

Vegminjar

Suðaustur- og Austurland



Arna Björk Stefánsdóttir fyrir Vegagerðina í mars 2016

Vegminjar

Suð-Austur og Austurland

Forsíðumynd: Brúin yfir Heinabergsvötn. Ljósmyndari: Arna Björk Stefánsdóttir.

Allar ljósmyndir í skýrslunni eru teknar af höfundi nema annað sé tekið fram.

Verkefnið er unnið fyrir Vegagerðina með styrk frá rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar.

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

Höfundur skýrslunnar ber ábyrgð á innihaldi hennar. Niðurstöður hennar ber ekki að túlka sem yfirlýsta stefnu Vegagerðarinnar eða álit þeirra stofnana eða fyrirtækja sem höfundur starfa hjá.

Efnisyfirlit

Vegminjakort – Suðaustur- og Austurland	4
Inngangur	6
1. Sprengisandur – Þjóðleið	9
2. Dyrhólaeyjarviti – Viti	13
3. Reynisfjall – Minjavegur	16
4. Fjallabaksleið syðri – Þjóðleið	20
5. Skaftárósviti – Viti	24
6. Djúpárbrú í Fljótshverfi – Minjabrú	26
7. Skeiðarárbrú – Minjabrú	30
8. Leifar af stöplum Gýgjukvíslar – Minjabrú/Minnismerki	35
9. Þurrabrú á Heinabergsvötnum – Minjabrú	38
10. Hornafjarðarfljót – Minjabrú	42
11. Mannaskarð – Minjavegur/Þjóðleið	46
12. Jökulsá í Lóni – Minjabrú	50
13. Lónsheiði – Þjóðleið	54
14. Hamarsárbrú í Hamarsfirði – Minjabrú	59
15. Miðmundargil í Hamarsfirði – Minjabrú	64
16. Fossárbrú í Berufirði – Minjabrú	68
17. Geithúsaárbrú við Reyðarfjörð – Minjabrú	72
18. Fljótsdalur – Þjóðleið	75
Heimildaskrá	78

Vegminjakort



1. Sprengisandur – Þjóðleið
2. Dyrhólaeyjarviti – Viti (1927)
3. Reynisfjall – Minjavegur (1942-1944)
4. Fjallabaksleið syðri – Þjóðleið
5. Skaftárósviti – Viti (1911)
6. Djúpárbrú í Fljótshverfi – Minjabrú (1952)
7. Skeiðarárbrú – Minjabrú (1974)
8. Leifar af stöplum Gýgjukvíslar – Minnismarki
9. Þurrabrú á Heinabergsvötnum – Minjabrú (1948)
10. Hornafjarðarfljót – Minjabrú (1961)
11. Almannaskarð – Minjavegur/Þjóðleið (1928)
12. Jökulsá í Lóni – Minjabrú (1952)
13. Lónsheiði – Þjóðleið (um 1959)
14. Hamarsárbrú í Hamarsfirði – Minjabrú (1915)
15. Miðmundargil í Hamarsfirði – Minjabrú (1915)
16. Fossárbrú í Berufirði – Minjabrú (1954)
17. Geithúsaá við Reyðarfjörð – Minjabrú (1905/1935)
18. Fljóttdalur – Þjóðleið

Inngangur

Haustið 2012 var unnin skýrsla á vegum Vegagerðarinnar um minjar stofnunarinnar, núverandi stöðu þeirra og framtíðarsýn. Vegagerðin á fjölda gamalla mannvirkja og muna sem mikilvægt er að skrá með kerfisbundnum hætti auk þess sem meta þarf varðveislugildi þeirra.

Minjum Vegagerðarinnar má skipta í eftirfarandi flokka:

1. Vegkaflar: Brýr, gamlir vegir og vegkaflar, vitar og þjóðleiðir.
2. Vélar og tæki: Almenn tæki í vegagerð og sérhæfð tæki.
3. Búnaður og munir: Vegbúnaður, verkfæri, vinnubúðir, teikningar, kort, skrifstofubúnaður og fleira.
4. Myndir: Ljósmyndir, myndir frá framkvæmdum, kvikmyndir, brúa-myndir og myndir af eftirminnilegum persónum.
5. Skráðar sögur og frásagnir: Skipulagssagan, verkhattir, æviágrip, vegavinnu myndir og rafræn skjöl.

Að beiðni minjanefndar Vegagerðarinnar var ráðist í heildarskráningu á munum í eigu stofnunarinnar vorið 2014. Markmið verkefnisins er að veita Vegagerðinni yfirsýn yfir þær vegminjar sem til eru í fórum stofnunarinnar og meta verndargildi þeirra. Tilgangurinn er að fá sem heildstæðasta mynd af þeim munum sem geta talist til vegminja hér á landi. Niðurstöðu skýrslunnar verður hægt að nýta til að móta framtíðarstefnu varðandi minjavernd hjá Vegagerðinni.

Vinnunni við skráningu vegminja var skipt í tvo áfanga. Í fyrri áfanga (2014-2015) voru munir í eigu Vegagerðarinnar skráðir (munir í flokki 2, 3, 4 og 5). Vinnu við þessa skráningu lauk í mars 2015 og var niðurstöðum skilað í munaskrá/skýrslu sem aðgengileg er á vefsíðu Vegagerðarinnar. Í öðrum áfanga (sem hófst í apríl 2015) verður áherslan lögð á skráningu vegminja umhverfis landið (munir í flokki 1).

