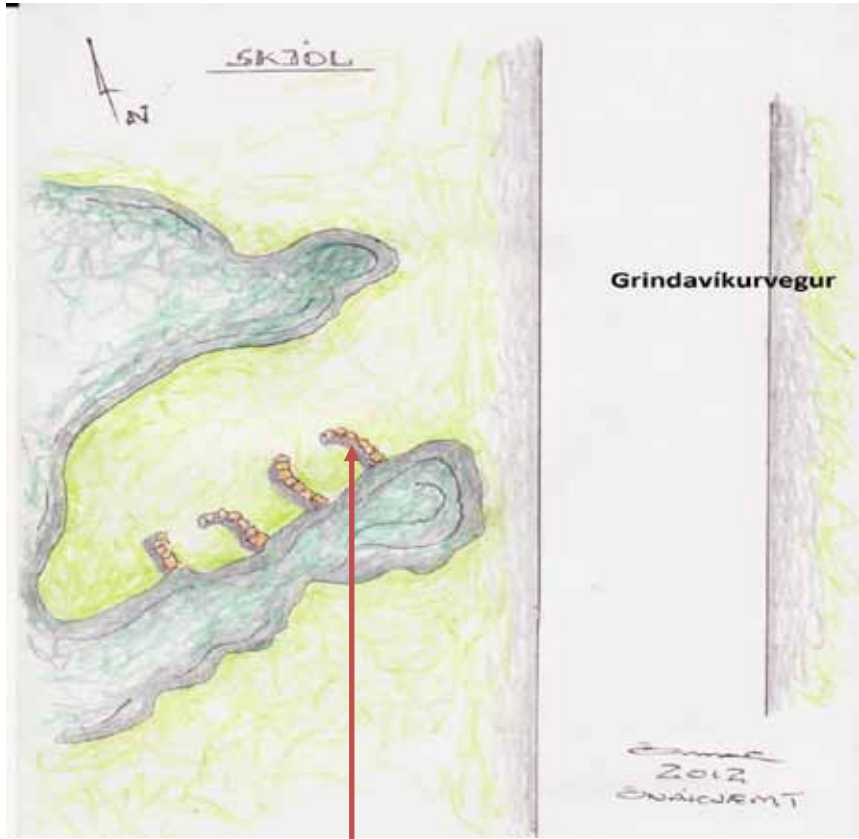

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 6
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Hringalaga gerði austan Grv.vegar, um 12.0 m í ummál og um 1.20 m á hæð.
Hnit:	6355922-2225537
Lýsing:	Heillegar mosagrónar vegghleðslur, en fallnar að NA- og SV-verðu.
Uppdráttur:	
Ljósmynd:	

Til norðurs



Athugasemd: Símaleiðslan frá 1916 liggur skammt frá hringhleðslunni. Hún er ekki vandlega hlaðin, gæti hafa verið ætlað sem mjög tímabundið skjól, og þá að öllum fyrir símalagningarmennina - líkt og samsskonar hringhleðsla sunnar [15].

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 7
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Tvö hlaðin skjól (fjórir veggir) .
Hnit:	6355569-2225515
Lýsing:	Heillegar mosagrónar vegghleðslur, opnar til norðurs, um 1.20 m á hæð.
Uppdráttur:	
Ljósmynd:	
Í vestur	



Athugasemd: Fjórar vegghleðslur til norðurs út frá hraunhrygg í mosagrónu apalhrauni vestan Grindavíkurvegar. Hæðin er um 1.20 m og lengdin um 2.40 m. Þarna hefur verið tímabundið skjól, sennilega símamanna (er við línuna)

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 8
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Skúti, með vörðu að ofan, um 150 m vestan við veginn.
Hnit:	6355476-225707
Lýsing:	Gott skjól á sléttu hrauni með auðveldu aðgengi, nú mosavaxið.
Ljósmynd:	
Til vesturs	
Ljósmynd:	
Til austurs	

Athugasemd: Skútinn er um 150 m vestan við Grindavíkurveg, í sléttu helluhrauni. Um er að ræða hraunbólulíkt og víða má sjá á hrauninu neðan Arnarsseturs. Varða er ofan við skjólið. Telja má líklegt að vegavinnumen hafi nýtt sér það.



Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 9
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Hellir (Hestshellir), rúmgóður og varðaður, með hlöðnum fyrirgangi (dyrum).
Hnit:	6354721-2225110
Lýsing:	Hellirinn er í hluta hraunrásar, ca. 60 metrum austan Grvindavíkurvegar.
Ljósmynd:	
Til vesturs	
Ljósmynd:	
Til austurs	

Athugasemd:



Nafnið "Hestshellir" gæti bent til þess að þarna hefðu vegargerðarmenn haft skjól fyrir hesta sína. Einnig eru til munnmæli um að Grindvíkingar hafi notað hellinn til brugggerðar á bannárunum, en þau eru þó órökkstudd.

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 10
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Hús
Hnit:	6354624-2225234
Lýsing:	Annað húsið er heilt. Hleðslur eru um 1.80 m á hæð og 3.60 m á breidd.
Uppdráttur:	
Ljósmynd:	

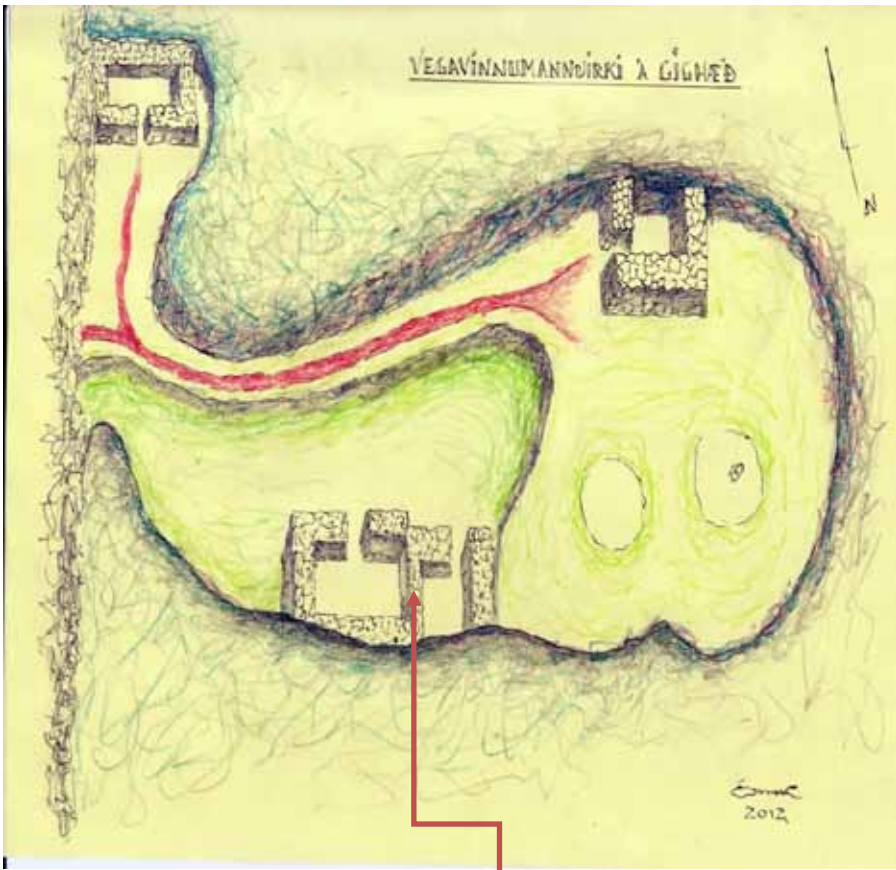

Athugasemd: Heila húsið er dæmigert fyrir vegavinnubúðirnar, s.s. [5] og [12]. Vitað er að þeir færðu þökin á húsunum á milli búða þegar þeir gerðu nýjar, enda eru þau heillegu hús, sem enn standa, nánast öll að sömu stærð.

