



Gunnar Gunnarsson ræðir við Helga Hallgrímsson í hornfundarherberginu í Borgartúni 7. Gunnar hljóðritar samtalið og notar heyrnartólin til að heyra hvernig upptakan hljómar.

Helgi Hallgrímsson fyrrverandi vegamálastjóri

Gunnar Gunnarsson fékk Helga Hallgrímsson til fundar við sig 19. desember 2013 og síðan aftur 24. janúar 2014. Þeir ræddu um uppvöxt og skólagöngu Helga og störf hans hjá Vegagerðinni. Viktor Arnar Ingólfsson skrifaði samtal þeirra niður og er það birt í heild hér á eftir. Auk þessa samtals er einnig haft til hliðsjónar handrit að fyrirlestri sem Helgi hélt fyrir bekkjarsystkini sín úr Menntaskólanum í Reykjavík dagsett 27. febrúar 2013. Þess má einnig geta að stuttu eftir að Helgi lét af störfum hjá Vegagerðinni birtist við hann ítarlegt viðtal í Morgunblaðinu, sunnudaginn 4. maí 2003, bls. 24, ritað af Hildi Einarsdóttur. Það er auðfundið á timarit.is. Þótt mikið til sé fjallað hér um sama efni kemur ýmislegt fram í viðtali Hildar sem ekki er endurtekið hér.

Barnæska á Seyðisfirði

GG: Við byrjum á hefðbundnum nótum, að heyra frá þér hvar þú ert fæddur og uppalinn.

HH: Ég er fæddur á Seyðisfirði. Reyndar úti í sveitinni

þar, á bænum Selsstöðum um 10 km utan við kaupstaðinn, norðan megin. Þar átti ég heima fyrstu þrjú ár ævinnar.

Voru foreldrar þínir bændur þar?

Já, þau voru bændur þar, voru sveitafólk ofan af Héraði. Faðir minn var þá þegar farinn að missa heilsuna, var með asma. Þessvegna fluttu þau að læknisráði að sjó og síðan í kaupstaðinn. Héldu reyndar áfram að vera sveitafólk með smá búskap. Faðir minn lést svo þegar ég var sjö ára.

Hvar bjugguð þið á Seyðisfirði?

Þegar við fluttum í kaupstaðinn 1936 þá leigðum við í húsi sem var kallað Nýja húsið og hafði verið flutt frá Skálum á Langanesi og endurreist á Seyðisfirði rétt fyrir 1930. Þetta skilst mér að hafi verið fyrsta fjölbýlishúsið á Seyðisfirði, tvær hæðir, hvor tæplega 80 m² að grunnfleti, og þarna bjuggu fjórar fjölskyldur með samtals níu börn.



Húsið stendur ennþá beint á móti kirkjunni. Móðurafi minn og móðurbróðir bjuggu fyrir á Seyðisfirði og stórfjölskyldan rak búskapinn í sameiningu. Hvor fjölskylda átti sína kú og auk þess var afi alltaf með kindur. Tún Seyðfirðinga voru ýmist inni í bænum á þessum tíma eða í jaðri bæjarins. Tún afa var í inni í miðjum bæ og gaf af sér eitt kýrfóður. Okkar tún var aftur innan við bæinn og gaf af sér annað kýrfóður.

Stunduðu foreldrar þínar þá ekki aðra vinnu með?

Eftir að ég man eftir þabba var hann mest á sjúkrahúsinu á Seyðisfirði. Ég, satt að segja, man ekki eftir honum í vinnu. En móðir mín vann allt sem til féll.

Hvernig var efnahagurinn á þessum tíma, við þessar aðstæður?

Hann var frekar þröngur en þetta hafðist með sparsemi og þessum mörgu stöðum og búskapnum. Móðir mín seldi mjólk, hún vann í fiski, skúraði og gerði ýmislegt fleira. Þrjónaði mikið og seldi. Var sjálfstæður atvinnurekandi má segja. Allt kom þetta þannig út að það dugði.

Á hvaða aldri voru bræður þínir þegar faðir þinn dó?

Þeir voru 10 og 12 ára, ég var yngstur.

Manstu eftir honum?

Já, ég man eftir honum en þær minningar eru nokkuð brotackenndar. Hann var á spítala nánast samfelld síðustu tvö árin eða svo. Ég heimsótti hann auðvitað oft þar. Og aðeins man ég eftir honum heima en það er í litlum mæli. Það að missa foreldri sitt ungur, það leiðir svona til ákveðinnar stöðu á heimilinu ef svo má segja. Hann er þarna úr leik, er á sínum stað og ekki talað mikið um hann. Hann er á ákveðnum stalli. En hann var búinn að vera það veikur, þetta var langur aðdragandi og dauðinn kom ekkert á óvart.

Afkoma heimilisins breyttist ekki svo mikið þegar hann fellur frá?



Seyðisfjörður fyrir seinna stríð. Ljósmynd: Þjóðminjasafnið.

Nei, það held ég ekki. Ég hef stundum verið að hugsa um það síðar að hún kannski léttist frekar heldur en hitt.

En þú ert þarna ungur drengur á Seyðisfirði á stríðsárunum. Og þið bræður hafið gangið þar í barnaskóla, er það ekki?

Jú, jú, og stríðsárin eru náttúrulega umbrotatímar þarna og settu mjög mikinn svip á mannlífið.

Þú manst vel eftir þessum tíma?

Já, ég er orðinn 12 ára þegar stríðinu lýkur. Þarna eru þúsundir hermanna, Maður hefur heyrt ýmsar tölur um fjölda hermanna en á prenti hef ég séð að þeir hafi verið tvisvar til þrisvar sinnum fleiri en íbúarnir sem voru líklega líðlega 1000 í kaupstaðnum og Seyðisfjarðarhreppi.

Hvernig upplifðir þú komu hersins til Seyðisfjarðar? Voru hermennirnir fyrirferðarmiklir?

Herinn kemur til Seyðisfjarðar 1940 um vorið, reyndar aðal herafllinn dálítið seinna, líklega í júnílok. Áður höfðu komið einhverjir smáflokkar. En ég var þá bara 7 ára og man lítið eftir komunni sem slíkri. Hins vegar varð herinn mjög yfirþyrmandi á staðnum. Herinn byggði stór braggahverfi utan við bæinn en auk þess byggðu þeir dálítið af bröggum inn á milli húsa þó að líklega hafi verið reynt að sporna við því af hálfu bæjaryfirvalda. En stóru hverfin voru utan við bæinn að mestu leyti. Herinn setti fljótt mikinn svip á bæinn og bæjarlífið. Allir, sem vettlingi gátu valdið, fengu atvinnu, en hún hafði verið takmörkuð kreppuárin á undan. Samskipti hermanna við ungt fólk af báðum kynjum urðu allmikil og þeir hændu gjarnan krakkana að sér með sælgæti. Á mínu heimili var sú stefna tekin að hafa sem minnst samskipti við hermennina og var henni fylgt öll stríðsárin.

Nú voru gerðar loftárásir á Seyðisfjörð á þessum tíma. Manstu eftir þeim?

Já, ég man nokkuð eftir þeim. Í fyrra skiptið var loftárás gerð í byrjun september 1942. Þá stóðu yfir skipti á milli Breta og Bandaríkjamanna, og fjörðurinn var fullur af skipum sem voru að flytja Bandaríkjamennina til Seyðisfjarðar. Fyrir hádegi var ég í sendiferð út í frystihús. Þar leigðu margar fjölskyldur á Seyðisfirði geymsluhólf fyrir mat. Ég var að sækja einhver matvæli og var á leiðinni heim aftur framhjá hermannaþröggum sem voru þarna á ströndinni en dálítið innar en frystihúsið. Þá standa þar bresku hermennirnir úti í gættinni og góna upp í loftið, og ég fer þá að góna upp í loftið með þeim. Þá er flugvélin rétt að kasta sprengjunum. Kemur norðan yfir og flýgur skáhalt yfir fjörðinn og ég sé tvær sprengjur falla til jarðar.

Voru gefin einhver loftvarnarmerki?

Nei, það voru ekki gefin nein loftvarnarmerki og það var ekki hleypt af neinum skotum úr landi.

Voru engin viðbrögð við árásinni?

Ekki að hálfu Bretanna en það mun hafa verið skotið eitthvað af skipum. Fjörðurinn var fullur af skipum í tilefni skiptanna. Flugvélamóðurskip og herskip af öllum tegundum. Það mun hafa verið skotið eitthvað af flugvélamóðurskipinu.

Það var einhver búnaður til að gefa merki þarna, var það ekki?

Það var nú bara brunaflautan upphaflega en hún var stundum að klicka og þá áttu fallbyssuskot að koma í staðinn. En á meðan Bretarnir voru, þá var mjög lítið um loftvarnarmerki og engar árásir á bæinn fyrr en þetta.

Þarna slösuðust tveir drengir, annar missti fót en hinn slasaðist lítillega. Sástu þegar þeir urðu fyrir sprengjunni?

Ég var nokkur hundruð metrum frá og vissi ekkert um það fyrr en seinna að þeir höfðu slasast. Þeir voru yngri en ég svo ég þekkti þá ekkert. Maður var svo vitlaus að ég skynjaði enga sérstaka hættu eða vá og hélt bara áfram minni sendiferð.

Það var svo síðar sem þeir hittu El Grillo?

Það er seint í stríðinu, seinni part vetrar 1944. Þá voru gefin loftvarnarmerki skömmu fyrir hádegi og allir krakkar í skólanum lokaðir inni. Þá hittu þeir skipið en ekki ofansjávar. Sprengjan kom í skipið framan til rétt undir sjávarmáli og þar myndaðist stórt gat og skipið byrjaði að síga að framan. Það er síðan allan daginn að sökkva og afturendinn hvarf ekki í sjó fyrr en um kvöldið.

Þú varst í barnaskóla á Seyðisfirði náttúrulega og laukst þar barnaskólaprófi sem væntanlega hefur heitið svo þá. Vannstu með eða vannstu á sumrin á meðan þú varst þarna?



Foreldrar Helga, Málfríður Þórarinsdóttir og Hallgrímur Helgason.

Allir sem gátu unnu náttúrulega eitthvað. Alltaf annað slagið var dálítið um fiskvinnu, það var verkaður saltfiskur þarna. Reyndar var ein af afleiðingum stríðsins sú að fjörðurinn var meira og minna lokaður þannig að það var dálítið erfitt um útgerð. Kafbátagirðing lá þvert yfir fjörðinn og umferð um hana var takmörkunum háð. En samt var þarna saltfiskverkun og svolítil útgerð lengst af. Maður var í að breiða saltfisk og taka saman bara um leið og maður gat sémilega loftað einum fiski. Stundum komst ég í sendilsstarf og svo var auðvitað ýmis vinna við smábúskapinn sem maður tók þátt í. En það gafst líka góður tími til leikja og í minningunni er bjart yfir æskuárum mínum á Seyðisfirði.

En förstu á þessum tíma eitthvað í sumarvinnu annað?

Í sveit fór ég fyrst til lengri dvalar 11 ára upp á Hérað og var þar þrjú sumur.

Varstu þar hjá góðu fólki?

Já, hjá góðu fólki á Hofi í Fellahreppi. Ég var eini krakkinn á búinu. Meðal fastra starfa var að reka kýrnar og sækja þær. Svo var þar nú tíska eins og alls staðar á landinu að strákum var smíðað orf og maður var látinn slá og raka. Einnig að kljúfa tað og hreykja taði. Reyndar fékk ég að taka þátt í öllum bústörfum, eftir getu og þroska, og þarna lærði maður að vinna.

Þegar barnaskóla lýkur þá heldur þú áfram skólanámi.

Það var nú ekki alveg slítalaust því að ég var bara 12 ára þegar ég tók fullnaðarpróf samkvæmt einhverjum reglum sem þá voru praktiseraðar á Seyðisfirði og enginn skóli á staðnum í framhaldinu. Þannig að næsta vetur eftir fullnaðarpróf var ég mest að drolla. Í einhverri tímakennslu og reyndar var rekinn einhver skóli þarna í fjóra, fimm mánuði. Kennend tungumál og reikningur en lítið meira.

Voru þar allir sem luku fullnaðarprófi?

Ég man það nú ekki. Haustið 1946 var svo stofnuð gagnfræðadeild á Seyðisfirði. Þá fór ég í hana og reyndar

nokkuð margir af eldri nemendum 16, 17, 18 ára og allt upp í tvítugt. Þar gátu þeir lokið gagnfræðaprófi eða landsprófi. Mín skólaganga þar var þó ekki mjög löng því við fluttum til Reykjavíkur haustið 1947.

Námsár í Reykjavík

Hvað réði því að þið fluttuð?

Það var nú til þess að við gætum farið í skóla, ég og bróðir minn.

Var það þá einsýnt að þið vilduð halda áfram námi? Það var ekki sjálfgefið?

Móðir mín var mjög upptekin af því að maður yrði að læra eitthvað. Afla sér starfsréttinda. Og í hennar huga skipti minna máli á hvaða sviði þau réttindi voru. Þeir voru báðir vel hagir bræður mínir en ég ekki. Það var nokkuð ljóst að ég myndi ekki sækja nám sem krefðist mikillar handlagni. Þess vegna var nú þessi stefna tekin. Miðbróðirinn fór í Samvinnuskólann þetta haust líka.

Hvað fórstu að gera þegar þú komst hingað suður?

Veturinn eftir að ég fluttist suður var ég frekar heilsulitill.

Hvað hrjáði þig?

Það var þessi genetíski sjúkdómur, asminn. En ég tók samt landspróf um vorið en gerði lítið um sumarið annað en að bera út blöð og svoleiðis. Ég var svona hálf vankaður. Öll mín menntaskólaár vann ég á sumrin í Arnarholti á Kjalarnesi, þar sem Reykjavíkurborg rak vistheimili eða hæli fyrir ýmiskonar fólk sem hún þurfti að sjá fyrir.

Hvernig bar það til að þú komst þar að?

Það var í gegnum vinnumiðlun. Ég sótti um vinnu.

Hvernig starfsemi var þetta?

Það voru líklega 40-50 vistmenn. Þeir spönnuðu mjög vítt svið. Margir þeirra voru fatlaðir á einhvern hátt til

sálar eða líkama, sumir öryrkjar, en aðrir gátu unnið einfaldari störf við búskapinn, sem þarna var rekinn. Þarna voru einnig geðsjúklingar á lokaðri deild. Ég var afleysingamaður á sumrin. Var allt frá því að vera fjósamaður og upp í það að vera gæslumaður hinna geðsjúku. Ég kynntist því umönnun þeirra sem bjuggu við frumstæðan aðbúnað og sáralitla lækniástoð. Þeir sem bara voru slappir á taugum fengu róandi pillur en hinir sem voru veikari á sálinni fengu kannski raflost stöku sinnum. Mér hefur alltaf þótt fólk á jaðrinum áhugavert og ég held að það séu áhrif frá Arnarholti. Þarna voru margir skrytnir karakterar, sumir skemmtilegir og nokkrir þekktir í höfuðborginni á þeim tíma eins og t.d. Óli Maggadon.

En síðan þegar þú lýkur landsprófi ferðu í menntaskóla hér í Reykjavík?