Vegminjaskráin sem hér er tekin saman samanstendur af átján stöðum á Suðaustur- og Austurlandi. Vegminjarnar dreifast nokkuð jafnt yfir svæðið frá Vík í Mýrdal í vestri og að Reyðarfirði í austri. Hálendisvegir á þessum fjórðungi landsins eru einnig teknir til skoðunar. Vegminjarnar sem fjallað er um hér eru af

fjórum gerðum: Þjóðleiðir, minjavegir, minjabrýr og vitar. Skráð er lýsing á einstökum mannvirkjum, stærð mannvirkis, ef það á við, farið er yfir sögu þess og verndargildi metið. Valdar vegminjar eiga að vera einkennandi fyrir sögu vegagerðar frá upphafi og eiga að gefa góða mynd af sögu vegagerðar. Forsenda þess að hægt sé að vernda mannvirki er að þau séu áfram í notkun þó nýrri mannvirki hafi tekið við upphaflegu hlutverki þeirra. Gamlar brýr og vegi má nýta áfram sem reið- og gönguleiðir, eins og oft hefur verið gert. Erfitt er að varðveita gamla vegi ef þeir eru ekki lengur í notkun þar sem vatn og vindar eyða þeim fljótt, sömu sögu má segja um gamlar brýr. Því verður áhersla lögð á að skrá þá vegkafla, vita, brýr og þjóðleiðir sem eru á einhvern hátt enn í notkun og mögulegt er að halda við.

Vegminjarnar sem hér eru til skoðunar eru í mismunandi ástandi. Sum þessara mannvirkja eru enn í notkun og munu verða í notkun um ókomin ár. Ekki þarf að fara í sérstakar aðgerðir til verndunar þessara mannvirkja. Þetta eru þjóðleiðirnar um Sprengisand, Fljótsdal og Fjallabaksleið syðri, vitarnir á Dyrhólaey og við Skaftárós, vegurinn upp á Reynisfjall og um Almannaskarð og brúin yfir Geithúsaá í Reyðarfirði. Þrjú mannvirki munu falla úr notkun á næstu árum og því er mikilvægt að huga að hlutverki þeirra til framtíðar. Þetta eru brýrnar yfir Jökulsá í Lóni, Skeiðará og Hornafjarðarfljót. Nokkur mannvirki eru ekki í notkun og hafa ekki verið í hefðbundinni notkun um langa hríð. Þetta eru brúin yfir Djúpa í Fljótshverfi, þurrabruin á Heinabergsvötnum, brýrnar yfir Hamarsá og Miðmundargil í Hamarsfirði sem mikilvægt er að huga að lagfæringu á sem fyrst, brúin yfir Fossá í Berufirði og vegurinn yfir Lónsheiði. Huga þarf að framtíðarhlutverki þessara vegminja en öll þessi mannvirki eiga möguleika á framhaldslífi þó upprunalegur tilgangur þeirra sé ekki lengur til staðar. Brýrnar geta nýst sem göngu/reið/innansveitarbrýr. Vegirnir sem göngu/reið/ hjólaleiðir. Umferð um þessar minjar er mismikil eftir stöðum, sum mannvirkin munu alltaf verða talsvert notuð, önnur mjög lítið. Meta þarf hvort verndun slíkra mannvirkja sé forsvaranleg nema aldur vegminjanna og saga þeirra gefi sérstakt tilefni til verndunar. Erfitt er að vernda mannvirki sem eru ekki notuð.

Þrjú mannvirki á þessu svæði eru komin í flokk friðaðra mannvirkja samkvæmt skilgreiningu Minjastofnunar, þar sem þau eru yfir eitt hundrað ára gömul. Friðuð mannvirki á þessu svæði samkvæmt skilgreiningu Minjastofnunar

eru: Skaftárósviti (reistur 1911), brúin yfir Hamarsá (frá 1915) og brúin yfir Miðmundargil í Hamarsfirði (um 1915). Þar að auki var Dyrhólaeyjarviti, sem reistur var árið 1927, friðlýstur af menntamálaráðherra árið 2003.¹

Verkefni af þessu tagi hefur ekki verið unnið hér á landi en til hliðsjónar verður haft verkefni sem norska vegagerðin lét gera um sögulega vegi og brýr í Noregi og er aðgengilegt á vef norsku vegagerðarinnar.²

¹ Sjá nánar á heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is.

²www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Miljo+og+omgivelser/Nasjonal+verneplan

1. Sprengisandur - Þjóðleið



Lýsing

Sprengisandur er fjallvegur sem liggur frá hálendismiðstöðinni að Hrauneyjum í suðri þvert yfir hálendið og endar í Bárðardal í norðri. Vegurinn um Sprengisand, milli Hrauneyja og Bárðardals, er um 203 kílómetrar að lengd. Tveir jöklar liggja að Sandinum, sunnan við hann er Tungnafellsjökull en Hofsjökull að vestan. Að austurmörkum hans er vesturjaðar Ódáðahrauns. Norðan að Sandinum liggur víðáttumikið hálendissvæði. Á Sprengisandsleið eru óbrúaðar ár sem geta verið erfiður farartálmi í leysingum og eftir rigningatíð. Eftir að Þjórsá var brúuð má segja að leiðin yfir Sprengi-



sand sé greiðfær öllum fjórhjóladrifsbílum yfir sumarmánuðina. Þó er nauðsynlegt að sýna varkárni þegar lagt er á vöð yfir óbrúaðar ár á Sandinum.