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 11
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Skjól
Hnit:	6354228-2225826
Lýsing:	Skjól, hlaðið fyrir lága hraunbólu, þrep fyrir innan munnan.
Ljósmynd:	
Til vesturs	
Ljósmynd:	
Til austurs	

Athugasemd: Tengist eflaust vegagerðarmönnum með einum eða öðrum hætti. Skjólið er í hrauntröðinni austan Gíghæðar. Hlaðið er fyrir munnan með dyrum mót austri. Þrep eru innan hans og steinn á miðju "gólfi". Þarna gætu einhverjir vegavinnumannanna haft afdrep, hvort sem er um nótt eða helgi.



Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 11
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Hús (búðir)
Hnit:	6354185-2225214
Lýsing:	Fjögur heilleg hús í hraunrás Gíghæðar austan vegarins (sennilega frá 1916).
Uppdráttur:	
Ljósmynd:	

Eitt húsanna

Athugasemd: Húsin eru í hrauntröðinni u.þ.b. 20 metra austan núverandi Grindavíkurvegar (leifar vagnvegarins sjást skammt vestar á hæðinni (þar sem núverandi bílastæði er núna)). Hesthús er nyrst, sambyggt hesthús og geymsla sunnar og smiðja austar. Sjá má móta fyrir tjaldstæðum. Hleðslur standa, um 1.80 m.