Já, eins og leið lá. Ég tók reyndar landsprófið utanskóla við Menntaskólann. Námið þar rakti sig edlilega og þetta var áhyggjulaust líf að flestu leyti. Ég var töluvert í íþróttum á þessum árum og það hjálpaði til við að gera lífið skemmtilegt. Það var alveg áhyggjulaust þar til maður fór að velta fyrir sér hvað tæki við að loknu stúdentsprófi.

Varstu í vafa um hvað þú ættir að velja?

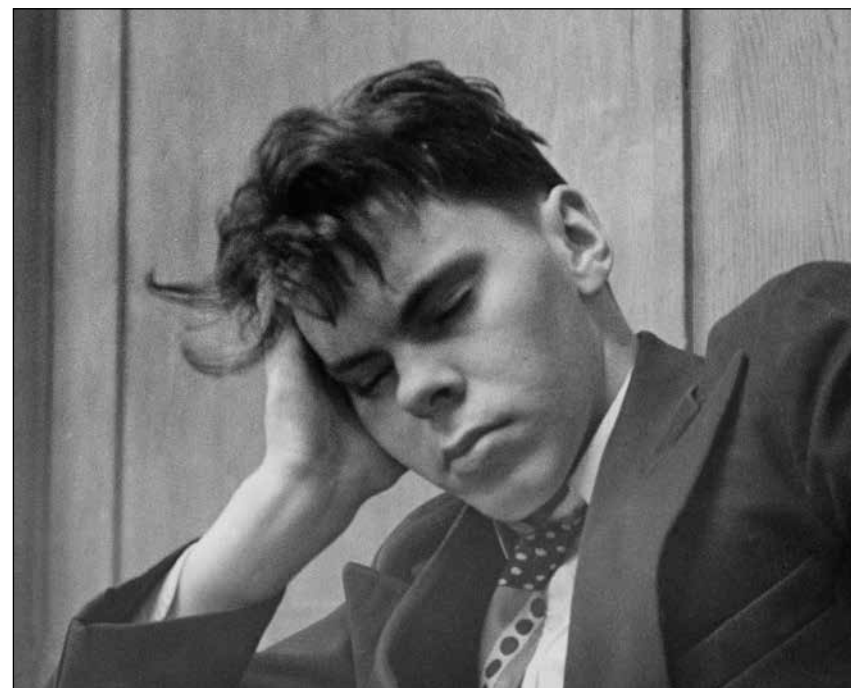
Já, ég var dálítið óráðinn í því. Þessi dvöl mín í Arnarholti hafði að ýmsu leyti áhrif á mig. Ég fékk t.d. á tímabili áhuga á geðlækningum og var jafnvel að hugsa um að fara í þær en fór svo að kynna mér þetta og komst að raun um það að menn yrðu að fara fyrst í almenna lækniástoð, læra alla þessa doðranta um líkamann og ég hafði ekkert sjálfstraust í það.

En hvernig líkaði þér að vera í menntaskóla og hvernig var umhverfið þar, kennarar og samnemendur. Líkaði þér það vel?

Já, ég get ekki sagt annað. Maður hafði auðvitað misjafnar mætur á námsgreinunum eins og gengur og það yfirfærðist gjarnan á kennarana. Tengslin við bekkjarfélagana urðu auðvitað mikil á fjórum árum og þessi tengsl eru ennþá í fullu gildi.

Hver var rektor þá?

Þarna var Pálmi Hannesson rektor. Hann hafði góða stjórn á öllu og engin vandamál þangað til í sjötta bekk en þá hljóp bekkurinn dálítið útundan sér. Það var tíðkað einu sinni til tvisvar á vetri að fara í menntaskólaselið sem er í Reykjadal, rétt ofan við Hveragerði. Það var búið að ákveða að fara í Selið og sumir voru búnir að nesta sig til fararinnar. Þá kom eitthvað fyrir þannig að Pálmi taldi æskilegt að fresta ferðinni um eina viku. Þeim, sem voru búnir að nesta sig, leist ekkert á þá ráðstöfun og vildu ólmir fara. Það endaði með því



Helgi við nám í Menntaskólanum í Reykjavík.



Í brúavinnu við Jökulsá í Lóni 1952. Sigurður Björnsson brúasmiður, Helgi Hallgrímsson stúdent, Sigga ráðskona, Jónmundur (líklega Jónsson) frá Möðruvöllum í Kjós, Hugí Jóhannesson smiður og Björn, sonur Sigurðar brúasmiðs.

að það var farið og þegar Pálmi heyrði að menn vildu fara þá sagði hann, „Ég kem þá með ykkur sjálfur“. Og hann gerði það. Svo fór það þannig að nokkrir fengu full mikið af nestinu og voru reknir úr skóla. Sumt af því voru menn sem bekkurinn hafði aldrei séð vín á áður, og fannst hart að reka menn svona fyrir fyrsta brot. Þannig að það var samþykkt á miklum hitafundi að skrópa einn dag. Það gerðum við, gengum úr skólanum, og allir fóru heim. Pálmi gat ekki látið þetta ganga yfir sig refsingarlaust og okkur var hegnt með því að auka námsefnið til stúdentsprófs. Síðan höfum við haldið því fram að við höfum tekið „stúdentspróf hið meira“. Einnig lækkaði hann alla í hegðunareinkunn.

Hvernig fór fyrir þeim sem voru reknir úr skóla? Fengu þeir að ljúka námi og útskrifast?

Þeir tóku allir stúdentspróf utanskóla þetta sama vor. Það var hefðin í Menntaskólanum í Reykjavík að þótt mönnum væri vikið úr skóla þá var þeim heimilað að ganga til prófs.

Þá komum við aftur að valinu á náminu. Þegar þú hverfur frá geðlækningunum, hvað var það þá sem vakti áhuga þinn?

Ég var líka með sveitamannsdrauma á þessum tíma eins og stundum áður og síðar, og var eitthvað að hugsa um landbúnaðarverkfræði, ég hafði einhverjar hugmyndir um að það væri eitthvað til sem hétu svo. Og gerði það í því að ég gekk

á fund Páls Zóphóníassonar sem þá var búnaðarmála- stjóri til að afla mér nánari upplýsinga um nám og starfsmöguleika í þessu. En það var ákaflega stutt heimsókn og bar engan árangur.

Var það þér að kenna eða honum?

Mér fannst það honum að kenna en honum hefur sjálfsagt ekki litist á piltinn.

Þá endarðu í verkfræðinni?

Já, sumarið eftir stúdentspróf var ég í brúavinnu hjá Sigurði Björnssyni brúasmiði. Fyrst vestur í Dölum og Reykhólasveit og austur í Lóni síðast. Byrjaði reyndar hérna upp á Sandskeiði þar sem verið var að styrkja brýr vegna flutninga að Sogsvirkjun sumarið 1952. Sigurður Jóhannsson sem kenndi mér stærðfræði í menntaskóla, síðar vegamálastjóri, útvegaði mér þessa vinnu. Hann vann hjá Vegagerðinni þá þegar og kenndi meðfram.



Jökulsá í Lóni brú í byggingu 1952.



Sigurður Jóhannsson var kennari Helga í menntaskóla og síðar yfirmaður hans hjá Vegagerðinni. Myndin er tekin 1. febrúar 1956 þegar Sigurður tók við embætti vegamálastjóra af Geir G. Zoëga.

Voru einhverjir í flokki Sigurðar sem þú sást síðar þegar þú réðst til Vegagerðarinnar?

Fyrst þegar við vorum hérna á Sandskeiðinu sá ég bæði Jónas Gíslason og Hauk Karlsson. Þá voru flokkarnir saman, þetta var það snemma. En síðan í flokknum hjá Sigurði voru Hugi Jóhannesson og Björn Sigurðsson, sonur Sigurðar. Þeir voru burðarásarnir í flokknum.

Hvernig stóð á því að þú varst bara eitt sumar í brúavinnu?

Ég ætlaði í brúavinnu árið eftir líka og hafði samband við Sigurð Björnsson en þá sagði hann að ég væri of seinn að sækja um, hann væri búinn að ráða í flokkinn. Þá fór ég í Landssmiðjuna það sumar og síðan um jól og áramót. Það var mikið að gera þar um þetta leyti.

Hvaða verk vannstu í smiðjunni?

Ég var aðstoðarmaður og lærði að rafsjóða og um sumarið var það aðalverkefnið. Það var verið að byggja áburðarverksmiðjuna í Gufunesi og Landssmiðjan var þar með tanksmíði og fleiri verkefni. Sumarið eftir fór allt í að læra landmælingar. Fyrri hlutinn í að læra og svo tókum við að okkur fyrir fast verð, að mæla upp eitt sveitarfélag.

Hvaða sveitarfélag var það?

Prófverkefni í landmælingum hérna heima var að jafnaði að mæla upp eitthvað svæði og gera kort af því. Þessi árgangur tók að sér að mæla Gerðar í Garði eða Garðinn eins og hann er gjarnan nefndur. Við sömdum við Zophonías Pálsson skipulagsstjóra um greiðsluna. Þetta var ákaflega lærdómsríkt en ég held að við höfum ekki farið vel út úr þessu fjárhagslega. Verðið var lágt en verkefnið var miklu stærra en krafist var sem prófverkefnis. Við gerðum ekkert annað þetta sumar en að læra mælingar og fara í þetta verkefni. Þetta var gagnlegt fyrir sveitarfélagið og skipulagsstjóri var þeirra umboðsmaður í þessu. Og gott fyrir okkur að æfa okkur. Svo var ég aftur í landmælingum næstu tvö sumur hjá Raforkumálaskrifstofunni sem nú heitir Orkustofnun.

Hvað varstu að mæla þá?

Þá var verið að byrja að mæla fyrir loftmyndakortagerð og var tiltölulega fjölmenn sveit í því að mæla þríhyrninganet og hallamæla. Fyrri sumarið mest á Héraði en nokkuð á Miðhálandinu. Seinna sumarið allt á Miðhálandinu. Það voru fyrstu mælingar til undirbúnings virkjunum í Þjórsá.

En námið í verkfræðinni hér heima var þá ekki nema þrjú ár, var það? Það varð að fara erlendis til að ljúka því námi?

Það var nú þannig með námið í verkfræðinni hér heima að það var eiginlega lítið nám í verkfræði. Fyrrihlutinn var mestallur í stærðfræði og eðlisfræði og skyldum greindum. Almenn undirbúningsfræði og satt að segja vorum við margir orðnir dálítið þreyttir á þessu að sjá aldrei neitt sem tengdist praktísku námi.

Þá varstu að leita til útlanda eftir þessi þrjú ár hér og fórst hvert?

Til Kaupmannahafnar, í Tækniháskóla Danmerkur (DTH).

Hvað olli því?

Það var nú bara einfaldast. Það var samningur á milli skólanna um að próf úr fyrri hluta hér gildi þar.

Fóru flestir úr verkfræðinni til Danmerkur?

Já, en um þetta leyti fóru menn að fara mikið til annarra landa en Danmerkur. Sumpart byggðist það á því að hérna heima voru mjög ströng inntökuskilyrði í deildina þannig að það voru tiltölulega fáir sem hún tók við. En áhugi á verkfræði á þessum árum var mikill og margir fóru beint til náms til annarra landa og einnig sumir eftir fyrrihlutann hér. Fóru til Þýskalands, Svíþjóðar eða Noregs.

Hvaða ár er það sem þú byrjar í DTH?

Það er haustið 1955 og ég var þar í tvö og hálf ár.

Varstu samfelld úti þennan tíma?

Ég kom heim sumarið 1956 og vann þá í mælingum hjá Raforkumálaskrifstofunni. Það varpar reyndar svolitlu ljósi á þessa tíma að þá voru gjaldeyrismál í mjög flóknu kerfi, svokallaður bátagjaldeyrir, þar sem skráð gengi var eitt og svo var álag eftir því hvað þú ætlaðir að nota peningana í. Námsmenn og sjúklingar fengu yfirfærslur á skráðu gengi. Þannig að nám í útlöndum var tiltölulega ódýrt miðað við það að vera hérna heima.

Fenguð þið einhver námslán?

Já, það voru námslán. Við fengum yfirfærslu á þriggja mánaða fresti. Ætli námslánin hafi ekki svarað einni þriggja mánaða yfirfærslu á ári.

Þú nefndir undirbúninginn hérna heima í verkfræðinni, það hefði ekki verið mikil verkfræði í því. Hvernig var samt sá undirbúningur fyrir námið í Danmörku?

Hann var ágætur þegar komið var út til Danmerkur. Þessi breiði grundvöllur sem var lagður hér var nú að einhverju leyti byggður á dönskum námsskrám fyrir fyrrihlutann þar. Þannig að okkur fannst við standa alveg jafnfætis Dönum og höfðum reyndar eitt fram yfir þá. Við höfðum yfirleitt meiri vinnureynslu og sérstaklega í mælingum. Höfðum lært mælingarnar í fyrrihlutanum og vorum velflestir búnir að vinna eitthvað við það.

En hvernig gekk þér með tungumálið, dönskuna?

Nefndu það ekki. Á námsárunum í menntaskóla var ég nokkuð jafnvígur á fög nema tungumál. Ég gat lært



Helgi á námsárunum í Kaupmannahöfn. Myndin er hluti hópmyndar.

málfræðina og ritmálið en ég átti erfitt með talmálið og hef alltaf átt. Og danska er alveg sérlega erfið í framburði.

Nú hefur örugglega verið mikil samheldni meðal Íslendinga þarna. Og það hefur kannski ekki hjálpað til við dönskunámið. En í tímum hafið þið orðið að klæmast á dönskunni?

Já maður reyndar komst af, því að námið var ákaflega mikið í verkefnaformi. Hver og einn fékk sitt skrifborð á teiknistofu. Þar unnu menn sín verkefni sem stóðu í tvær, þrjár, fjórar vikur hvert og höfðu prófessor eða leiðbeinanda til að leita til. Í tímum þurfti fyrst og fremst að hlusta. Það var ekki mikið um að það væri tekið upp. Þannig að maður komst í gegnum námið með ótrúlega litla kunnáttu í talmálinu. Í verkefnunum gildi hins vegar ritmálið. Öll málakennslan í menntaskólanum hafði reyndar snúist um ritmálið þannig að sú kennsla kom sér ágætlega að því leyti.

Hvar bjóstu þegar þú varst þarna í DTH?

Fyrsta veturinn bjó ég úti í bæ, leigði herbergi, ekki langt frá miðborginni. Og ekki langt frá skólanum heldur. Síðan komst ég inn á stúdentagarð í byrjun



Verkfræðinemar í Kaupmannahöfn og konur. Frá vinstri talið Sigfús Örn Sigfússon, Margrét Schram, Helgi Hallgrímsson, Svava Gísladóttir (eiginkona Guðmundar Óskarssonar sem tók myndina) og Páll Sigurjónsson.

annars árs. Það fyrsta sem námsmenn gerðu þegar þeir komu til Kaupmannahafnar var að kaupa sér notað reiðhjól. Maður ferðaðist á þessu allan tímann. Með slíkt farartæki í höndunum, varð val á búsetu léttara.

Hvernig var með fæðisöflun. Var borðað í mötuneytum?