Sögulegt yfirlit

Sprengisandsleið er forn en um leið nýr fjallvegur milli Suður- og Norðurlands. Elsta leiðin um Sprengisand lá upp úr Þjórsárdal vestan Þjórsár, farið var yfir ána á Sóleyjarhöfðavaði og síðan norður yfir sandinn að Mýri, sem var efsti bær í Bárðardal. Um 240 kílómetrar eru á milli Þjórsárdals og Bárðardals eftir gömlu leiðinni. Í *Brennu-Njáls sögu* er sandurinn nefndur Gásasandur.³ Sprengisands er getið í *Hrafnkels sögu Freysgoða* þar sem Sámur Bjarnason fór yfir Sprengisand á leið til Alþingis. Segir þar að Sámur hafi komið í Möðrudal. „Þá riðu þeir til Herðibreiðstungna og svo fyrir ofan Bláfjöll í Króksdal og þaðan suður á Sand og komu ofan í Sandafell og þaðan á Þingvöll“.⁴ Fyrr á öldum var skemmsta leið af Suðurlandi til Austfjarða að ríða fyrst norður yfir Sprengisand og síðan austur um Ódáðahraun til Möðrudals á Fjalli og niður til Vopnafjarðar. Þetta var talin fimm til sex daga hestaferð. Ferðalag meðfram suðurströndinni til Vopnafjarðar eða Möðrudals tók ekki minna en tvær vikur.⁵ Leiðin var fjölfarin fyrr á öldum, Goðar á austanverðu Norðurlandi áttu skemmstu leið á Alþingi um Sprengisand, sama átti við um höfðingja og bændur sem erindi áttu á Alþingi, hirðstjóra og valdsmenn konungs.⁶ Skreiðarferðir voru farnar yfir Sandinn frá Suðurnesjum norður í land allt þar til útgerð tók að vaxa á Norðurlandi.⁷ Skálholtsbiskupar fóru norður Sprengisand á vísitasíuferðum sínum til Austurlands. Venjulega fóru biskupar suður með landinu á bakaleiðinni, enduðu þeir ferð sína undir Eyjafjöllum, í Mýrdal eða Skaftártungu. Þá var Fjallabaksleið syðri farin heim í Skálholt.⁸ Á Sprengisandi má finna fjölmörg örnefni sem minna á yfirreiðir biskupa,

³ Hallgrímur Jónasson: *Árbók Ferðafélags Íslands 1967*, bls. 18.

⁴ *Hrafnkels saga Freysgoða*, bls. 1403.

⁵ Pálmi Hannesson og Jón Eypórsson: *Hrakningar og heiðavegir* 2. bindi, bls. 227.

⁶ Hallgrímur Jónasson: *Árbók Ferðafélags Íslands 1967*, bls. 19-20.

⁷ Hallgrímur Jónasson: *Árbók Ferðafélags Íslands 1967*, bls. 120.

⁸ Ágætt yfirlit yfir vísitasíuferðir Skálholtsbiskupa á 16., 17. og 18. öld er að finna í bókinni: Pálmi Hannesson og Jón Eypórsson: *Hrakningar og heiðavegir* 2. bindi, bls. 231-257.

Biskupsöxl, Biskupsþúfa, Biskupsbrekka og Biskupshæð.⁹ Síðan lögðust ferðir að mestu niður yfir Sandinn um nokkurra áratuga skeið á fyrri hluta 18. aldar, svo nærri lá að leiðin glataðist. Eggert Ólafsson fullyrðir í Ferðabók sinni sem skrifuð var á árunum 1752-1757 að Sprengisandsleið milli Rangárvallasýslu og Bárðardals sé aldrei farin og samgöngur þvert yfir landið séu úr sögunni. Leggur Eggert til að framar öðrum fjallvegum eigi að taka Sprengisandsleið aftur í notkun, ekki þurfi að leggja í mikinn kostnað til að gera hana færa með því að reisa tvö sæluhús á leiðinni.¹⁰ Ekki er líklegt að Sprengisandsleið hafi nokkurn tímann týnst eins og Eggert fullyrðir. Frekar má segja að ferðir hafi að mestu legið niður yfir Sandinn um nokkurra áratuga skeið á fyrri hluta 18. aldar, meðal annars má nefna að Skálholtsbiskupar fóru ekki yfir Sprengisand á vísitasíuferðum sínum á þessum tíma, þeir kusu heldur að fara meðfram norður- eða suðurströndinni til Austurlands.¹¹ Á Sprengisandi eru tvö af bólum Fjalla-Eyvindar og Höllu, Eyvindarver og Innrahreysi. Þar voru Fjalla-Eyvindur og Halla handsömuð árið 1772. Ekki er ólíklegt að ótti við útilegumenn og illa vætti hafi dregið úr mönnum kjark að halda inn á fáfarna hálendisvegi.¹² Á síðari hluta 18. aldar hófust ferðir á ný yfir Sandinn, var leiðin þó ætíð nokkuð fáfarin miðað við það sem áður var, þar til bílaöld hófst.