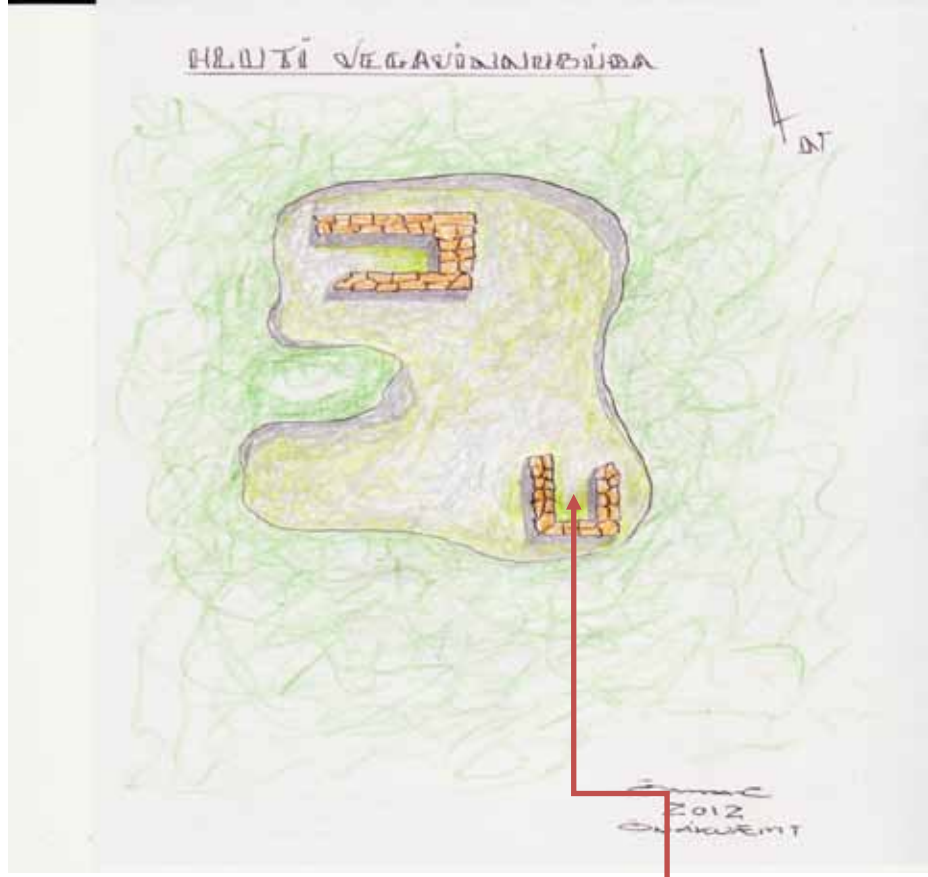

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 12
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Hús og gerði
Hnit:	6353491-2225282
Lýsing:	Veggir húss standa heillegir, um 2.20 m á hæð, og gerðis um 1.40 m á hæð.
Uppdráttur:	
Ljósmynd:	

Til austurs

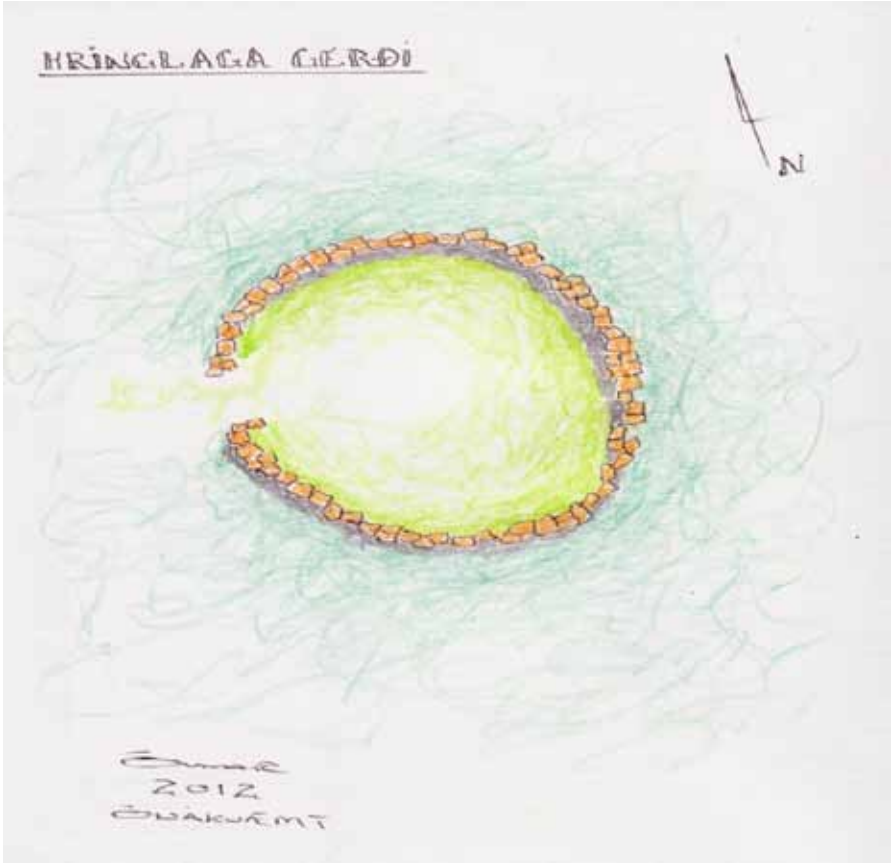

Athugasemd: Húsið og gerðið er í lág norðvestan við gatnamót Bláalónsvegjar (Norðuljósa-vegjar). Húsið er bæði og hærra en önnur hús í búðum vegagerðarmanna, auk þess sem leifar búða þeirra er þarna skammt sunnar. Hér er líklega um að ræða leifar frá símalagningamönnum 1916, enda símaleiðslan rétt hjá.

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 14
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Hús
Hnit:	6353244-2225197
Lýsing:	Veggir standa heilir að hluta (líklega leifar búðanna frá árinu 1917).
Uppdráttur:	
Ljósmynd:	



Athugasemd: Væntanlega hluti búða vegagerðarmanna í byrjun árs 1918. Skammt frá var klettur er nefndur var "September", en við hann luku vegagerðarmenn vinnu 1917. Kletturinn var síðan brotinn niður er nýi akvegurinn var síðar lagður á sama stað.