Það var mötuneyti í skólanum. Þar borðuðum við yfirleitt eitthvað í hádeginu. Svo var stúdentamötuneyti sem hét því virðulega nafni Kannibalinn (mannætan). Það var líka opið seinni partinn og þar var hægt að fá heitan mat. Á stúdentagarðinum var síðan nokkur aðstaða til matargerðar og var hún auðvitað notuð.

Hvernig var námið? Var hægt að sérhæfa sig í einhverjum tilteknum greinum innan verkfræðinnar eða var þetta meira svona almennt nám?

Fyrst var þetta nokkuð almennt en síðan stóð valið á milli nokkurra sviða. Í byggingarverkfræðinni voru aðalsviðin húsbyggingar, rennslisfræði og burðarvirki. Síðan valdi maður sérstakt verkefni sem lokaverkefni innan sviðsins.

Hvað valdir þú?

Ég valdi burðarvirkin.

Af hverju það?

Það er góð spurning. Mér fannst burðarþolsfræði mjög áhugaverð grein innan byggingarverkfræðinnar og líklega voru þarna í aðra röndina áhrif frá þessu sumri í brúargerðinni.

Að það hafi lagt línurnar varðandi þitt áhugasvið?

Já mér finnst það sennilegt.

En ef við hverfum aðeins frá náminu yfir í skemmtanalífið í Danmörku. Var það ekki skrautlegt á köflum?

Jú, það var náttúrulega mikil samheldni meðal Íslendinganna og menn héldu býsna vel hópinn. Óskynsamlega

mikið reyndar með tilliti til þess að hafa ætlað sér að kynnast tungu og þjóðlífi Dana. Stúdentafélag var þarna með nokkuð öfluga starfsemi. Blöðin komu frá Íslandi og það var svokallað blaðakvöld einu sinni í viku og þar mættu menn gjarnan.

En nú hef ég heyrt nöfn eins og Rauða nellan. Stunduðuð þið þessa staði?

Varla er hægt að segja að menn hafi stundað þetta en menn komu á þessa staði. Rauða nellan var kannski sá staður sem komst næst því að hægt væri að segja að menn stunduðu. Þar var oft fjölmennt af Íslendingum um helgar. Þar nutum við reyndar sérstakrar velvildar. Út af þessu gjaldeyriskerfi þá vorum við tiltölulega fjáðir af námsmönnum að vera. Við gáfum eitthvað í þjórfé, og dyravörðurinn réði því hverjir komust inn. Það var gjarnan mikil þröng fyrir utan Nelluna, sérstaklega um helgarnar. Við gáfum honum eitthvað um leið og hann hleypti okkur inn og það þýddi það að hann hleypti okkur inn, gjarnan umfram aðra.

Nú hefur margur íslenskur stúdentinn í Kaupmannahöfn hrasað í námi þar. Voru einhverjir samtíða þér þarna sem lentu í því að þurfa að hverfa frá námi vegna erfiðleika með vín?

Það kom náttúrulega alltaf fyrir þarna að menn hættu námi, líka á mínum tíma, en það var orðið miklu sjaldgæfara. Þá var þessi gríðarlegi munur frá Reykjavík til Kaupmannahafnar að minnka. Reykjavík var orðin borg og það voru skemmtistaðir hérna.

En ekki bjór.

Það voru tiltölulega fáir sem hættu námi á þessum árum og ég man ekki eftir neinum sem hætti námi vegna vandamála með skemmtanalífið eða vín, frekar að menn höfðu verið óheppnir í vali á námi. Námsráðgjöf var óþekkt á þessum árum og námið svaraði ekki alltaf þeim

væntingum sem bundnar voru við það.

Varstu kominn í sambúð á þessum tíma?

Nei, nei. Ég kynntist reyndar Margrétu konunni minni í Kaupmannahöfn þegar ég var að læra. Langflestir námsmenn voru einhleypir. Svo voru þarna eldri menn sem voru þá í framhaldsnámi og voru jafnvel að vinna með, þeir voru gjarnan fjölskyldumenn.

Þegar þú varst að ljúka námi þarna úti í Kaupmannahöfn. Varstu þá farinn að huga að framtíðinni og horfa jafnvel til vegagerðar?

Ekki get ég sagt það.

Ráðinn til Vegagerðarinnar

Hvernig bar það til að þú byrjaðir að vinna hjá Vegagerðinni?

Við vorum þarna samferða í námi ég og Sigfús Örn Sigfússon sem var fæddur og uppalinn í Vegagerðinni ef svo má segja. Faðir hans var Sigfús brúasmiður Kristjánsson. Sigfús Örn hafði verið í vinnu hjá Vegagerðinni alla sína tíð. Um haustið 1957 kemur Sigurður Jóhannsson út og var þá orðinn vegamálastjóri. Þá var einhver fyrirsjáanleg hreyfing á verkfræðingum hjá Vegagerðinni og hann býður okkur Sigfúsi út í mat á gott veitingahús í Kaupmannahöfn, og bauð okkur vinnu þegar námi lyki. Við þekktum hann náttúrulega, bæði frá kennslu og fyrri samskiptum.

Þetta gerist þá þannig að þú sækir ekki um heldur er leitað til þín?

Það má orða það svo. Ég sótti reyndar aldrei um stöðu hjá Vegagerðinni fyrir en um stöðu vegamálastjóra. Á þessum tíma var hefð fyrir því að menn klifruðu upp stöðustigann án auglýsinga og umsókna.

Það er athyglisvert en þú hefur þegið þetta umhugsunarlaust eða lítið?

Tiltölulega umhugsunarlítið. Ég var þá að ljúka við brúarverkefni sem var lokaverkefni mitt í náminu og var innifalið í þessu atvinnutilboði að við fengjum að hanna brýr og hafa umsjón með byggingu þeirra en yrðum samt að vera í vegagerð með.

Hvenær laukstu svo námi?

Í janúarlök 1958.

Og kemur þá strax heim?

Já, og byrjaði að vinna, að hanna brýr. Um þetta leyti var verið að festa í sessi umdæmaskiptingu á landinu og ég varð umdæmisverkfræðingur á Austurlandi. Það fylgdi því þá að gera áætlanir um vegagerð þar og skipuleggja hana.

Voru það þá svipuð verkefni og umdæmisverkfræðingar og svæðisstjórar unnu síðar. Almennt yfirlit yfir allri starfsemi Vegagerðarinnar?

Jú, nema þetta var miklu minni binding þá. Maður var þarna bara lungann úr sumrinu en utan þess tíma voru farnar styttri ferðir ef þurfti.

Þú fluttir ekki austur?



Gömul vegvísun við vegamót Austurlandsvegur og Fagradalsbrautar. Myndin er tekin í norðaustur og þarna er vísað á Egilsstaðabýlið sem er þá á vinstri hönd.



Vegamælingamenn á Austfjörðum 1960 frá vinstri: Svanur Sveinsson, Ólafur Bessi Friðriksson frá Birnufelli í Fellum Helgi Hallgrímsson, Egill Jónsson verkstjóri Reyðarfirði.

Nei. Svo var maður í brúarhönnun eða þeim verkum sem til féllu að vetrinum á skrifstofunni, ótengt umdæminu.

Hvar bjóstu þegar þú varst fyrir austan?

Ég bjó mest í skúr sem var á lóðinni í Fellabæ. Vegagerðin hafði þar lóð fyrir flokk sem hafði þar fastan útgerðarstað og þar var mótuneyti.

Hverjir sáu um að hlutirnir gerðust í umdæmunum?



Einar Jónsson yfirverkstjóri, Lagarfljótsbrú í baksýn.

Það gerðu heimamennirnir, verkstjórnarnir. Á þessum tíma var yfirleitt frekar lítið um að vera að vetrinum. Þjónustan var í lágmarki.

Hverjir voru verkstjórnar þarna þegar þú byrjar?

Egill Jónsson var nýlega tekinn við sem yfirverkstjóri á Héraði og fjörðum með aðsetri á Reyðarfirði en hann var ekki með Vopnafjörð, Breiðdal og Berufjörð. Hann hafði undir sér marga verkstjóra. Jón Guðlaugsson var verkstjóri á Vopnafirði, en Eyfirðingurinn Magnús Sigurðsson stýrði verkum sunnan Breiðdalsheiðar en var þar bara á sumrum.

Var þá Helgi Gíslason frændi þinn byrjaður hjá Vegagerðinni?

Já fyrir löngu, en hann hafði alltaf sinnt kennslu að vetrinum. Hann var þó hættur því þegar þarna var komið sögu og orðin fastur ársmaður.

Helgi varð síðar héraðsstjóri á Egilsstöðum.

Dvöl í Evrópu

En síðan verða aðeins skil á milli þín og Vegagerðarinnar? Þú hverfur til annarra starfa erlendis um tíma, var það ekki?

Það var í gegnum Vegagerðina sem ég fór út. Það byrjað þannig að það var verkfall hjá verkfræðingum sumarið 1961 og við fórum í brúarvinnu, við Sigfús Örn. Til Sigfúsar Kristjánssonar. Við skiptum okkur bara ekkert

af teikningum. Sigfús Örn var að smíða og ég var í jarðvinnu, beygja járn og svona ýmislegt.

Þetta var almenn deila verkfræðinga hjá ríkinu. Þetta var ekki bara bundið við Vegagerðina?

Nei, það voru allir verkfræðingar. En það var aðeins byrjað áður að þreifa á því að ég kæmist út í eitt ár eða svo og þegar þetta verkfall skall á var hert á því og ég fór út haustið 1961. Árni Pálsson var milliliður í því. Bekkjarbróðir hans frá DTH stjórnaði þessu fyrirtæki sem ég vann hjá, Chr. Ostfeld & W. Jónson sem nú er Cowiconsult í Kaupmannahöfn.

Varstu styrktur af Vegagerðinni eitthvað í þessu?

Ég fékk bara laun þarna úti. Vann þarna í tæpt ár og fékk svo styrk frá Norræna vegtæknisambandinu til að kynna mér brúagerð í Norður-Evrópu. Ég ferðaðist um alla Norður-Evrópu haustið 1962, fyrst um Skandinavíu og Finnland. Síðan niður til Evrópu, Þýskalands fyrst, svo Sviss, Frakklands, Hollands og Bretlands.

Var það ekki bæði fróðlegt og skemmtilegt?

Það var bæði fróðlegt og skemmtilegt en erfitt ferðalag. Ég hafði kynnst brúaverkefnum og unnið við þau hjá stóru ráðgjafarfyrirtæki þetta ár í Danmörku og hafði séð í hvaða átt þróunin stefndi. Það var verið að einfalda brýr frá því sem við vorum vanir hér heima. Meira um plötubrýr yfir lengri höf. Bitar voru færri í bitabrúm. Þróun sem fylgdi því að mannaflinn var að verða hlutfallslega dýrari en efnið ódýrara. Þetta sá maður í Danmörku og það var enn undirstrikað í ferðinni um þessi Evrópulönd. Sérstaklega reyndar í Þýskalandi þar sem mér fannst þróunin vera komin lengst í þessu.

Satt að segja olli það mér nokkurri undrun í þessari ferð að brúagerðin stóð í föstum hefðum í hverju landi þannig að brúagerð í Frakklandi var töluvert öðruvísi en brúagerð í Þýskalandi. Mér fannst Þjóðverjarnir vera komnir töluvert lengra í praktískum útfærslum. Aftur á móti höfðu Frakkar það orð á sér að koma með góðar hugmyndir. Þeir voru t.d. frumkvöðlar í spenntri steypu sem var þá að ryðja sér til rúms. Þjóðverjar voru á þessum árum að bæta við hraðbrautakerfi sitt, byggja brýr yfir dali. Þeir voru mikið í bitabrúm yfir nokkuð mörg höf. Þær gátu verið langar og höfin stór en þeir voru ekki mikið í hengibrúm, fannst mér. Frakkarnir voru aftur á móti að byggja stórar hengibrýr. Bretarnir sömuleiðis. Það sem maður lærði fyrst og fremst var að það var verið að einfalda alla hluti. Svona grindarbitar t.d., sem voru hér áður mikið tíðkaðir, þeir voru alveg horfnir. Það voru að koma meiri og stærri tæki til að framkvæma hlutina. Kranar á byggingarstöðum og flutningatæki til að flytja stórar einingar að.

Hvernig ferðaðist þú, með almenningssamgöngum?

Já mest með járnbrautarlestum.

Varstu einn á ferð?

Ég var einn á ferð. Sérstaklega fannst mér þetta erfitt í Þýskalandi því þar var verið að skoða brýr og önnur mannvirki allan daginn og svo var manni boðið út á kvöldin líka. Þetta tók á.

Þú hefur ekkert verið að guma af tungumálakunnáttu þinni. Þetta hefur kannski verið erfðileikum bundið?

Það var allt í lagi á Norðurlöndunum og einnig í Þýskalandi þar sem menn vildu gjarnan tala ensku. Þar var



Ytri Rangá hjá Hellu. Þegar Helgi er að hefja störf við brúahönnun eru svona grindarbitar á undanhaldi. Efnismeiri stálbitar (I-bitar) og spennsteypa tekur við.

maður nokkurn veginn á jafnræðisgrundvelli, hvorugur átti þetta sem móðurmál. Í Frakklandi vildi hins vegar helst enginn tala annað en frönsku, og þrátt fyrir tveggja vetra frönskunám í menntaskóla var færnin í henni ekki mikil.

Starf á brúadeild

Síðan kemur þú heim 1962 og ert í sömu störfum áfram?

Já, fram á miðjan sjöunda áratuginn. Þá hætti ég sem umdæmisverkfræðingur og fer alfarið í brúadeildina þar sem Árni Pálsson var yfirmaður.

Hver voru þín kynni af Árna. Hann var nokkuð formlegur, var það ekki?

Árni var yfirmaður okkar Sigfúsar Arnar að vetrinum. Hafði verið það frá byrjun. Hann þeraði okkur, var svona formlegur eins og þú segir. Og við þéruðum hann. Allt gekk það vel. Þegar við vorum búnir að vera í nokkra mánuði fannst honum ástæða til að bjóða okkur dús. Það gerði hann á þann hátt að hann bauð okkur heim, seinni part dags á laugardegi, og veitti mjög vel. Hann var höfðingi heim að sækja. Veitti viskí og bauð okkur dús.

Hann var einhleypur?

Já, hann var einhleypur.

Og bauð ykkur dús með formlegum hætti? Hvernig kom hann orðum að því?

Ég man það nú ekki orðrétt lengur, en það var talað um það sérstaklega. Það var ekki þannig að hann hætti að þera okkur allt í einu heldur sagði hann eitthvað á þá leið að nú væri tími til kominn að hætta að þerast. Og svo skáluðum við fyrir því.

Rugluðust menn ekkert í ríminu fyrst á eftir?

Ekki teljandi held ég.

Þú ert þarna í allnokkur ár sem deildarverkfræðingur á brúadeild. Við ýmis verkefni að etja?

Árni var þá eini maðurinn sem helgaði sig brúamálum alfarið. Og hann var mikill hönnuður. Hann hafði hannað brýr eins og Hvítárbrúna við Hvítárvelli og allar hengibrýrnar höfðu verið hannaðar undir hans stjórn. Þess má geta að Hvítárbrúin var valin athyglisverðasta verkfræðiaftek þriðja áratugar tuttugustu aldar á 90 ára afmæli Verkfræðingafélags Íslands.