Sumarið 1933 var fyrsta bílferðin farin yfir Sprengisand. Ferðin hófst mánudaginn 14. ágúst í Reykjavík. Í ferðina fóru Jón J. Víðis mælingamaður hjá Vegagerðinni, Einar Magnússon og Valdimar Sveinbjörnsson mennta-skólakennarar og Sigurður Jónsson frá Laug. Bílinn sem notaður var til ferðarinnar var óyfirbyggður fjögurra manna Ford, árgerð 1927. Ferðin tókst vel þrátt fyrir ýmsa erfiðleika, fyrst og fremst vegna óbrúaðra áa og sandbleytu. Lagt var af stað úr Reykjavík mánudaginn 14. ágúst og komu þeir til byggða í Bárðardal sunnudaginn 20. ágúst. Ferðin tók því sjö daga í heildina. Þess má geta að næsta ferð um Sprengisand var ekki farin fyrr en 15 árum síðar, árið 1948.¹³

⁹ Hallgrímur Jónasson: *Árbók Ferðafélags Íslands 1967*, bls. 31.

¹⁰ *Ferðabók Eggerts og Bjarna* 2. bindi, bls. 87-88.

¹¹ Jón Eyþórsson og Pálmi Hannesson: *Hrakningar og heiðavegir* 1. bindi, bls. 17-19.

¹² Hallgrímur Jónasson: *Árbók Ferðafélags Íslands 1967*, bls. 130.

¹³ *Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar*. 29. tbl. 2003, bls. 1-10. Sjá einnig: Hallgrímur Jónasson: *Árbók Ferðafélags Íslands 1967*, bls. 180-183.

Verndargildi

Af þeim vegminjum sem fjallað er um í þessari skýrslu þá á Sprengisandur sér líklega lengstu og best varðveittu söguna. Fljótsdalur og Fjallabaksleið syðri eiga sér langa og merkilega sögu en sögulegar ritaðar heimildir um Sprengisandsleið eru til samfellt frá landnámi og þar til vegurinn komst í alfaraleið eftir að helstu ár voru brúaðar eftir miðja síðustu öld. Sprengisandur hefur verið notaður sem stysta leið milli suður- og norðurlands allt frá landnámsöld. Mikil umferð er um Sprengisandsveg og mun verða um ókomin ár. Ekki þarf að fara í sérstakar aðgerðir til verndunar á Sprengisandsvegi.



2. Dyrhólaeyjarviti - Viti



Lýsing

Dyrhólaeyjarviti stendur á Dyrhólaey sem er rúmlega 100 metra hár grasi gróinn höfði skammt vestan Víkur í Mýrdal (vegur 218). Höfðinn er með þverhnýptu standbergi í sjó fram í suðri og að vestanverðu, en meira aflíðandi og grasbrekkum að norðan. Akvegur liggur upp höfðann norðan megin frá og upp að vitanum. Frá honum er víðáttumikið útsýni til allra átta. Vitinn er steinsteyptur, hvítmálaður með rauðu þaki og gluggum, byggður árið 1927. Er vitinn fyrsti réttnefndi landtökuvitinn á Íslandi. Hönnuðir vitans voru Thorvald Krabbe verkfræðingur, Guðjón Samúelsson, húsameistari ríkisins, og Benedikt Jónasson verkfræðingur. Vitinn er 12.7 metra hár. Ljós hæð yfir sjávarmáli er 123



metrar. Sjónarlengd er 27 sjómíllur. Vitinn er í fullri notkun og er hann í umsjón siglingasviðs Vegagerðarinnar. Vitinn var rafvæddur árið 1969 með straumi frá rafveitu.¹⁴ Árið 2015 fékk vitinn nýtt og nokkuð óvænt hlutverk. Ferðamönnum stendur nú til boða að bóka gistingu í vitanum. Þessi þjónusta er á vegum Icelandair Hótel Vík og var Guðbjörg Magnúsdóttir arkitekt fengin til að sjá um endurbætur á innra rými vitans (hótelrými).¹⁵ Þar sem vitinn gegnir nú tvenns konar hlutverki, sem viti í fullri notkun og hótél, er ekki við öðru að búast en vitanum verði vel við haldið um ókomin ár.



Sögulegt yfirlit

Dyrhólaeyjarviti er elsti landtökuviti á Íslandi, byggður árið 1927. Hönnuðir vitans voru Thorvald Krabbe verkfræðingur, Guðjón Samúelsson, húsameistari ríkisins, og Benedikt Jónasson verkfræðingur.

¹⁴ Guðmundur Bernódusson, Guðmundur L. Hafsteinsson og Kristján Sveinsson: *Vitar á Íslandi*, bls. 361.

¹⁵ Upplýsingar um gistirýmið er að finna á vefsíðu Iceland Naturally: Icelandnaturally.com/special offers/30 júní 2015.

Verndargildi

Dyrhólaeyjarviti var friðaður af menntamálaráðherra þann 1. desember 2003 samkvæmt 1. mgr. 3. gr. laga um húsafriðun, nr. 104/2001. Friðunin tekur til ytra og innra borðs vitans, ljóshúss og viðbygginga. Þar með eru talin linsa, linsuborð og lampi, herbergjaskipan, hurðir, gluggar, stigar, handrið og innréttingar. Friðunin nær einnig til umhverfis vitans út að bjargbrún vestan og sunnan vitans og hluta hrings með 100 m radíus til norðurs og austurs frá vitanum. Friðunin tekur ekki til tveggja steinsteypra skúra nokkru vestan við vitann.¹⁶ Vitinn er mikilvægur í sögulegu samhengi þar sem hann er fyrsti réttnefndi landtökuviti á Íslandi. Hefur vitanum verið haldið í upprunalegri mynd frá því hann var byggður. Því er ótvírætt hægt að telja hann til vegminja sem ber að vernda til framtíðar. Á meðan hann er í fullri notkun, í umsjón siglingasviðs Vegagerðarinnar, er verndun og viðhald hans tryggt. Ekki þarf að fara í sérstakar aðgerðir til verndunar á Dyrhólaeyjarvita.