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 15
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Gerði
Hnit:	6353081-2225312
Lýsing:	Hringlaga gerði svipað og [5], u.p.b. 9 metrar í ummál.
Uppdráttur:	
Ljósmynd:	
Til austurs	



Athugasemd: Gerðið er keimlíkt, bæði að gerð og lögun, og [6]. Ekki er sérlega vel vandað til hleðslunnar, auk þess sem hún er, líkt og þar, í úfnu apalhrauni. Ummálið er um 9.0 m. Líkur benda til þess að hér geti verið um að ræða leifar skjóls frá símamönnunum frá 1916, líkt og [6] og [13] enda síminn rétt hjá.

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 16
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Gata / stígur
Hnit:	6353185-2124964
Lýsing:	Unninn stígur upp úr Svartsengi áleiðis að Gíghæð, u.þ.b. 800 m langur.
Uppdráttur:	
Til N-austurs	
Ljósmynd:	
Til S-vesturs	

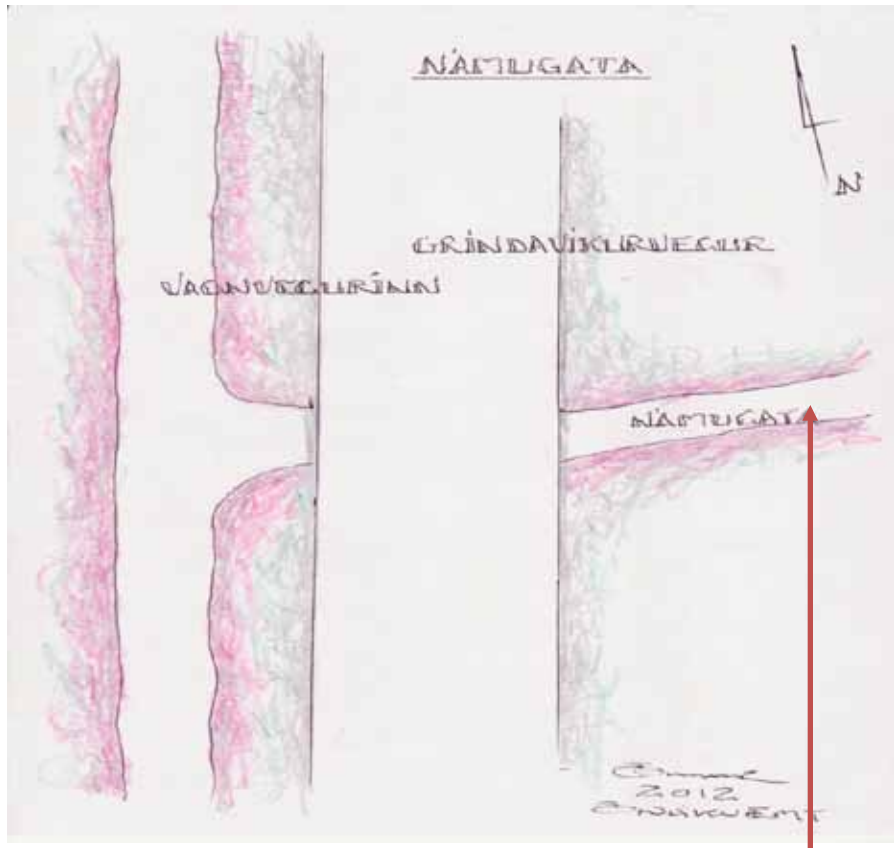
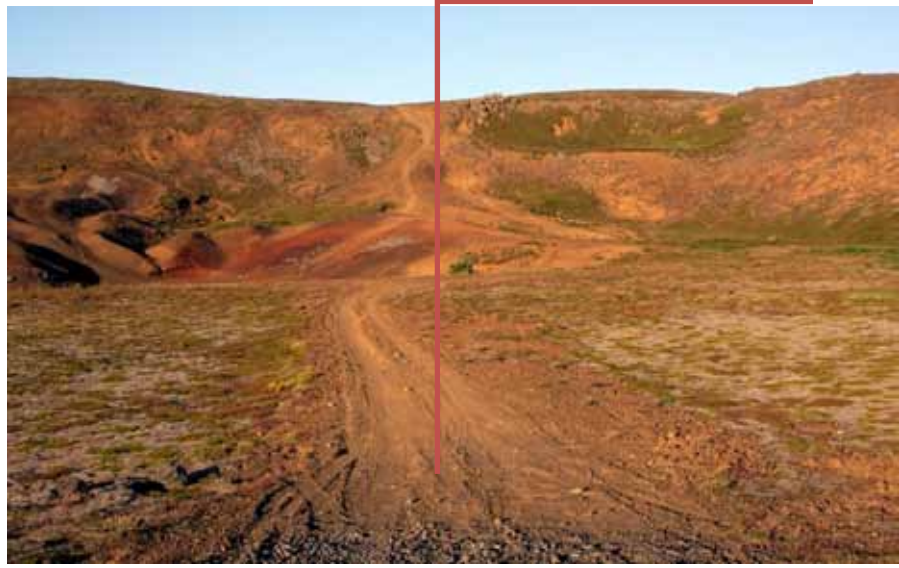
Athugasemd: Stígurinn, sem er ruddur og lagaður að gangandi umferð, liggur upp á Arnarsseturshraunið upp úr grónum flötum Svartsengis áleiðis að Gíghæð, u.þ.b. 800 metra langur. Líklegt má telja að Grindvíkingar, sem voru flestir vegavinnumannanna við vagnveginn 1914-1918 hafi farið þessa leið áleiðis að Stapa.