Ég hef heyrt að hann hafi verið fáskiptinn.

Hann var venjulega frekar fáskiptinn en allra manna glaðastur í samkvæmum og heilmikill húmoristi þegar það átti við og þá góður sögumaður.

Hefur hann þá bara verið svona feiminn?

Það gæti verið en ef til vill var þetta gamla embættis-mannahefðin, þar sem formleg framkoma var reglan.

Á þessum árum þegar þú varst deildarverkfræðingur, manstu eftir einhverjum sérstaklega áhugaverðum mál-



Starfslok Árna Pálssonar yfirverkfræðings brúadeildar 1967 og Helgi tekur við starfinu. Brúasmíðir skála við verkfræðingana. Frá vinstri: Haukur Karlsson, Helgi Hallgrímsson, Jónas Gíslason, Hugi Jóhannesson, Árni Pálsson, Þorvaldur Guðjónsson og Sigfús Kristjánsson.



Brú yfir Eldvatn hjá Ásum sem Helgi segir frá. Brúin var byggð 1965 með miðstöpli sem stóð á hraundrangi í miðjum árfarveginum. Í miklu hlaupi í nóvember 1966 hvarf þessi drangur og stöpullinn með. Einnig gróf undan stöpli á austurbakkanum. Leifarnar af brúnni löfðu uppi í tæpa þrjá mánuði en síðan féll hún.

um eða atvikum sem komu upp? Þarna eru ýmsar framkvæmdir í gangi hér, t.d. á höfuðborgarsvæðinu á þessum tíma.

Fyrstu mislægu gatnamótamannvirkin á höfuðborgarsvæðinu komust á dagskrá á þessum árum og einnig ný brú á Elliðaár en voru þó ekki byggð fyrir en á árunum 1968-1970. Þetta voru plötubrýr eða brýr með lágum en breiðum bitum, hefðbundin útfærsla á brúm við þessar aðstæður. Yfirbygging þeirra allra var úr eftirspenntri steypu og voru þetta fyrstu brýr af þeirri gerð sem hannaðar voru hér á landi. Árin á undan höfðum við frumhannað þjóðvegakerfið á höfuðborgarsvæðinu í samráði við sveitarfélögin, þó að skipulagsvinnu þeirra væri ekki lokið. Kom þetta sér vel við skipulagsvinnuna

þegar henni vatt fram, þó að einhverjar breytingar yrðu í endanlegu skipulagi.

En hvað með brýr á þjóðvegakerfinu?

Þar voru næg verkefni eins og jafnan. Mér er ein framkvæmd þó einna minnisstæðust frá þessum árum. Ekki var það af því að mannvirkið væri sérlega stórt heldur er það aðdragandinn og eftirmálin sem valda því. Um miðjan sjöunda áratuginn á að brúa Eldvatn hjá Ásum í Vestur-Skaftafellssýslu. Það er verið að breyta veginum austur í Klaustur sem hafði verið miklu ofar í erfiðu landslagi og yfir þrönga brú að fara, færa veginn niður að Ásum. Þarna var gömul brú en enginn vegur áfram nema niður í Meðalland. Það var þekkt að jökulhlaup komu þarna og höfðu flæmst um hraunið



Nýjar áskoranir brúaverkfræðinga á sjöunda áratugnum voru umferðarbrýr. Þær þurftu að vera með plötum eða lágum en breiðum burðarbitum. Mislæg gatnamót Miklubrautar og Reykjanesbrautar. Syðri brúin var byggð 1970.



Helgi Hallgrímsson við Jökulsá á Breiðamerkursandi 1967. Brúarverkfræðingurinn þungt hugsi.

fyrir austan brúna. Þó ekki alltaf tekið í sundur veginn því að hann lá niður með ánni og niður í Meðalland en vatnið dreifðist út um allt hraun. Það urðu dálítið skiptar skoðanir um hvernig ætti að brúa þarna. Ég vildi brúa þarna í einu lagi þar sem gamla brúin var og loka fyrir með varnargörðum og vegi. Árna leist ekki vel á þetta, vildi byggja fleiri brýr. Björn Ólafsson (f. 1930, d. 1992) var þá umdæmisverkfræðingur á Suðurlandi og hann stóð með mér í þessu. Og endirinn var sá að við höfðum okkar í gegn og þarna var byggð brú yfir gamla farveginn, töluvert stærri en sú gamla og síðan gerðir varnargarðar til að veita hlaupvatninu undir hana. Svo skeður það ári síðar að það kemur hlaup, og grefur undan stöplum brúarinnar þannig að hún hrundi. Eg var náttúrulega sleginn yfir þessu.

Ef Árni hefði haft sitt fram þá hefði þetta ekki gerst?

Nei, sennilega ekki, en í staðinn hefðum við setið uppi með miklu meiri kostnað vegna fleiri brúa. Framhaldið af þessu varð þannig að þá er farið að leita að öruggu brúarstæði. Þarna eru þær aðstæður að hraunið hefur runnið að hliðinni og áin rann á milli hrauns og hliðar og náði í hlaupinu loksins að brjóta sig undir hraunið og sópa öllu burtu. Eftir nokkra leit fannst staður sem talinn var öruggur, en þá þurfti að breyta veginum mikið með tilheyrandi kostnaði og á móti þá gerðum við áætlun um hvað það kostaði að endurbyggja brúna á sama stað og taka þá tillit til nýja gilsins sem var komið þarna. Eftir arðsemisútreikninga varð útkoman sú að nýja brúin þyrfti að standa í 10 ár til að það borgaði sig. Það varð

þá ofan á að sú áhætta var tekin og brúin byggð þarna á sama stað og hún stendur ennþá en er komin út af Hringveginum fyrir löngu (Þetta samtal fór fram í lok árs 2013 og byrjun 2014 en í september 2015 kom hlaup sem laskaði þessa brú og hefur nú ný brú verið byggð aðeins neðar).

Brúin yfir Kúðafljóti kemur í hennar stað, er það ekki?

Jú. En skömmu seinna kemur maður á skrifstofuna og fer all mikinn. Hvort hann geti fengið að tala við þennan mann sem hafi sóað þessum peningum í Eldvatn hjá Ásum. Þá var Árni hættur og ég tekinn við. Hann kemur til mín og heldur áfram þessu tali um vitleysuna hjá Vegagerðinni og spyr hvað þetta hafi kostað. Ég sá mitt óvænna, það yrði bara að segja honum það, það væri ekkert undanfæri. Ég hafði töluna ekki á hraðbergi og ég segi honum að það taki einn til tvo daga að finna hana og þá geti hann fengið allar upplýsingar. Með það fór maðurinn og lét aldrei sjá sig aftur. Þá hafði hann líklega vonast eftir að fá einhverja útsúninga eða undanskot en þegar allt lá á lausu var ekkert gaman að þessu lengur.

Þú sagðir áðan að Árni Pálsson hefði verið hættur sem yfirmaður brúadeildar og þá tekur þú við. Þú sagðir líka hér áðan að þú þurftir ekki að sækja um þá stöðu. Það var bara til þín leitað af þáverandi vegamálastjóra væntanlega Sigurði?

Það var ekki lenska þá að auglýsa stöður ef innanhússmaður var í boði. Ég var þá eini maðurinn sem hafði einhverja reynslu í brúagerð af þeim sem voru þá að fást við þetta hér.



Við brúarstæði í Borgarfirði 1975 eða 76. Helgi Hallgrímsson, Sigurður Jóhannsson vegamálastjóri og Jónas Gíslason brúasmiður.

Vegamálastjórar

Þú hefur nefnt Sigurð Jóhannsson vegamálastjóra og hann er fyrsti vegamálastjórinn sem þú hefur kynni af. Þú þekktir aldrei Geir G. Zoëga. Hvernig yfirmaður fannst þér Sigurður vera svo þú farir með palladóma um forvera þína í starfi?

Þeir voru bara tveir, Sigurður og Snæbjörn. Ágætir menn hvor á sinn hátt. Þeir voru ólíkir persónuleikar og stjórnendur. Sigurður var duglegur maður, allt að því ákafamaður. Fljótur til ef honum líkaði ekki eitthvað hjá manni, þá gat hann verið snöggur upp á lagið og sagði manni það strax. Aftur á móti var gott að leita til hans ef maður var með eitthvert vandamál. Þá var hægt að ræða



Jón Röngvaldsson, Helgi Hallgrímsson og Snæbjörn Jónasson.

allar hugsanlegar lausnir og skoða alla möguleika til að leysa það. Nú, hann hafði náttúrulega mikinn metnað fyrir Vegagerðina, eins og þeir Snæbjörn báðir.

Sigurður dó ungur.

Já, vorið 1976 er honum gert að taka sér fri frá störfum að læknisráði. Hann hlítti því, en átti líklega erfitt með að slíta sig frá vinnunni. Hann var oft að hringja í Snæbjörn, sem leysti hann af. Undir haust fékk hann úrskurð um að hann mætti fara að vinna aftur. Sigurður ákvað að skreppa til Færeyja áður en hann byrjaði aftur að vinna, en þar átti hann heimboð inni. Hann dó í þeirri ferð 58 ára gamall.

Þá tók Snæbjörn við og það var engin samkeppni um það, var það?

Nei, og fyrir okkur starfsfólkið var það bara samfella þó að stjórnunarstíll þeirra væri ólíkur. Ef Snæbjörn þurfti að finna eitthvað að, þá kallaði hann mann til sín og ræddi það rólega en ákveðið, þannig að afstaða hans fór ekki milli mála. Hann var líka góður húmoristi, og skapaði notalegt andrúmsloft í kringum sig

Það var ekki oft sem maður heyrði hann hækka röddina. Þegar hann tekur við þá verður þú strax hans næsti aðstoðarmaður?

Það var nú ekki fyrr en undir áramót.

Forstjóri tæknideildar

Þá tekur þú við sem forstjóri tæknideildar af Snæbirni og ert ekki lengur æðsti yfirmaður brúadeildar.

Það skeður þannig að þá var Halldór E. Sigurðsson

samgönguráðherra. Þetta var í desember og Snæbjörn var einhverstaðar úti þegar þetta var. Þá er hringt neðan úr ráðuneyti og ég beðinn um að koma til Halldórs. Ég hafði náttúrulega mikil samskipti við Halldór í kringum Borgarfjörð þegar þetta var. Og hann býður mér að taka við starfi forstjóra tæknideildar.

Það var þá þannig að ráðherra hafði eitthvað um þetta að segja en ekki vegamálastjóri?

Halldór hafði rætt þetta áður við Snæbjörn, en þetta kom mér á óvart og ég bað um umhugsunarfrest. Halldóri þótti það einkennilegt. Að ég bað um umhugsunarfrest átti sér tvennar orsakir. Í fyrsta lagi sá ég að ég færi þá frá þessum verkefnum sem ég hafði verið í og haft mjög gaman af, og verið í miklum tengslum við mörkina og menn í mörkinni. Í öðru lagi að starf tækniforstjóra væri meira og minna stjórnunarlegs eðlis og ég hafði enga sérstaka trú á því að ég væri búinn stjórnunarhæfileikum. Ég fékk þennan umhugsunarfrest en komst svo að þeirri niðurstöðu að ég myndi þiggja þetta. Það kannski vóg að lokum þyngst að þegar þarna var komið sögu þá var orðið ljóst að hlutverk Vegagerðarinnar sem framkvæmdastofnunar myndi fara minnkandi og það væri komin í gang þróun þarna sem myndi leiða til þess að aðrir færu að framkvæma verkin og Vegagerðin yrði meira hönnunar- og umsýslustofnun. Ég vildi þá frekar fá að taka þátt í að móta þá þróun en að vera alfarið fórnarlamb hennar.

En í árslok 1991 hættir Snæbjörn, er það ekki? Og þú ert skipaður vegamálastjóri. Hvernig bar það að?

Þá var auglýst og ég sótti um.

Voru keppinautar þar? Var ekki sótt á móti þér?

Ekki hérna innanhúss.

Hver var þá ráðherra?

Halldór Blöndal.

Halldór er eins og náttúrulega allir vita sjálfstæðismaður en þú flokksbundinn alþýðubandalagsmaður á þessum tíma.

Nei, ég var nú hættur því þarna fyrir þó nokkrum árum. En af því þú nefnir það, þegar Halldór E. Sigurðsson bauð mér tækniforstjórastarfið, þá var ég ennþá flokksbundinn alþýðubandalagsmaður og sagði Halldóri það. Ég vildi bara koma hreint fram og sagði honum að ég myndi áfram vera með mínar pólitísku skoðanir.

Hann hefur varla gert athugasemdir við það ?

Það skiptir engu máli sagði Halldór og brosti.

Útboðsstefnan

Nú á sér stað á þessum tíma, frá því þú verður forstjóri tæknideildar og alla tíð sem þú ert vegamálastjóri til 2003 að það verður mikil þróun innan Vegagerðarinnar og þú ert búinn að geta þess að stofnunin er að breytast úr því að vera framkvæmdastofnun yfir í það að vera undirbúnings- og útboðsstofnun. Og eftirlitsstofnun. Útboðin byrjuðu að einhverju ráði upp úr 1980, var það ekki?

Það má segja að vatnaskil í þeim efnum verði þegar Alþjóðabankinn kemur hingað um 1970. Bankinn lánaði peninga til veganna út frá Reykjavík og hann setti ströng skilyrði um málsmeðferð alla og umbúnað. Hönnun var á einum stað, síðan var útboð, þá verktaki og loks eftirlitið sem átti að vera óháð. Í fyrsta lagi þurftum við að fá hönnunina samþykkt. Það vildi nú svo vel til að við vorum búnir að hanna hluta þeirra verkefna, sem lánsféð rann til. Fulltrúar Alþjóðabankans rýndu þessa hönnun og samþykktu það að Vegagerðin ásamt ráðgefandi fyrirtækjum hérna sæju um hönnunina á öllum pakkanum. En það var ófrávikjanleg krafa um alþjóðleg útboð og svo var gerð krafa um sjálfstætt eftirlit. Af Vegagerðarinnar hálfu gekk Sigurður vegamálastjóri mjög fram í því að fá að búa þetta niður í marga kafla þannig að íslensk fyrirtæki réðu við kaflana. Svo er þetta boðið út í tvennu lagi, nokkrir kaflar í hvoru útboði og það endaði með því að allir kaflarnir lentu í íslenskum höndum. Þá var eftir að búa til eftirlitsþáttinn og það tók að lokum einna mestan tíma. En það voru þá nokkrar ráðgefandi stofur sem tóku sig saman um það að annast eftirlitið og þær stofnuðu síðan sérstakt fyrirtæki um þetta, Mat. Þetta var kerfið í kringum Alþjóðabankaverkefni. Þetta var auðvitað heilmikil skrifinniska og kostaði mikla vinnu en þetta skilaði sér ákaflega vel. Og fljótlega eftir þetta var farið að bjóða út vegagerðarverkefni í ríkari mæli heldur en hafði verið gert áður.



Vélsmiðja Vegagerðarinnar í Grafarvogi var vel búin til að smíða stálbita fyrir brúagerð.