¹⁶ Sjá nánar á heimasíðu Minjastofnunar: Minjastofnun.is.

3. Reynisfjall - Minjavegur



Lýsing

Reynisfjall er 340 metra hátt fjall sem gengur í sjó fram milli Reynishverfis og Víkur í Mýrdal. Vegur liggur upp á fjallið og er lagt á fjallveginn rétt við útjaðar þorpsins. Vegurinn upp á fjallið er bílfær. Hann er þó brattur og erfiður, með um 16% halla. Hann er því í raun ekki fær öðrum bílum en kraftmiklum



fjór hjóladrifsbílum. Þegar skýrsluhöfundur var á ferð um Mýrdalinn sumarið 2015 var talsverð umferð fólks upp á Reynisfjall. Flestir voru gangandi en þó nokkrir ökumenn lögðu á fjallveginn. Talsvert margir þurftu að snúa við þar sem bílarnir drifu ekki upp þennan mikla veghalla.

Vegurinn er hins vegar mjög skemmtileg gönguleið sem virðist vera mikið notuð af ferðamönnum, bæði innlendum og erlendum. Vegurinn upp á fjallið er þægileg gönguleið með jöfnum halla alla leið upp. Á björtum degi er útsýni af Reynisfjalli stórfenglegt, yfir strandlengju Suðurlands, Reynisdranga, Mýrdalinn, til fjalla í norðri og yfir Mýrdalsjökul. Vegurinn upp á fjallið er malarvegur, nokkuð grófur og laus í sér á köflum, en honum virðist vera ágætlega við haldið.



Sögulegt yfirlit

Á árum síðari heimsstyrjaldar var um tíma allfjölmennt herlið í Vík í Mýrdal og skapaði vera þeirra talsverða vinnu við ýmsar framkvæmdir fyrir heimamenn. Vegurinn upp á Reynisfjall var upphaflega lagður af bandaríska hernum á þessum árum, með aðstoð heimamanna, en var endurbættur seinna. Í síðari heimsstyrjöld starfrækti bandaríska herinn lóranstöð uppi á Reynisfjalli. Uppi á fjallinu skiptist vegurinn og liggja slóðar í báðar áttir en sá sem fer í suður liggur að lóranstöðinni. Íslendingar tóku við rekstri lóranstöðvarinnar í stríðslok og var hún starfrækt til

ársins 1977. Enn má sjá leifar af mannvirkjum stöðvarinnar ekki langt frá fjallsbrúninni í suðri. Vegurinn upp á Reynisfjall var brattasti fjallvegur á Íslandi þegar hann var lagður, með 16% halla, og telst enn vera einn brattasti fjallvegur á landinu.¹⁷

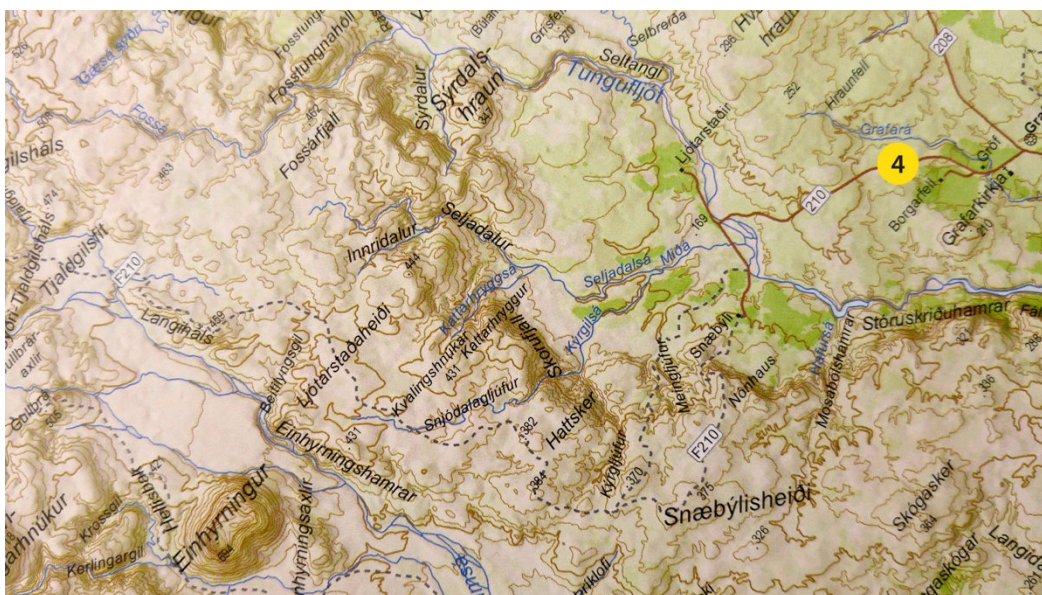
Verndargildi

Lagning vegarins var mikið þrekvirki þegar hann var lagður á árum síðari heimsstyrjaldar. Var hann brattasti fjallvegur á Íslandi þegar hann var lagður og er enn einn brattasti fjallvegur á landinu. Mikil umferð ferðamanna er um veginn og mun verða um ókomin ár. Ekki þarf að fara í sérstakar aðgerðir til verndunar á veginum á Reynisfjall.