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 17
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Varða
Hnit:	6353185-2224964
Lýsing:	Varða nyrst á Svartsengisflötum við götu/stíg nr. [16]
Ljósmynd	
Varðan	
Ljósmynd:	
Til N-austurs	

Athugasemd: Varðan er nyrst í krika Svartsengis þar sem stígurinn [16] liggur upp á Arnarseturshraunið. Varðan er vegvísir á stíginn, sem liggur þaðan áleiðis að Gíghæð, u.þ.b. 800 metra til norðurs. Sjá nánar athugasemd við FA [16].

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 18
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Gata
Hnit:	6352547-2225317
Lýsing:	Gatan liggur að gjallnámum utan í Svartsengisfelli austan Grindavíkurvegar.
Uppdráttur:	
Ljósmynd:	

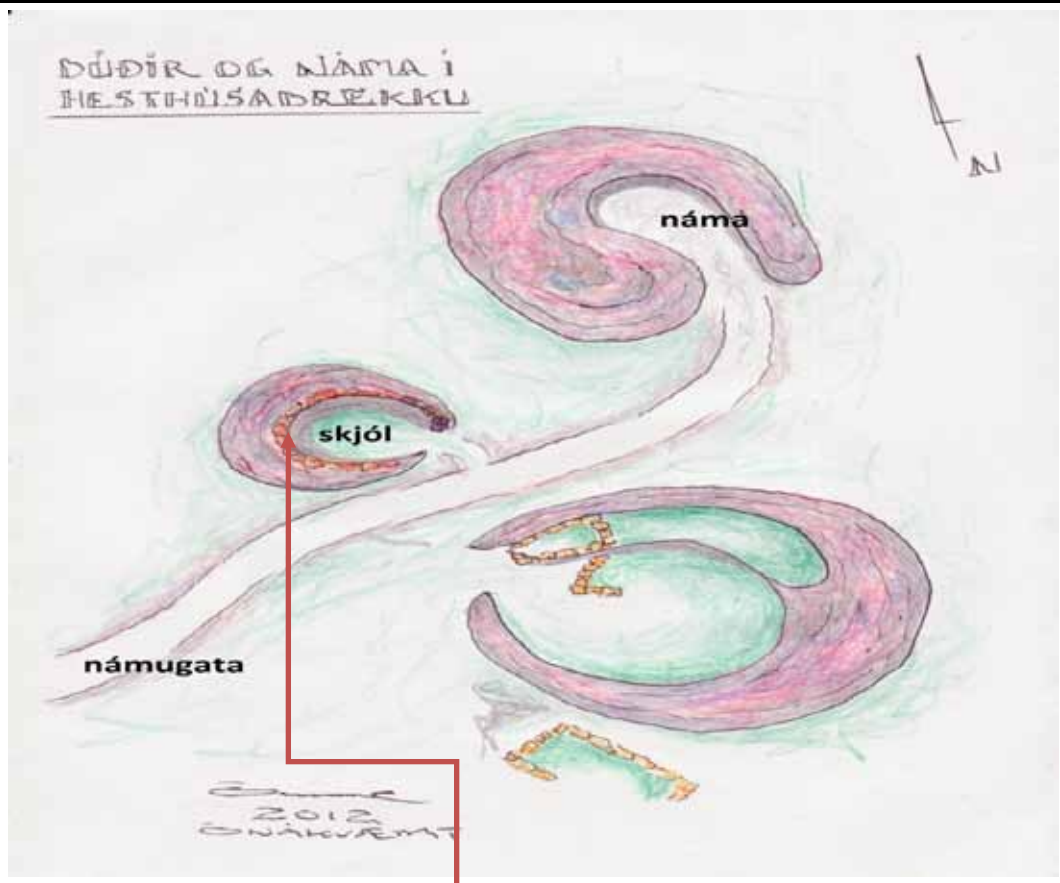

Athugasemd: Augljóst má telja að vegagerðarmenn hafi sótt ofaníbúð í vagnveginn í þessar námur, enda skammt austan vegarins. Hins vegar má sjá að síðar hafi verið sótt efni í námurnar, og auk þess er hefur efni verið til staðar rétt vestan við veginn, sem auglýnilega hefur verið tekið efni úr um langt skeið.

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 19
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Gata
Hnit:	6351406-2225614
Lýsing:	Gatan liggur að skjóli og námu austan í Hesthúsabrekku.
Uppdráttur:	
Ljósmynd:	
Til austurs	

Athugasemd: Örnefnið "Hesthúsabrekka" bendir til þess að þarna hafi vegagerðarmenn haft aðstöðu á lokakafla vegarins niður til Grindavíkur 1918. Sjá má enn glögglega móta fyrir veginum að bæði skjólinu og efnistökusvæðinu.

Fornleifakönnun

Nr./undirnr:	Landsnr. 2225826 - 30 - 20
Staður/dags:	Grindavíkurvegur 23/7 2012.
Tegund:	Skjól og náma
Hnit:	6351429-2225461
Lýsing:	Hleðslur (0.20 m) eru í gígum og efnistökusvæði ofan þeirra sést vel.
Uppdráttur:	 <p>DÚÐIR OG NÁMA Í HESTHÓLSADREKKU</p> <p>náma</p> <p>skjól</p> <p>námugata</p> <p>2012 SNÁKVÆMT</p>
Ljósmynd:	
Til vesturs	

Athugasemd: Um er að ræða þrjá gjall- og klepragíga, líklega eldri en Moshóll, er gaf síðar af sér allt hraunið umleikis. Sjá má móta fyrir hleðslum á þremur stöðum, auk þess sem gígveggirnir hafa gefið góð skjól fyrir austanáttinni. Búðir frá 1918.

„GRINDAVÍKURVEGIR“ saga og minjar

Ómar Smári Ármannsson fyrir Vegagerðina árið 2012

©Höfundarréttur:

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