Var það í einhverjum mæli áður?

Reykjanesbrautin var byggð af Íslenskum aðalverktökum en ekki í útboði heldur var samið um hvern áfanga. En svo voru til einhverjar gamlar útboðssögur hérna.

En það voru stór verkefni sem fóru ekki strax í útboð, t.d. brýrnar.

Þetta gildi nú ekki um brýrnar alveg strax og ekki þessi stóru verkefni sem komu þarna á eftir, Skeiðarársand og Borgarfjörð. Það átti sér nú að sumu leyti eðlilegar skýringar. Á Skeiðarársandi var erfitt að skilgreina umhverfisaðstæður og tryggja sig gagnvart óvæntum atburðum í útboðsgögnum. Í Borgarfirði, var fjármögnunin mjög óviss. Þau ár var samdráttur í vegafé, og fjármögnun verksins nánast ákveðin frá ári til árs, og sum árin þurfti að hægja á framvindu vegna fjárskorts.

Mér fannst lengi loða við hér að sú skoðun væri uppi að brúagerð væri svo sérhæft verkefni að enginn gæti unnið það nema brúavinnuflokkar Vegagerðarinnar.

Það er eitthvað til í því að brúagerð sé sérhæft verkefni. Það er ekki vafi á því. En það er kannski of sagt að enginn hafi getað unnið það nema brúaflokkar Vegagerðarinnar. Hins vegar má segja það að á þessum tímum þegar tækjakostur var lítill og sérhæfing sömuleiðis nema helst hjá ríkisstofnunum, þá var svo sem hægt að færa rök fyrir því að það þyrfti sérhæfða flokka. Tökum stálbrýr sem dæmi, það þurfti að smíða bitana, þessa stóru þungu bita, þeir voru fyrst að koma um þetta leyti. Fram að því höfðu þetta mest verið grindarbitar. Bæði þurfti að smíða þessa stálbita og líka að koma þeim á sinn stað, að koma þeim yfir gil og stórar ár, og verkfærin, kranarnir ekki komnir út á land, nánast ekki út fyrir höfuðborgarsvæðið. Þetta krafðist ýmissa sérhæfðra hjálpartækja sem Vegagerðin reyndi að koma sér upp. Það var eitt af því sem mér fannst skemmtilegt á fyrstu árum mínum hjá brúadeildinni, að þróa þessi



Reykjanesbraut, steypa akbrautar. Íslenskir aðalverktakar voru þar að verki án útboðs en samkvæmt samningi.



Brúagerð á Skeiðarársandi. Einfaldar stálbitabrýr með timburgólfi.

verkfæri. Ingimar Sigurðsson var þá verkstæðisformaður í vélsmiðjunni. Hann var mjög duglegur að koma upp búnaði til að vinna þessa bita og eins rúllubúnaði til að draga þá yfir gil og vatnsföll.

Skeiðarársandur

Þú nefndir Skeiðarársandinn og svo hefur þú nefnt Borgarfjörðinn. Eru þetta ekki stærstu verkefni sem þú vannst á meðan þú varst forsvarsmaður brúadeildar og stjórnadír. Vega- og brúagerð á Skeiðarársandi lauk 1974 eftir að hafa verið í byggingu í tvö ár og þar voru byggðar þrjár brýr, Súla, Gígja og Skeiðará.

Já, og reyndar enn fleiri brýr, alveg vestur að Klaustri.

Náttúrulega, lang stærsta verkefnið var Skeiðarárbrúin.

Þetta voru þrjár lengstu brýr landsins á þeim tíma. Þessar brýr höfðu sérstöðu miðað við önnur verkefni sem ég man eftir. Það lá fyrir að það var ekki hægt að reikna með að brýrnar stæðust stærstu hlaup. Þá voru hlaup af tveimur gerðum, ef svo má segja. Minni hlaup sem komu með nokkuð reglubundnu millibili. Svo voru þessi stóru hlaup sem komu óreglulega. Það var ákveðið fyrirfram að hönnunin yrði miðuð við minni hlaupin, stærstu gerðina af þeim.

Þú ert að segja að stóra hlaupið 1996, það kom í sjálfu sér ekki á óvart. Þið vissuð að það myndi geta komið?

Já, það höfðu komið hlaup af sömu orsökum niður á sandinn áður, síðast 1938. Og það var ákveðið fyrirfram að hanna þetta fyrir minni hlaupin og ákveðið þá um leið að reyna að gera mannvirkin þannig úr garði að stóru hlaupin yllu sem minnstum skaða ef svo má segja.

Tækju þá frekar vegina heldur en brýrnar?

Þannig var þetta hugsað. Aðstæður voru reyndar misjafnar til þess. Góðar við Skeiðará og Súlu, en ekki fyrir hendi við Gígju, þar sem farvegur hennar var þröngur og lítið svigrúm fyrir rennsli framhjá brúnni.



Helgi heilsar uppá Ingimar Sigurðsson verkstæðisformann vélsmiðjunnar í Grafarvogi. Sveinn Bárðarson bílstjóri í baksýn.



Skeiðarársandur. Magnús Torfi Ólafsson samgönguráðherra gengur að vígsluborðanum með skærin tilbúin. Við hlið hans er Sigurður Jóhannesson vegamálastjóri.

En þessi ákvörðun um að byggja Skeiðarána eins og gert var, sem sagt ekki vera með steyptra brú heldur timburgólf á stálbitum?

Það hangir allt saman. Það sem var óvenjulegt var að gera ráð fyrir því við hönnun að mannvirkin geti farið. Þar með var um leið ákveðið að gera þetta allt á eins ódýran hátt og unnt var, einbreiðar brýr með útskotum úr stáli og timbri og bútaðar niður í ákveðna kafla þar sem einn kafla gat farið án þess að eyðileggja þann næsta. Hitt atriðið sem var óvenjulegt var hraðinn. Við lukum við frumáætlun í janúar 1972 og sendum hana niður í ráðuneyti. Það liðu bara nokkrir dagar þangað til það kom svar sem efnislega sagði: Drífið ykkur af stað.

Var þá búið að taka þá ákvörðun að ljúka þessu?

Það átti að opna Hringveginn 1974, það stóð í bréfinu og einnig var fjármagnið tryggt. Það var svo óvenjulegt að leggja af stað í stórframkvæmd við þessar aðstæður en mjög hvetjandi. Þarna var mikill fjöldi manna og skapaðist feikna góð stemning. Það var eins og menn hefðu tilfinningu fyrir því að að þeir væru að breyta Íslandi eða eitthvað í þá áttina. Þetta var að sumu leyti mjög aðgengilegur vinnustaður en vegna þess hvað tíminn var skammur þá þurfti að vinna þarna mikið að vetrinum og þá gátu komið hörð veður og sandbyljir. En þetta gekk áfallalítið eða áfallalaust og vígslan fór fram sumarið 1974 og sótti fjöldi fólks hana.

Þá var Magnús Torfi Ólafsson ráðherra.

Hann var samgönguráðherra í nokkra mánuði og fékk það hlutverk að vígja mannvirkin.

Það var klippt á borðann á Skeiðará?



Skýli vegna vígslunnar á Skeiðarársandi, trégrind klædd plasti. Það varð mikill hávaði þegar það gerði skúr í miðri athöfn og regnið buldi á plasinu.



Brú á Skeiðará á vígsludegi 14. júlí 1974.



Brúarleifar á Skeiðarársandi eftir stóra hlaupið 1996. Vel má sjá við hvaða krafta var að eiga þegar brýrnar létu undan.

Já, svo var mikil dagskrá þarna á sandinum, ræðuhöld, kórsöngur og upplestur úr *Vatnadeginum mikla* eftir Þórberg Þórðarson. Það var reist skýli sem var bara grind og plast yfir fyrir boðsgestina og þar var mikið fjölmenni. Það gerði svo skarpa skúr undir ræðuhöldunum að ekki heyrðist mannsins mál. Regnið buldi á plastinu og það var gert hlé á dagskránni á meðan skúrin gekk yfir. Annars var hið besta veður allan þennan dag. Síðan var haldið austur á Höfn og veisla þar um kvöldið.

Síðan gerist það 1996 þá kemur þetta stóra hlaup, brúin á Gígju sópast í burtu eins og sprek og austasti parturinn af Skeiðará. Hvernig leið þér þegar þú sást þessi mannvirki þín hverfa í vatnið?

Það var nú langur aðdragandi að hlaupinu. Gosið byrjar um mánaðarmótin september-október. Það er ekki fyrr en fyrstu dagana í nóvember að hlaupið kemur. Og þetta er sama uppskriftin og 1938, á sér uppruna á sömu slóðum sunnan við Bárðarbungu. Það var því nokkuð ljóst að búast mátti við stóru hlaupi, miklu stærra en mannvirkin voru hönnuð fyrir. Eftir á töldu fræðimenn í jökulhlaupum að þetta væri líklega stærsta hlaup á sögulegum tíma. Á tímanum frá gosbyrjun og fram að hlaupi var gripið til aðgerða til að auka líkurnar á því að brýrnar lifðu þetta af og þá einkum Skeiðarárbrúin. Við Gígju var lítið sem ekkert hægt að gera vegna aðstæðna þar, og brúin þar í mestri hættu. Það kom því ekki svo mjög á óvart að Gíjubrúin færi. Ég vonaði hins vegar í lengstu lög að Skeiðará myndi sleppa. En það varð ekki. Þar fór einn kafli af fimm. Það lætur að líkum að það var ekki góð tilfinning að koma á vettvang eftir hlaupið, eyðileggingin var svo yfirþyrmandi. Það var þó tvennt sem hjálpaði til við að setta sig við orðinn hlut.

Ákvörðunin í upphafi var að taka þessa áhættu með stóru hlaupin. Og svo fannst mér að hugmyndafræðin hefði þrátt fyrir allt gengið tiltölulega vel upp við Skeiðará miðað við stærð hlaupsins.

Kom það ekkert á óvart hvað mikið af hlaupvatninu fór vesturur í Gígju?

Nei, það var búin að vera lengi í gangi sú þróun að Gígja tók meira og meira svæði af jöklinum til sín. Þegar jökullinn hopaði þá stækkaði alltaf það svæði sem féll til hennar.

Það er einkennilegt að hugsa til þess að í dag rennur varla vatn undir Skeiðará.

Jú, það er ekki gaman. Eftir sem áður er hún lengsta brúin og helst til þess fallin að taka við hlaupvatni. En svona er þetta í landi, sem er í stöðugri þróun.

Borgarfjarðarbrú

Ég ímynda mér að næststærsta verkefnið sem þú stýrðir hafi verið Borgarfjarðarbrúin. Er það ekki rétt?

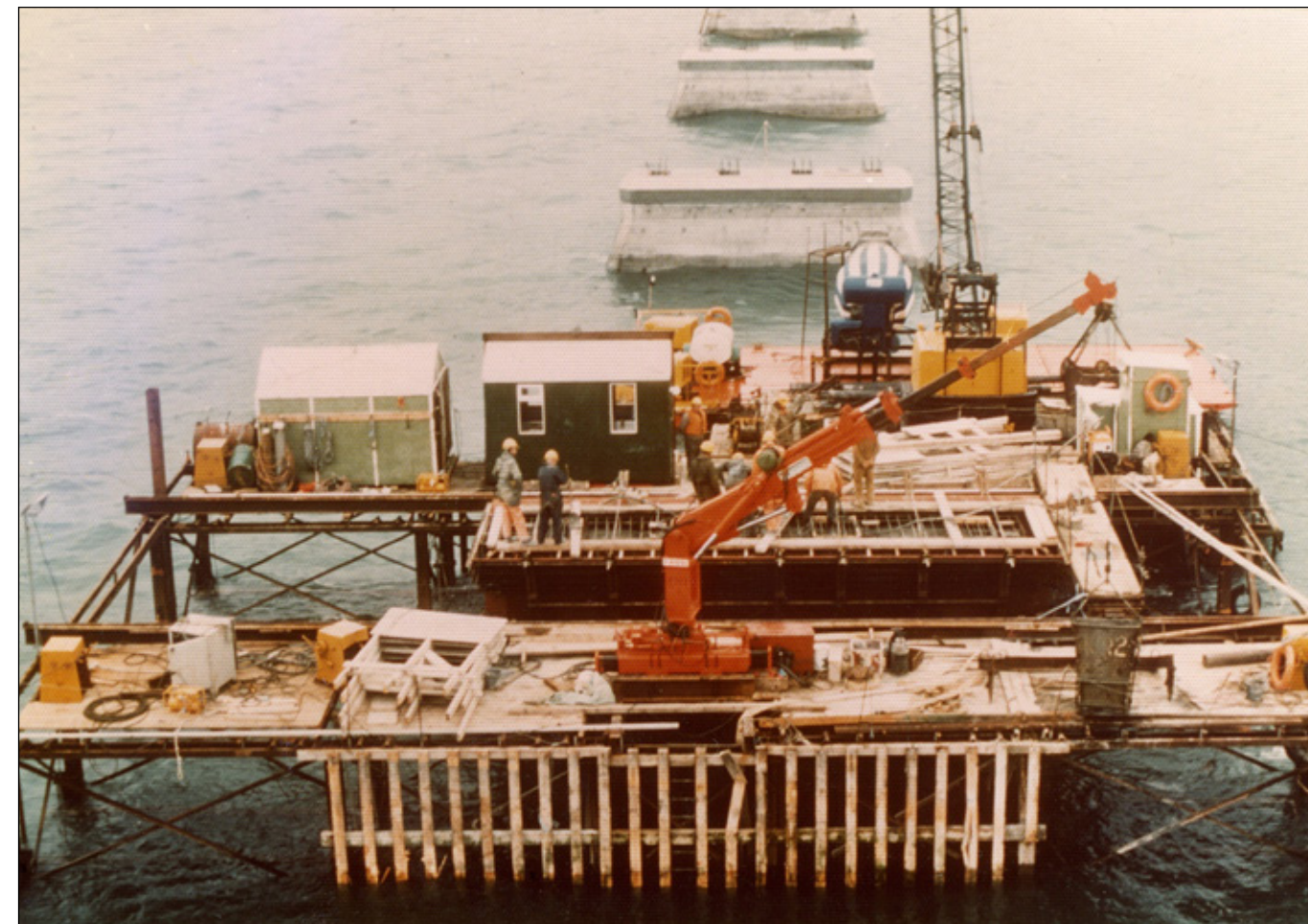
Jú.

Þá var Halldór E. Sigurðsson samgönguráðherra? Hann kom ekkert að Skeiðarársandi?

Hann var fjármálaráðherra þá og stóð heilshugar að baki þeirri framkvæmd.

En hann var ákaflega mikill talsmaður Borgarfjarðarbrúar og hún gjarnan kölluð Halldóra?

Jú, jú, og þegar stöplarnir komu upp þá voru þeir í upphafi kallaðir Halldór fyrsti og Halldór annar. Það þótti Halldóri nokkuð langt gengið. Hann var ánægður með hitt nafnið.



Borgarfjarðarbrú. Myndin sýnir vel umfang verkpalla við stöplasmíðina.



Borgarfjarðarbrú, yfirbygging.