¹⁷ Páll Ásgeir Ásgeirsson: *101 Ísland. Áfangastaðir í alfaraleið*, bls. 87. Einar H. Einarsson og Sigurður Þórarinnsson: *Árbók Ferðafélags Íslands 1975*, bls. 121. Vefsíða Markaðsstofu Suðurlands: www.south.is/Hugmyndir/Þéttbýli/Vík/Mýrdalshreppi.



4. Fjallabaksleið syðri - Þjóðleið



Lýsing

Fjallabaksleið syðri (vegur F210) er fjallvegur sem liggur milli Skaftártungu og Rangárvalla. Farið er upp úr Skaftártungu við bæinn Gröf, yfir Mælifellssand, sem er sandslétt í um 600 metra hæð milli Mýrdalsjökuls og Torfajökuls, og meðfram Eystri-Rangá niður til Rangárvalla. Fjallabaksleið syðri er fær öllum stærri jeppum. Ekið er yfir margar óbrúaðar ár á leiðinni, þær helstu eru Hólmsá, sunnan Mælifellssands, Kaldaklofskvísl, sunnan Hvanngils og Markarfljót við



Laufafell. Heildarvegalengd Fjallabaksleiðar syðri er 112.5 kílómetrar.¹⁸ Vegurinn er bílfær yfir sumartímann.

Sögulegt yfirlit

Fjallabaksleið syðri er forn þjóðleið sem notuð hefur verið allt frá landnámi. Í *Brennu-Njáls sögu* eru frásagnir af ferðum manna úr Skaftártungu, að fjallabaki og til Suðurlands. Flosi Þórðarson á Svínafelli var tvo daga að ríða frá Svínafelli að Goðalandi í Fljótshlíð, hann lagði af stað á sunnudegi og var kominn á leiðarenda á þriðjudegi: „Eg mun ríða upp úr Skaftártungu og fyrir norðan Eyjafjallajökul og ofan í Goðaland og mun þetta endast ef eg ríð hvatlega“.¹⁹ Nokkru fyrir ofan Búland í Skaftártungu er staður þar sem munnmæli segja að Kári Sölmundarson og Sigfússynir hafi barist. Tvö örnefni, Granahaugar og Granagil, eiga að vera dregin af Grana Gunnarssyni sem, samkvæmt *Njálu*, féll í bardaganum. Nokkrar fleiri frásagnir í *Njálu* benda til að Fjallabaksleið syðri hafi verið alfaraleið á þessum tíma: „Þeir Sigfússynir ríða Mælifellssand og niður í Þórsmörk“.²⁰ Á öðrum stað segir að Kári hafi ríðið með flokk sinn austur á fjöll „ofan í Skaftártungu og fyrir ofan bæi alla til Skaftár“.²¹ Á nokkrum stöðum upp úr Skaftártungu hafa fundist fornir götuslóðar, sem benda til þess að forðum hafi legið fjölfarin leið norður með Skaftá. Hugsanlega er þarna um að ræða leifar af hinni fornu leið milli Skaftártungu og Rangárvalla.²² Með því að fara að fjallabaki tókst mönnum að sneiða hjá hinum vatnsmiklu og varasömu stórfljótum sunnan jökla. Í gegnum aldirnar og langt fram eftir tuttugustu öld fóru Síðumenn lestarferðir, kaupstaðarferðir og með fjárrekstra yfir Fjallabaksveg syðri. Fram undir aldamótin 1900 var engin verslun í Vík í Mýrdal og enginn verslunarstaður nær Vestur-Skaftfellingum en á Eyrarbakka, en næsti verslunarstaður í hina áttina var á Djúpavogi eða við Papós. Því tíðkuðu Vestur-Skaftfellingar það að sækja mestalla aðdrætti til Eyrarbakka, Reykjavíkur eða til Hafnarfjarðar.²³ Fjárrekstrarmenn

¹⁸ *Vegahandbókin*, bls. 439-441.

¹⁹ *Brennu-Njáls saga*, kafli 124, bls. 274.

²⁰ Jón Eyþórsson og Pálmi Hannesson: *Hrakningar og heiðavegir* 1. bindi, bls. 206.

²¹ *Brennu-Njáls saga*, bls. 330.

²² Jón Eyþórsson og Pálmi Hannesson, *Hrakningar og heiðavegir* 1. bindi, bls. 208.

²³ Árni Böðvarsson, *Árbók Ferðafélags Íslands 1976*, bls. 94.

notuðu Fjallabaksveg þegar þeir fóru með sláturfé frá Austurlandi til Eyrarbakka²⁴ og sjóróðramenn fóru þessa leið til útróðra á Suður-nesjum. Þannig skutu þeir óbrúuðum jökulvötnum ref fyrir rass, Hólmsá, Sandvatninu, Jökulsá á Sólheimasandi, Markarfljóti, Þverá og báðum Rangánum. Þeir komust því næstum þurrum fótum til kaupstaðar. Reyndar þurftu þeir að fara yfir Skaftá efst í Skaftártungu en þar var hún breið og lygn og greiðfær yfir að fara.²⁵ Fjallabaksleið var tvær dagleiðir milli byggða, hún þótti alltaf áhættusöm vegna veðurs og færðar, sérstaklega snemma vors og að hausti til. Vetrarferðir yfir Fjallabak voru hins vegar fátíðar nema í neyð. Þrátt fyrir að leiðin væri áhættusamari kusu Vestur-Skaftfellingar hana fram yfir leiðina sunnan jökla sem, eins og áður segir, var mun torfærari vegna óbrúuðu stórfljótanna.²⁶



²⁴ *Ferðabók Eggerts og Bjarna* 2. bindi, bls. 95.