„Bensa-flokkurinn“ var vel búinn vinnuflokkur Vegagerðarinnar við jarðvinnu. Hann vann nánast eingöngu á Suðvesturhorninu vegna andstöðu vörubílstjóra í öðrum landshlutum.

Þá hefur honum fundist einhver keimur að gríni í þessu? Ætli það ekki.

Borgarfjarðarbrúin er náttúrulega allt öðruvísi verkefni en Skeiðarársandur. Þar ertu að sulla í vatni endalaust.

Brúin var byggð úti í miðjum firði og allir aðrættir að henni fluttir á prömmum og öflugum báti. Við höfðum ekki reynslu af framkvæmdum við svona aðstæður. Og kannski má segja að það hafi verið bjartsýni hjá okkur að ráðast í þetta án mikillar utanaðkomandi ráðgjafar. Ég ræddi það reyndar við Sigurð vegamálastjóra hvort við ættum að leita ráðgjafar erlendis frá. Það var heldur ekki reynsla fyrir hendi hér innanlands. En hann var á því að við skyldum ráðast í þetta svona. Svo byrjaði þetta heldur ógæfusamlega. Það var mjög líðið á vor 1975 þegar ákvörðun um fjármagn í verkið lá fyrir en draumur minn var samt að að byggja einn stöpul þetta ár til að fá reynslu af aðstæðum og svo hefðum við veturinn til að laga aðferðirnar. Við stefndum að því, en reyndar var þetta bjartsýn áætlun. Svo skeður það um mánaðarmótin ágúst-september að báturinn sem við höfðum í þessu sekkur og tekur með sér hluta af verkpalli, sem byggður hafði verið við fyrsta stöpulstæðið í firðinum. Þar með var útséð með að við næðum að byggja stöpul fyrir vetur. Það var auðvitað áfall í bili. Ég var á staðnum þegar þetta gerðist, hringdi fyrst í Sigurð og svo í Halldór. Þeir tóku þessu karlmannlega en þetta voru auðvitað vonbrigði. En þegar upp er staðið þá held ég að þetta hafi ekki skaðað okkur nema síður væri í framkvæmd verksins. Við notuðum haustið til að prófa ýmsan hjálparbúnað sem verið var að koma upp og svo gafst góður tími yfir veturinn til að undirbúa þetta allt.

Þegar þetta komst allt vel á stað þá gekk þetta?

Já, þetta gekk rólega en örugglega. Reyndar of hægt stundum því að fjármagnið skorti. Á þessum árum var samdráttur í vegafjárveitingum og vegáætlun hafði í raun ekki rými fyrir svona stóra framkvæmd. Sum árin var ekki hægt að halda uppi æskilegum framkvæmdahraða vegna fjárskorts.

Það gildir bæði um Skeiðarársandinn og Borgarfjarðarbrúna að það voru fleiri en einn og fleiri en tveir brúavinnuflokkar Vegagerðarinnar við störf. Hvað voru margir á sandinum?

Á báðum stöðum voru fjórir brúasmiðir undir farselli forystu Jónasar Gíslasonar. Þarna voru einnig öflugir vegagerðarflokkar við lagningu vega og varnargarða. Svo var tæknileg umsjón á staðnum, og hvíldi hún að mestu á herðum Jóns Helgasonar.

Samstarfsmenn og stjórnmalamenn

Þú hefur unnið með mörgum eftirminnilegum mönnum í gegnum tíðina en það er kannski erfitt að vera nafngreina einhverja?

Það er ekki ofsagt að ég hef átt marga góða og eftirminnilega samstarfsmenn á þessum 45 árum, sem ég vann hjá Vegagerðinni. Starfsmannavelta hefur löngum verið frekar hæg, og þá verða kynnin að sama skapi meiri og betri. Ég held reyndar að þeir, sem verða manni allra minnisstæðastir, eru gömlu mennirnir ef svo má kalla þá, mennirnir sem eru fyrir á fleti þegar maður kemur á nýjan stað og byrjar að vinna. Maður áttar sig á að maður gengur inn í hefðir og venjur og þarf að læra af þeim. Ég segi það fyrir mig að þegar ég kom úr skóla kunni ég ákaflega lítið í vegagerð.

Voru það Egill Jónsson og fleiri verkstjórar á Austurlandi sem sögðu þér eitthvað til?



Fyllingunni í Borgarfirði lokað. Að ósk ráðherra voru eingöngu heimabílar í þessu verki en á móti lofuðu þeir hámarksafköstum og stóðu við það.

Ég lærði af þeim og náttúrulega af verkfræðingunum sem voru fyrir hjá Vegagerðinni. Það var nærtækast að reyna að læra af þeim mönnum sem höfðu starfað við þetta, sumir hverjir árum og jafnvel áratugum saman.

Nú hafðir þú að sjálfsögðu mikil samskipti við önnur stjórnvöld, þingmenn, ráðuneyti og ráðherra, ekki síst eftir að þú varðst vegamálastjóri. Hvað vannstu undir mörgum samgönguráðherrum?

Bara tveimur sem vegamálastjóri. Halldór Blöndal skipaði mig og Sturla Böðvarsson var ráðherra þegar ég hætti.

En þegar þú ert kominn í stjórnunarstörf?

Þeir voru æði margir og úr öllum gömlu flokkunum ef ég man rétt. Sumir voru ráðherrar aðeins í nokkra mánuði, en aðrir heilt kjörtímabil. Yfirleitt voru þetta þingmenn úr landsbyggðakjördæmum. Vegamálin hafa alltaf verið í brennidepli á landsbyggðinni og það endurspegladist í störfum þeirra.

Ég man eftir tilviki sem kom upp þegar verið var að byggja Borgarfjarðarbrúna. Það kom upp mikil deila varðandi stórvirk vinnutæki sem þið vilduð nota við fyllinguna. Getuðu rifjað það upp?

Þegar kom að því að loka firðinum með fyllingu þá skiptu afköstin miklu máli því mannvirkið var í sjó og undir ágangi sjávarfalla. Það höfðu verið gerðar ráðstafanir til að fá stórvirk flutningatæki hjá Ístak til að annast þetta ásamt okkar eigin bílum, Bensa-flokknum. Þetta var það langt komið að þessi útgerð var lögð af stað úr Reykjavík. Þá kom beiðni um það frá þáverandi samgönguráðherra, Halldóri E., að við notuðum bíla af svæðinu svo sem venjulegt var í vegagerð. Um þetta voru haldnir nokkrir fundir fram og

til baka og niðurstaðan varð sú að ráðherra réði í þessu máli en hann gekkst í staðinn fyrir því að bílstjórnarnir skuldbundu sig til að skila hámarks afköstum við verkið. Taxtar vörubíla á þessum tíma voru bundnir tvennum ákvæðum, tímagjaldi og svo sérstöku kílómetragjaldi ef akstur var langur. Þarna var um stutta flutningaleið að ræða þannig að það var lítil eða engin von til að bílstjórnarnir næðu kílómetrafjöldanum sem þurfti fyrir kílómetragjaldið og virkaði eins og akkorðsakstur. Þá var lítill ávinningur af því að ná miklum afköstum. En þarna lofuðu þeir fyrirfram að standa vel að verki og stóðu við það. Verkinu var lokið á tilsettum tíma áfallalaust. Afskipti samgönguráðherra af þessum toga voru ekkert einsdæmi á þessum tíma. Bensa-flokkurinn fór t.d. ekki mikið austur fyrir Helligheiði á viðreisnarárunum þegar Ingólfur Jónsson var samgönguráðherra.

Það voru mikil samskipti við þingmenn, var það ekki?

Þá byrjuðu samskipti við þingmenn snemma í ferlinu. Gömlu kjördæmin lögðust af 1959 og þá stækkuðu kjördæmin og farið var að halda fundi um vegáætlun og framkvæmd vegáætlunar. Raða niður fjárveitingum og annað slíkt. Þá voru haldnir fundir með þingmönnum hvers kjördæmis og ég sat þessa fundi sem umdæmisverkfræðingur og mér fannst býsna fróðlegt að sitja þessa fundi með þingmönnum Austurlands. Þarna voru menn sem vildu láta til sína taka eins og Eysteinn Jónsson og Lúðvík Jósepsson. En það var nú svo merkilegt að þó að þingmenn rifust dálítið á fundum þá náðist yfirleitt alltaf lending í þetta sem menn sættu sig við og ekki bara sættu sig við heldur vörðu út á við. Einstakir þingmenn reyndu hins vegar stundum að flytja mál sérstakra skjólstæðinga sinna við verkstjórana heima í héraði. Jón Guðlaugsson verkstjóri okkar á



Athöfn á Öxnadalshéiði 23. september 1994 í tilefni þess að komið var bundið slitlag á milli Reykjavíkur og Akureyrar. Halldór Blöndal samgönguráðherra ávarpar viðstadda eftir að hafa afhjúpað koparskjöld.

Vopnafirði lenti í slíku dæmi. Jón hafði allt í gömlum stíl og hafði t.d. ekkert bókhald. Hann kom bara með reikningana suður á haustin og átti þá jafnan stórfé hjá Vegagerðinni. Hafði ekki reiknað sér neitt kaup. En eitt haustið kemur það í ljós að hann er kominn umfram fjárheimildir og ég fór eitthvað að athuga þetta og sé þá að þarna er kostnaður sem ekki átti að vera á tilteknum vegi. Svo ég fer að spyrja Jón hvernig standi á þessu og hann verður mjög vandræðalegur. Stynur því loks upp að Halldóri hafi fundist að það þyrfti að laga þennan veg. Þá var það Halldór Ásgrímsson eldri sem var þingmaður og kaupfélagsstjóri á Vopnafirði. Ég gat nú ekki verið að skamma Jón en sagði bara að Halldór ætti ekki að ráða þessu.

En samskipti þín við ráðherra á meðan þú varst vegamálastjóri, voru þau ekki áfallalítill?

Jú, það er ekki hægt að segja annað. Auðvitað skiptar skoðanir stöku sinnum en yfirleitt var það leitt farsælega til lykta og ráðherrar eru ráðherrar vegna þess að þeir eiga að ráða stefnuninni. Báðir ráðherrarnir höfðu ódrepanði áhuga á vegamálum og börðust hart fyrir framgangi þeirra.

En ráðuneytið hafði kannski ekki svo mikil afskipti af Vegagerðinni, meira svona ráðherrann beint?

Samskipti við ráðuneytið voru eðlilega töluvert mikil en þegar kom að stefnumótandi umræðum og ákvörðunum kom auðvitað til kasta ráðherrans. Samskiptin við



Vegagerðin sá um rekstur fyrsta klæðingarflokksins sem var að störfum hér á landi og var Eiður Sveinsson verkstjóri hans. Á myndinni er flokkurinn að störfum í Brynjudalsvogi í Hvalfirði, fyrir innan Fossá, líklega í upphafi 9. áratugar síðustu aldar.



Athöfn við Hestgerði í Suðursveit 23. nóvember 2001 í tilefni þess að komið var bundið slitlag á milli Reykjavíkur og Hafnar í Hornafirði. Sturla Böðvarsson samgönguráðherra afhjúpar koparskjöld og Helgi Hallgrímsson er honum til aðstoðar. Fyrir aftan standa standa heiðursmenn Vegagerðarinnar, þeir Jón Helgason og Jón S. Bjarnason frá Höfn.

ráðuneytið höfðu verið góð svo lengi sem ég þekkti til. Skömmu eftir að ég varð vegamálastjóri var Jón Birgir Jónsson skipaður ráðuneytisstjóri þar. Hann hafði þá unnið hjá Vegagerðinni í meira en 30 ár og átt mikinn þátt í þróun hennar. Skipun hans gerði þá einnig samskiptin við ráðuneytið enn betri.

Bundin slitlög

Við höfum núna nefnt Skeiðarársandinn og Borgarfjarðarbrúna sem stórverkefni þinnar tíðar í brúadeildinni ef svo má segja en hvað er það annað sem þér hefur fundist horfa mest til framfara. Eru það bundnu slitlögin?

Það var verkefni sem kom svona samhliða þeirri þróun að Vegagerðin er að draga saman sem framkvæmdastofnun. Þá koma slitlögin inn með vaxandi þunga. Við áttum þá þessa vegi í kringum Reykjavík frá því um 1970 sem voru steiptir eða malbikaðir. Svo höfðum við mest notað olíumöl en þá kemur þetta afbrigði af klæðingu sem var miklu ódýrara heldur en aðrar gerðir slitlaga. Þetta er gömul tækni en þetta nýja afbrigði var þróað í Noregi. Við förum að prófa okkur áfram með þetta þrátt fyrir að margir væru svartsýnir, töldu að þetta myndi ekki endast lengi. Sérstaklega þeir sem höfðu haft með olíumölinu að gera. Við sendum menn til Noregs til að læra tæknina. Þeir fóru þangað Sigursteinn Hjartarson tæknifræðingur og Eiður Sveinsson verkstjóri.

Svo var byrjað að leggja hér, í smáum stíl fyrst, en eftir því sem reynslan sýndi að þetta myndi nú duga nokkuð jókst hraðinn í þessu. Það var rétt fyrir 1980

sem þetta byrjar og næstu áratuginu þá gjörbreytist vegakerfið. Það var meðvitað stefna frá upphafi að dreifa þessu um landið og sætti nú fyrst dálítilli gagnrýni að vera að frímerkja landið, eins og það var kallað, með smástubbum hér og þar. En í raun held ég að það hafi verið farsælt því að menn úti á landi urðu þessu mjög fegnir. Þetta helgaðist líka af því að fyrst var reynt að leggja bundið slitlag á þá kafla sem þurfti ekki að gera mikið fyrir. Voru nýlega lagðir með gott burðarþol og góða legu. Mér fannst áberandi hvað myndaðist jákvætt viðhorf í þjóðfélaginu gagnvart Vegagerðinni á þessum árum, allt þar til að malarkaflarnir á Hringveginum fóru að verða í miklum minnihluta, þá var farið að skamma okkur fyrir sleifarlag, að klára ekki þessa fáu kafla sem eftir væru. En ég tel að engar framkvæmdir hafi stuðlað að jafn almennum framförum og umbótum í vegaumferð eins og bundna slitlagið.

Jarðgöng

Í þinni tíð byrjar veg-gangagerð að einhverju ráði. Þú ert vegamálastjóri þegar fyrstu stærri jarðgöngin voru byggð. Breiðadals- og Botnsheiði 1996 og Hvalfjörður 1998. Er ekki hægt að tala um gangagerðina sem þriðja stóra verkefnið sem þú kemur að, ef stóru brýrnar og slitlögin eru fyrstu tvö?

Jarðgöng eru dýr mannvirki og þess vegna ógjarnan gripið til slíkra lausna, nema þar sem samgönguerfiðleikar eru miklir eða mikil stytting vegalengda er í boði. Nú er það þannig að jarðgöng eru þau mannvirki á vegakerfinu sem eru mestri óvissu háð í framkvæmd. Það er ekki hægt að rannsaka þau til hlítar þannig að ekki þurfi að



Frá opnun tilboða í gerð Breiðadals- og Botnsheiðarganga 18. apríl 1991. Frá vinstri talið: Hreinn Haraldsson, Jón Rögnvaldsson, Gunnar Gunnarsson, Helgi Hallgrímsson og Steingrímur J. Sigfússon samgönguráðherra.

gera ráð fyrir einhverjum óvæntum uppákomum. Í okkar dæmi hefur það yfirleitt verið vatnsleki sem hefur valdið mestum vandræðum. Og stundum eins og í Breiðadals- og Botnsheiðargöngunum þá varð vatnslekinn óvenju mikill. Í einni sprengingu kom lítil á út úr göngunum, tvö til þrjú þúsund lítrar á sekúndu. Þetta olli því að framkvæmdaáætlun verksins raskaðist mikið og svo þurfti að gera sérstök mannvirki við vatnsinnstreymið til að hemja það og koma því út með skaplegum hætti.

ráðsnefnd verktakans og okkar þar sem okkar svissneski ráðgjafi og þeirra sænski jarðfræðiráðgjafi komu saman undir forsæti Hreins Haraldssonar. Þessi nefnd átti eingöngu að fást við hinar tæknilegu afleiðingar, öryggismál og annað slíkt. En samningar um greiðslu og bætur voru á annarri hendi og annaðist Jón Rögnvaldsson þá fyrir okkur við Ístak. Við töldum vænlegast að taka þessi mál frá vinnustaðnum eftir því sem unnt væri til að þau trufluðu sem minnst samskipti þeirra manna sem



Breiðadals- og Botnsheiðargöng. Gangamunni í Tungudal. Fyrir neðan gangamunnann má sjá hvar vatn úr jarðgöngunum streymir í miklu magni út úr röri.

Reyndar fylgdu þessu ekki eintómir ókostir því að Ísfirðingar fengu vatnsveitu frá þessari uppsprettu.

Tafði þetta verkið mikið?

Já þetta tafði verkið en það voru þarna þrír aðrir stafnar sem hægt var að vinna við og það tafði verkið minna þessvegna. En það tók langan tíma að átta sig á þessum mannvirkjum sem þurfti til og semja um fjárhagslegar bætur því að þetta var allt fyrir utan verklýsinguna.

Verktakinn hefur farið fram á greiðslur?

Það var tvenns konar. Bæði bætur fyrir tafir og röskun á framkvæmdaáætlun og svo beinn kostnaður við mannvirkjagerð. Þetta leystist með þeim hætti að við settum á laggirnar sam-

önnuðust daglegan rekstur og umsjón framkvæmdanna.

Lauk málinu með samningum?

Já því lauk með samningum. Það þurfti því ekki að fara fyrir gerðardóm eða dómstóla með það.

En þetta hefur aukið verulega framkvæmdakostnað að lokum?

Það jók framkvæmdakostnaðinn töluvert en samt var það innan hóflegra marka, miðað við heildarkostnaðinn.

En síðan eru það Hvalfjarðargöngin sem hafa nokkra sérstöðu fyrst og fremst vegna þess með hvaða hætti þau voru fjármögguð. Varstu hvatamaður eða fylgismaður þess að gera þetta með þeim hætti sem varð? Nú voru Vegagerðarmenn ekkert fúsir til að aðrir væru að vasast í þessum verkum.

Aðdragandinn var orðinn nokkuð langur þegar þarna var komið sögu upp úr 1990. Við höfðum löngu áður gert lauslega könnun á tengingu yfir Hvalfjörð, bæði með brú og jarðgöngum. Þá var þetta talið verkefni sem væri utan seilingar fjárhagslega, en tæknilega framkvæmanlegt. Síðan fer málið af stað aftur á níunda áratugnum og Vegagerðin annaðist frumrannsóknir á þessu. Þá var fyrst og fremst horft á jarðgangamöguleikann af ýmsum ástæðum en minna á brú. Menn vildu halda siglingaleið opinni þannig að þetta þyrfti að vera há hengibrú með mjög löngu og þar með dýru miðhafi. Þessar frumrannsóknir fyrir jarðgöng bentu til þess að það væri vel framkvæmanlegt að grafa jarðgöng þarna. Þá var næsta spurning hvort þetta kæmist inn á vegáætlun og við vorum með þessa framkvæmd á listum yfir hugsanlegar framkvæmdir. En það varð ljóst við meðferð vegáætlunar á þessum árum að svona stór framkvæmd kæmist ekki inn á áætlun um fjárfélaglega tíð. Þá var það að þessi fyrirtæki norðan Hvalfjarðar tóku frumkvæði í málinu og stofnuðu félagið Spöl hf. Það voru Sementsverksmiðjan og Járnblendiverksmiðjan á Grundartanga, Grundartangahöfn og sveitarfélögin smávegis. Alþingi afgreiddi sérstök lög um vegtengingu um utanverðan Hvalfjörð og síðan var gerður samningur milli Spalar hf. og ríkisins um 10 ára einkaleyfi til að grafa göngin. Þetta var mjög áhugaverð framkvæmd og við hjá Vegagerðinni höfðum auðvitað áhuga á að sjá um hana eins og aðrar framkvæmdir á vegakerfinu. Við töldum þó að þetta væri svo mikil samgöngubót að það væri ekki óeðlilegt að leita annarra leiða úr því að hinar hefðbundnu væru lokaðar.

Aðkoma Vegagerðarinnar var ekki mikil að þessu síðan?

Vegagerðin lagði sínar undirbúningsrannsóknir inn í þetta félag og það var metið sem 10% af hlutafé. Hlutnum fylgdi einn maður í stjórn Spalar hf. eins og spyrillinn í þessu viðtali má gerst vita. Hann hefur lengst af setið í stjórn félagsins og átt þar góða samvinnu við aðra stjórnarmenn að því er ég best veit. Að öðru leyti var bein aðkoma lítil sem engin.

Síðan gengur þetta og fer á besta veg?

Jú, það tók eðlilega töluverðan tíma að undirbúa verkið,



Breiðadals- og Botnsheiðargöng. Byggður var skápur til að hemja vatnsrennsli og beina því í fráveitu. Á myndinni er Björn Harðarson eftirlitsverkfræðingur að mæla vatnsmagn.



Norðurmunni Hvalfjarðarganga. Myndin var tekið 2004.



Einbreið brú yfir Laxá í Kjós.

frá því að samningurinn var gerður. En svo komst það af stað og eftir að framkvæmdir hófust þá gekk þetta mjög vel, er óhætt að segja. Vatnslekar höfðu verið aðalvandamál okkar í jarðgangagerð. Um það leyti sem ákveðið var að jarðgöngin yrðu gerð upphófst miklar hrakspár um að þarna myndi Hvalfjörðurinn streyma inn en þarna varð nánast enginn vatnsleki, sá minnsti sem hafði komið í jarðgöngum á Íslandi.

Má ekki segja að þetta hafi verið með merkari samgöngubótum sem hafa verið gerðar hér.

Tvímælalaust.

Telurðu að þessi framkvæmd væri komin í dag ef hún hefði þurft að fara hefðbundna leið?

Það er alltaf erfitt að svara „ef-spurningum“ en ég efast um það. Það hefur alltaf verið erfitt að koma stórum verkefnum að. Lítil þjóð á líklega alltaf erfitt með að taka stórar ákvarðanir. Ákvarðanir sem ýta til hliðar öðru, sem er útaf fyrir sig nauðsynlegt, en þarf þá að bíða. Ýmis önnur jarðgangaverkefni hafa átt erfitt með að komast að, og sama gilti um Borgarfjörðinn á sínum tíma.

Vegáætlun

Aðrar vegafarmkvæmdir í Borgarfirði hafa liðið fyrir byggingu Borgarfjarðarbrúar?

Já, það er ekki vafi á því að það kom niður á kjördæminu, Vesturlandskjördæmi, en auðvitað voru þeir mestu njótendur í staðinn.

Af því þú nefndir kjördæmin, kjördæmskiptinguna og hvernig fjármagninu var skipt. Þetta var með nokkuð sérstökum hætti þannig að þingmenn höfðu um það að

segja hvernig fjármagninu var skipt innan kjördæmanna. En hvernig var því skipt út á kjördæmin?

Það var reynt að taka svona stórverkefni að einhverju leyti út fyrir sviga. En samt virkaði það til frádráttar því kjördæmi sem átti að njóta góðs af verkefninu, það varð að leggja á móti af sínum kvóta. Þessir kvótar voru reiknaðir út hér í Vegagerðinni.

Eftir hverju var farið?

Við áttum svokallaða yfirlitsáætlun um hvað kostaði að koma vegakerfinu í viðunandi ástand, bæði stofnbrautum og þjóðbrautum. Þessi hlutföll voru mikið til reiknuð út frá því. Með einhverjum undantekningum. Höfuðborgarsvæðið átti erfiðara uppdráttar. Þegar skiptingu á kjördæmin var lokið þá komu þingmenn kjördæmisins og skiptu á verkefnið innan þess.

En Vegagerðin lagði fram einhverja lista?

Já, við gerðum okkar tillögur til þingmanna. Á tíunda áratugnum verður breyting á þessu að því marki að ráðherra gerir í aðalatriðum tillögur um stóru vegina, stofnvegina, og styðst þá við tillögu Vegagerðarinnar. Þingmenn áttu þá ekki neina beina aðkomu að skiptingu á stofnvegina. Þeir gátu gert breytingartillögur en það var sáralítið um það. Það sem mest stóð í mönnum var að hlutur þeirra kjördæma sem voru styst á veg komin yrði ekki nógu góður. Með þessari breytingu var unnt að ráðast í stærri og samfelldari áfanga.

Starf vegamálastjóra

Hvernig reyndi starfið á þig svona andlega. Fannst þér þetta stressandi? Og við lítum þá kannski fyrst og fremst til vegamálastjórastarfsins?

Það komu náttúrulega þær stundir að maður var eitthvað stressaður en almennt reyndi ég að halda ró minni og mér hefur t.d. alltaf reynst auðvelt að skilja mig frá vinnunni.

En þú tókst töskuna með þér heim samt?

Ég tók töskuna með mér heim, mér fannst gott að hafa hana heima. En ég var ekki í henni á kvöldin. Og aldrei ræddi ég vegamál á heimili mínu.

En ég hef stundum heyrt syni þína grínast með það að sumarferðalögin hafi farið býsna mikið í það að líta undir brýr og kanna aðstæður.

Ég held að það sé nú mest stríðni af þeirra hálfu og skírskotar þá til einhverra tilvika á þeim tíma, sem ég var í brúnum.

Horft til framtíðar

Hvað er það sem þú telur brýnast í dag að gera í samgöngumálum? Hvar erum við staddir og hvar er þörfin?

Nú tala ég án ábyrgðar. Ekki löngu eftir að ég varð vegamálastjóri var sett niður það markmið að ljúka stofnvegakerfinu með bundnu slitlagi. Ég man ekki hvað það átti að taka langan tíma þá en það átti örugglega að vera búið núna. Þar með talið vegur um Vestfirði, vegir á Norðausturlandi og Austurlandi. Allt átti þetta að vera búið með bundnu slitlagi. Ennþá eru eftir nokkuð stórir áfangar í þessu og þeir eru brýnir. Ég veit reyndar ekki hvað er allra brýnast. Ég er ekki lengur nógu vel að mér til að hafa rökstudda skoðun á því. En svona verkefni eins og vegagerð þar sem kröfurnar aukast stöðugt þá er þetta „endalaust verkefni“ og nú er til dæmis mjög brýnt að gera jarðgöng á nokkrum stöðum og það er líka brýnt að sinna umferðaröryggismálum og þar er listinn sennilega lítt endanlegur. Svo er líka fjöldinn allur af vegum og brúm sem þarf að endurbyggja. Allt of margar

einbreiðar brýr. Meira að segja á Hringveginum.

Ég hef stundum sagt að ákvörðunin um að hætta að byggja einbreiðar brýr og fara að byggja tvíbreiðar, hafi orðið til þegar við tveir vorum að fara norður í land á þínum privat bíl og það vildi svo óheppilega til að við lentum í árekstri á brúnni yfir Laxá í Kjós. Ég hef gjarnan sagt að þá hafi orðið til ákvörðun um að eftirleidis yrðu ekki byggðar einbreiðar brýr.

Þetta er ágæt þjóðsaga, en hefur ekki mikið með raunveruleikann að gera.

Mér er líka minnstætt og ég held að ég hafi heyrt það en ekki dreymt, að ástæðan fyrir því að við fórum seint að byggja tvíbreiðar brýr hafi komið frá Sigurði vegamálastjóra, að það væru svo litlar líkur fyrir því að bílar mættust á brúm á Íslandi að það tæki því ekki að byggja tvíbreiðar brýr.

Þetta er líka þjóðsaga.

En ertu ekki á því að allt of lengi höfum við byggt einbreiðar brýr? Til dæmis Síká í Hrutafirði.

Það má líklega færa rök fyrir því að við höfum verið of íhaldssamir varðandi breidd brúa. Í dæmi Síkár kom þó fleira til, Við vorum byrjaðir þá að byggja tvíbreitt á leiðinni norður fyrir þó nokkrum árum en svo varð samdráttur í fjárveitingum og þá var farið að horfa á þetta eitthvað aftur. Síká var langt frá öllu þéttbýli þannig að þarna kallaði umferðin kannski ekki strax á tvíbreiða brú. Svo kann það að hafa spilað inn í að það var enginn ánægður með staðsetninguna á brúnni. Þá þegar var farið að tala um að brúa norðar, ekki samt eins norðanlega og síðar varð.

Þó að við stöndum framarlega meðal þjóða í efnahagslegu tilliti þá eru margar þjóðir framar en við í samgöngumálum. Við getum nefnt þjóðir eins og Dani,



Brúin á Síká í Hrutafirði, byggð 1970, var síðasta einbreiða brúin á leiðinni á milli Reykjavíkur og Akureyrar. Hún stendur enn á tengivegi en aðalleiðin, Hringvegur (1), var færð talsvert norðar með nýrri brú árið 2008.



Fyrsti fundur hjá nýju „Grænaborði“ eftir skipulagsbreytingar 25. janúar 1990. Efri röð frá vinstri: Hannes Már Sigurðsson, Einar H. Kristjánsson, Einar Þorvarðarson, Guðmundur Arason, Jón Rögnvaldsson, Björn Ólafsson, Birgir Guðmundsson, Magnús Valur Jóhannsson. Neðri röð: Jón Birgir Jónsson, Helgi Hallgrímsson, Snæbjörn Jónasson og Gunnar Gunnarsson.



Embætti vegamálastjóra fylgdu ýmiss verkefni. Lögreglan vildi kynna fyrir Vegagerðinni nýjan bíl með fullkomnum búnaði til að mæla úfengismagn hjá öikumönnum. Það þótti vel til fundið að þeir kæmu á staðinn þegar starfsmannafélag Vegagerðarinnar hélt sitt árlega jólaglög og að vegamálastjóri fengi að prófa tækið eftir að hafa smakkað lítillega á veigunum. Bakvið Helga eru þeir Gunnar Gunnarsson lögfræðingur og Sigurður Hauksson umferðareftirlitsmaður. Myndin var tekin 11. desember 1998.



Á ViaNordica ráðstefnunni í Helsinki 2008. Frá vinstri: Gunnar Gunnarsson, Jón Rögnvaldsson, Helgi Hallgrímsson og Hreinn Haraldsson. Þarna tók Vegagerðin við keflinu og hélt ráðstefnuna í Reykjavík, Hörpu, árið 2012.