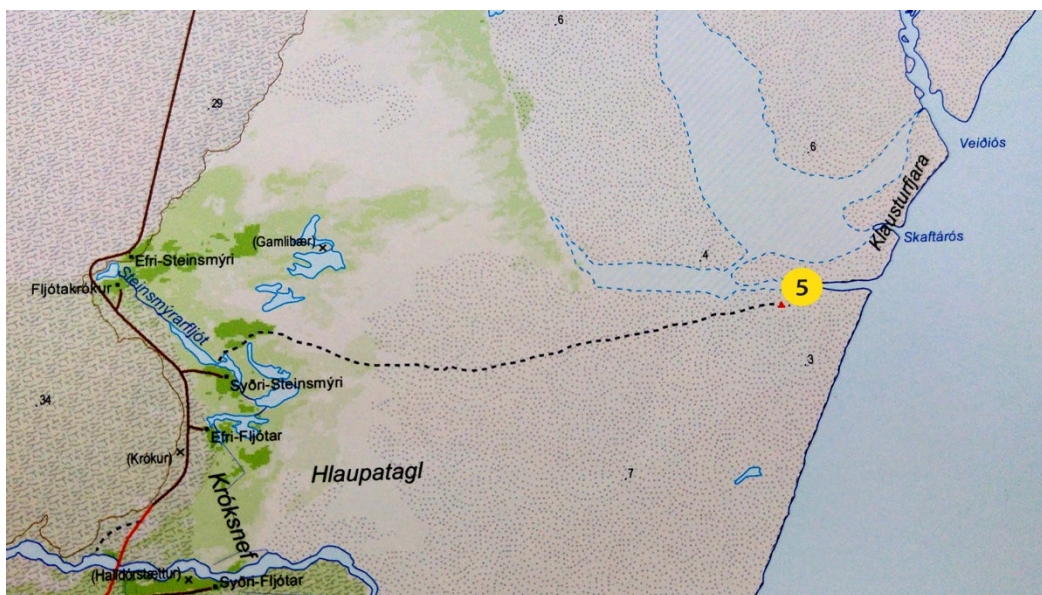
²⁵ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 158.

²⁶ Árni Böðvarsson, *Árbók Ferðafélags Íslands 1976*, bls. 94.

Verndargildi

Af þeim vegminjum sem fjallað er um í þessari skýrslu þá á Fjallabaksleið sér lengstu og best varðveittu söguna, auk Sprengisandsleiðar og Fljótsdals. Fjallabaksleið syðri er forn þjóðleið og elstu sögulegu heimildirnar um leiðina er að finna í *Brennu-Njáls sögu*. Leiðin var alfaraleið fram eftir öldum, notuð af kynslóðum Skaftfellinga og Austfirðinga allt þar til aurafljótin í Vestur-Skaftafellssýslu voru brúuð á seinni helmingi 20. aldar. Vegurinn er mikið notaður af ferðafólki yfir sumartímann og leiðir ferðalanga um fagurt, ósnortið og stórbrotið svæði að fjallabaki. Ekki þarf að fara í sérstakar aðgerðir til verndunar á Fjallabaksleið syðri.

5. Skaftárósviti - Viti



Lýsing

Skaftárósviti er 19.5 metra hár járngrindarviti, hárauður á lit. Vitann hannaði Thorvald Krabbe verkfræðingur árið 1911. Hann var settur upp við Skaftárós árið 1953. Vitinn stendur við ósa Skaftár, á sandinum sunnan Kirkjubæjarklausturs. Vegslóði liggur að vitanum yfir sandinn um 10 kílómetra leið frá veginum um Meðalland (vegur 204). Við vitann stendur neyðarskýli Slysavarnarfélagsins Landsbjargar. Vitinn er 19.5 metra hár. Ljóshæð hans yfir sjávarmáli er 20 metrar. Sjónarlengd er 14 sjómíllur. Vitinn er siglingaviti í fullri notkun, ljósviti og radarsvari, og er hann er í umsjón siglingasviðs Vegagerðarinnar. Ástand hans er gott og er viðhald reglubundið, eins og gildir um alla vita sem eru í fullri notkun kringum landið. Vitinn var rafvæddur árið 1989 með straumi frá rafveitu.

Sögulegt yfirlit

Skaftárósviti var upphaflega reistur á Rifstanga á Melrakkaslétu árið 1911. Hönnuður vitans var Thorvald Krabbe verkfræðingur, síðar Vitamálastjóri.

Vitinn er því elsti járngrindarviti á landinu. Hann var færður að Skaftárósi árið 1953 en þá hafði hann staðið á Rifstanga í 42 ár.²⁷