Nokkrir fyrrverandi starfsmenn heiðraðir með borðfána Vegagerðarinnar. Frá vinstri: Magnús Valur Jóhannsson, Einar Haukur Kristjánsson, Hörður Sumarliðason, Helgi Hallgrímsson, Ólafur Þ. Jónsson, Garðar Steinsen, Gunnar Gunnarsson.

Hollendinga, Þjóðverja. Þeir eru komnir úr því sem kallað er á óvönduðu máli „build“ yfir í það sem kallað er „operation“. Ég held að það sé ekki hægt að segja að við séum komnir á það stig í dag, miðað við 13.000 km vegakerfi og þar af 5.000 km með bundnu slitlagi. Hvenær sérðu það fyrir þér að þessi umskipti verði hjá

okkur, að við verðum komnir úr því að „byggja“ yfir í að „reka“.

Ég held að það sé nokkuð langt í það. Bæði eigum við ýmislegt ógert eins og við nefndum ádan. Og svo verður endurbyggingarfasinn þungur. Í mínum huga flokkast það undir byggingar en ekki rekstur.



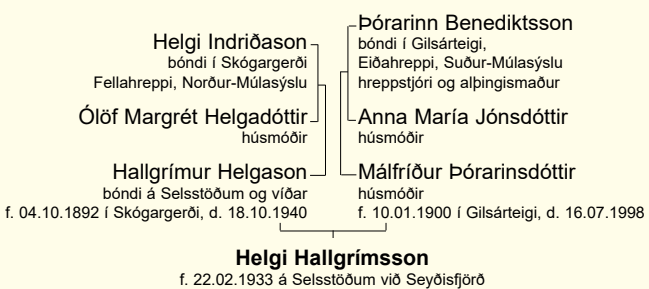
Frá vinstri: Ásmundur, Nína, Helgi, Margrét, Hallgrímur, Gunnar.

Helgi Hallgrímsson

fyrirverandi vegamálastjóri

Nám: Stúdent frá MR 1952. Fyrrihlutapróf í verkfræði frá HÍ 1955. Verkfræðipróf frá Tækniháskólanum í Kaupmannahöfn, DTH, 1958.

Störf: Verkfræðingur hjá Vegagerðinni 1958-1961, hjá ráðgjafafyrirtækinu Chr. Ostenfeld & W. Jönson (nú Cowiconsult) í Kaupmannahöfn 1961-1962 og hjá Vegagerðinni 1962. Umdæmisverkfræðingur á Austurlandi til 1965. Deildarverkfræðingur á brúadeild 1965-1972, yfirverkfræðingur þar 1972. Forstjóri tæknideildar 1976, aðstoðarvegamálastjóri 1985 og vegamálastjóri 1992 til starfsloka 2003.



Börn þeirra:

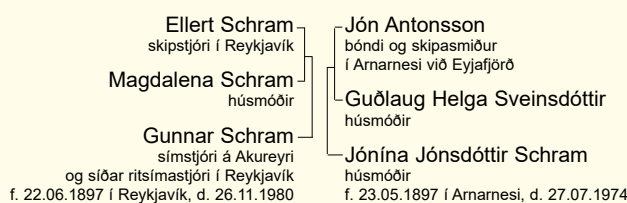
Hallgrímur Helgason
f. 18.02.1959 í Reykjavík
riðhöfundur og myndlistamaður
Sambýliskona: Þorgerður Agla Magnúsdóttir
Barn þeirra: Málfríður Jóhanna
Barn hans: Hallgerður Guðrún
Móðir Hallgerðar: Halldóra Gunnarsdóttir
Fyrri kona: Ásthildur Haraldsdóttir
Fyrri kona: Oddný Sturludóttir
Barn hans og Oddnýjar: Margrét María
Barn Oddnýjar: Kári Daníel

Nína Helgadóttir
f. 20.11.1960 í Reykjavík
mannfræðingur
verkefnastjóri hjá alþjóðadeild
Rauða kross Íslands
Maki: Kjartan Valgarðsson
Börn þeirra: Hallgrímur, Ásdís

Ásmundur Helgason
f. 24.11.1965 í Reykjavík
viðskiptafræðingur MIM
framkvæmdastjóri
Maki: Elin Guðrún Ragnarsdóttir
Börn þeirra: Helgi Gunnar, Indíana
Börn Ellinar: Fanney Rut, María

Gunnar Helgason
f. 24.11.1965 í Reykjavík
leikari, leikstjóri og riðhöfundur
Maki: Björk Jakobsdóttir
Börn þeirra: Ásgrímur, Óli Gunnar

Félags- og trúnaðarstörf: Formaður BVFI og í aðalstjórn VFÍ 1973-1975. Í stjórn Íslandsdeildar Norræna vegasambandsins, NVF, 1977-2003 og formaður hennar 1992-2003. Í aðalstjórn NVF 1977-2003. Í ýmsum nefndum um vegagerð og flutninga á vegum Norðurlandaráðs 1979-1991. Í Skipulagsstjórn ríkisins frá 1992 uns hún var lögð niður 1998, formaður hennar 1993-1994. Í Almannaávaráði 1992-2003. Í ýmsum nefndum um samgöngumál og ofanflóðamál á vegum samgönguráðuneytis og félagsmálaráðuneytis 1973-2003, formaður ofanflóðanefndar 1992-1995. Formaður samráðsnefndar samgönguráðuneytis og Reykjavíkurborgar um úttektir á Reykjavíkflugvelli 2005-2007.



Maki: Margrét Gunnarsdóttir Schram
kennari f. 31.12.1932 á Akureyri

Náum við kannski aldrei í skottið á sjálfum okkur?

Mér finnst óvíst að það sé hægt að gera ráð fyrir því. Við verðum að athuga að við erum einungis rúmlega 300 þúsund manns í 100 þúsund ferkílómetra landi sem sumpart er erfitt og dýrt til vegagerðar. Það má kannski segja að þetta sé nokkurskonar herkostnaður okkar. Við höfum engan her en þurfum í staðinn að sjá fyrir hlutfallslega ógnarlöngu vegakerfi, og sumpart dýru bæði í byggingu og rekstri. Ýmsir aðrir þættir í innviðum okkar verða einnig hlutfallslega dýrir vegna fámennis og stærðar landsins.

En höfum við ekki líka í raun, og það náttúrulega fyrst og fremst vegna fjárskorts, verið að byggja þessa vegi upp, og leggja á þá bundið slitlag, án þess þá að gera þá svo vandaða að þeir endist um áratugi, eins og eðlilegt væri? Við getum nefnt eins og Borgarfjörðinn sem komst tiltölulega snemma á bundið slitlag en síðan er búið að endurbyggja að miklu leyti upp Norðurárdalinn?

Þetta er reyndar vandamál fátæka mannsins í hnotskurn. Hann reynir að bæta úr því sem er allra brýnast á hverjum tíma, án þess að hafa efni á að gera það með þeim hætti að það endist til þess tíma sem hægt er að láta það endast. Hér ber þó að hafa í huga að akstur á bundnu slitlagi er svo miklu ódýrari en akstur á malarvegi, að það getur verið þjóðhagslega hagkvæmt að leggja bundið slitlag á veg þó að lega hans eða undirbygging og þar með ending sé ekki eins og best verður á kosíð.

Áhugamálin

Þú sagðir hér fyrr að þú hefðir ekki tekið vinnuna með þér heim. Hver voru áhugamálin? Þú nefndir hér fyrr íþróttir. Þú varst í handbolta með ÍR, var það ekki?

Já, það var mest á skólaárunum og reyndar, fyrst eftir að ég kom frá námi, áfram í félagsstörfum. Ég var líka í knattspyrnu í Þrótti á skólaárunum en aldrei í neinum félagsstörfum þar. Svo þegar krakkarnir okkar komust á legg þá fórum við að stunda skíðamennsku að vetrinum hjá ÍR.

Þú átt fjögur börn. Þau voru öll mikið á skíðum og gott skíðafólk.

Já þau voru öll mikið á skíðum og höfðu mjög gaman af því.

Það var uppi í Hamragili. Þú tókst töluvert mikinn þátt í að byggja það svæði upp, var það ekki?

Jú, og byggðist á því, að mér fannst að úr því að krakkarnir hefðu svona mikinn áhuga á þessu að þá gæti maður ekki ætlast til að allir aðrir leggðu fram sjálfböðavinnu en maður gerði ekkert sjálfur. Ég eyddi töluverðum tíma í sjálfböðaliðastarf í kringum skíðasvæði ÍR.

Var það ekki í Hamragili sem Sigurður Hauksson bjó til nokkurskonar lásboga og skaut þér út í himinhvolfið? Og þú varst fyrir einhverjum kárinum út af því.

Það er of mikið sagt að kenna Sigurði um það. Þetta var sjálfskaparviti. Þetta var nú dálítið hastarlegt því að ég var vanur að vera með öryggisbelti á mér en



Spilað Bridge á spilavöldi í Borgartúni 7. Réttshælis: Helgi Hallgrímsson (bak), Kristín H. Sigurbjörnsdóttir, Jón Hallgrímsson (bróðir Helga) og Helgi Jóhannesson.



Kaffifundur fyrrverandi starfsmanna. Jakob Hálfdanarson og Helgi Hallgrímsson.



Liklega á Skeiðarársandi, Sigurður Jóhannsson, Helgi Hallgrímsson og Pétur Ingólfsson, maí 1973.

ekki í þetta sinn. Ég var uppi í lyftumastri og við vorum eitt-hvað að toga í hjólasettið með snjótroðaranum, ætluðum að snúa því en ég áttaði mig á því að þetta þýddi ekki en um leið og ég gaf honum merki þá slitnaði kaðallinn. Þá var komin spenna á mastrið og ég lá niðri á jörðinni næst þegar ég vissi af mér. Og handleggsbrotinn.

En þú sinntir fleiri áhugamálum. Veiðiskap eitthvað?

Ja, það er nú sveitamaðurinn í mér sem veldur því. Ég hef oftast átt aðild að jarðnæði einhversstaðar. Við áttum 10 saman jörð á Snæfellsnesi, flestir tengdir Vegagerðinni og þar var veiðia. Svo flosnaði sá félagsskaður upp og við seldum það aftur og nokkrum árum seinna keypti ég mig inn í 21 manns félag sem á jörð í Barðastrandarsýslu og ennþá er ég þar. Þar er smá aðgangur að veiði líka. En enginn veiðimaður er ég, það skal tekið fram en hafði þó gaman af þessu.

En nú hafið þið komið ykkur upp sumarhúsi, ekki langt frá Reykjavík.

Við keyptum sumarhús ásamt 20 hekturum af landi skammt frá Stokkseyri. Fengum það fyrir mjög sanngjarnt verð rétt fyrir aldamótin. Við dveljum þar töluvert á sumrin en við erum löt að vera þar á vetrum.

Svo hafið þið eitthvað reynt ykkur í golfi, er það ekki?

Jú, það má orða það þannig að öllu er nafn gefandi. Ég er ekki afreksmaður í golfi heldur. En við höfum gaman



Helgi Hallgrímsson og Sveinbjörn Veturlidason verkstjóri á Ísafirði í samsæti í Bolungarvík eftir vigslu fyrsta vegskálans í Óshlíð 3. október 1986.

af því og förum saman bæði hjónin.

Við áttum eftir að nefna eitt sem ég veit að þú stundar nokkuð stíft, það er bridge.

Ég var alinn upp við það í æsku að spila dálítið. Móðurafi minn flutti hingað til Reykjavíkur þegar hann var orðinn gamall maður. Þá hafði hann ekki mikið fyrir stafni og dagurinn var alveg glataður ef ekki var tekið aðeins í spil um kvöldið. Þá var ég notaður, fyrst sem uppfyllingarmaður svona þegar fullorðna fólkið mátti ekki vera að þessu. Og ég spilaði töluvert á þeim árum, á táningsárum og fram yfir tvítugt. Síðan spilaði ég nánast ekkert í 50 ár. En þegar ég hætti að vinna þá fór ég að

Þverun Gilsfjarðar, vigsla 30. október 1998. Gunnar Birgisson forstjóri Klæðningar hf., Halldór Blöndal samgönguráðherra og Helgi Hallgrímsson. Bakvið standa heiðursmenn Vegagerðarinnar, Geir Sigurðsson og Oddur Jónsson.



Gönguhópur aldinna (fyrrverandi) vegagerðarmanna í Reykjavík hefur hist reglulega á þriðjudögum í 14 ár og gengið saman í klukkutíma ýmsum stöðum á höfuðborgarsvæðinu. ..Að því loknu fá menn sér kaffi og ræða málin. Varla hefur fallið úr dagur nema þegar þriðjudag ber upp á stórhátið. Þann 2. september 2014 var gengið um Eyrarbakka undir leiðsögn heimamanna og að því loknu þáðu menn góðgerðir hjá þeim hjónum Margréti Schram og Helga Hallgrímssyni í bústað þeirra nálægt Stokkseyri. Mynd: Gönguhópurinn í Reykjavík ásamt Sunnlendingum. Standandi frá vinstri talið: Sigurður Jóhannsson, Björn Svavarsson, Hjörleifur Ólafsson, Haukur Bergsteinsson, Guðmundur Guðjónsson, Jón Rögnvaldsson, Þórður Tyrtingsson og Helgi Hallgrímsson. Sitjandi: Eymundur Runólfsson, Ólafur Torfason og Gunnar Olsen.

spila bridge með Jóni bróður mínum. Við spiluum hjá Félagi eldri borgara eins lengi og hann lifði. Svo hef ég fengið nýjan makker og spila þar enn tvisvar í viku.

Þú spilar hérna hjá Vegagerðinni?

Já, tvisvar í mánuði yfir veturinn.

Önnur tengsl sem þú hefur við Vegagerðina. Það er hópur manna sem gengur saman á þriðjudagsmorgnum.

Við göngum nokkrir gamlir starfsmenn einu sinni í viku undir styrki forystu Ólafs Torfasonar.

Hann hefur stjórnað þessum kaffiboðum fyrrverandi starfsmanna líka. Hjálpað okkur við það. Ég held að það sé eitt af því sem þú hefur átt heiðurinn af að koma á, á sínum tíma.

Ég man það nú ekki lengur en það er gott að hafa stuðlað að því.

Jú, þú komst með þessa hugmynd til mín. Að við skyldum gera þetta. Það varð úr. Ég held að menn hafi ákaflega gaman af þessu.

Já, þetta er vel sótt og vinsælt.

En þú lítur yfir farinn veg og ert tiltölulega sáttur.

Já. Ég tel mig mikinn haminguhrólf bæði í lífi og starfi.

Það er ekki ónýtt að geta haft það lokaorðin á þessu samtali, held ég.



Gunnar Gunnarsson og Helgi Hallgrímsson áttu þetta samtál sem hér er birt. Myndin er tekin á árshátíð sem haldin var í Klúbbnum við Borgartún árið 1990.



Víktor Arnar Ingólfsson skrifaði upp samtál þeirra Gunnars og Helga eftir hljóðupptöku, valdi myndir og setti upp þessa útgáfu. Hér er hann að störfum á ViaNordica ráðstefnunni í Hörpu 2012.