Verndargildi

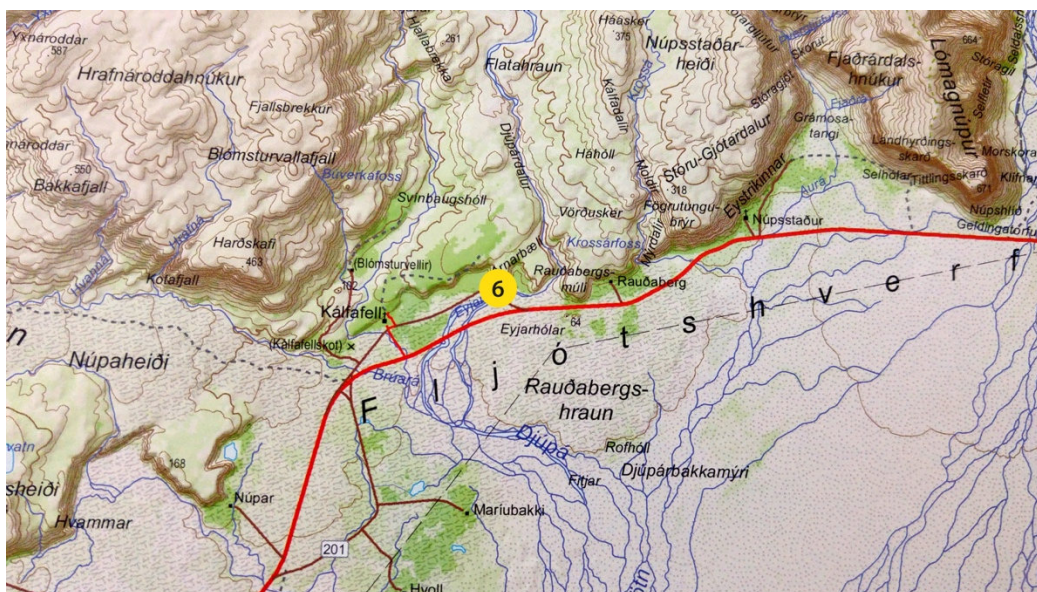
Skaftárósviti fellur undir ákvæði Minjastofnunar um friðuð hús og mannvirki. Í lögum um menningarminjar nr. 80/2012 sem tók gildi 1. janúar 2013 eru öll hús og mannvirki í landinu sem eru 100 ára eða eldri friðuð.²⁸ Vitinn er mikilvægur í sögulegu samhengi þar sem hann er elsti járngrindarviti á Íslandi. Því er ótvírætt hægt að telja hann til vegminja sem ber að vernda til framtíðar. Á meðan hann er í fullri notkun, í umsjón siglingasviðs Vegagerðarinnar, er verndun og viðhald hans tryggt. Ekki þarf að fara í sérstakar aðgerðir til verndunar á Skaftárósvita.



²⁷ Upplýsingar um Skaftárósvita voru teknar úr bókinni: Guðmundur Bernóðusson, Guðmundur L. Hafsteinsson og Kristján Sveinsson, *Vitar á Íslandi*, bls. 358.

²⁸ Sjá nánar á heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is

6. Djúpárbrú í Fljótshverfi - Minjabrú



Lýsing

Gamla brúin yfir Djúpá er stálgrindarbrú, byggð árið 1952. Við brúna er einnig gamall kláfur. Höfundi hefur ekki tekist að afla frekari upplýsinga um kláfinn, hvorki aldur hans né notkunar sögu. Líklega er að hann hafi verið settur upp áður en brúin var byggð. Hann er því byggður fyrir árið 1952. Djúpárbrú liggur rétt fyrir ofan Hringveginn (1), á gamla þjóðveginum um Fljótshverfi, austustu byggð í



Vestur-Skaftafellssýslu. Stærð brúar: Breidd: 31.85 metrar. Breidd akbrautar 2.98 metrar. Innanmál á grind: Breidd 3.7 metrar, hæð 5 metrar. Stálgrind brúarinnar er orðin talsvert ryðguð og steyptir brúarendar hafa brotnað. Undirstöður brúarinnar, þrjár steyptir stöplar sem brúin

hvílir á, virðast vera nokkuð traustar og brúargólfíð, sem er timburgólf, er ófúíð. Brúin er farin að láta talsvert á sjá, enda er hún orðin sextíu og fjögurra ára gömul. Hún var tekin úr notkun sem aðalbrú á Hringveginum (1) fyrir fimmtán árum síðan. Engar lagfæringar hafa verið gerðar á henni síðan hún skemmdist árið 2000.

Í dag er ekki leyfður akstur yfir brúna. Hún er aftur á móti talsvert notuð af göngu- og hestamönnum. Hún er staðsett á skemmtilegu og mikið notuðu útivistarsvæði, á gamla þjóðveginum um Fljótshverfi, skammt vestan Lómagnúps. Skammt vestan Djúpár er bærinn Kálfafell en skammt austan árinna eru bæirnir Rauðaberg og Núpsstaður. Djúpá er allmikil jökulá. Upp með brúnni liggur Djúpárgljúfur og Djúpárdalur, vinsælt göngusvæði með fjölda fagurra fossa og útsýn inn að Síðujökli. Í Djúpárgljúfri er meðal annars Gufufoss, fagur og mikilfenglegur foss.



Sögulegt yfirlit

Á þingfundi þann 17. ágúst 1942 flutti Sveinbjörn Högnason alþingismaður tillögu um að hafist væri strax handa við byggingu brúar yfir Djúpá. Taldi hann brúargerðina ekki þola nokkra bið þar sem Djúpá væri oft ill yfirferðar, einkum í vatnavöxtum, stundum ófær með öllu svo þeir sem bjuggu austan árinna voru að

miklu leiti einangraðir.²⁹ Ekki náði tillagan brautargengi og var umræðum frestað og tillögunni vísað til fjárlaganefndar. Nokkur ár liðu þar til brúargerð yfir Djúpá komst aftur á dagskrá og var lokið við smíði brúarinnar sumarið 1952.

Djúpá var fyrsta áin í Skaftafellssýslunum tveimur til að vera brúuð eftir síðari heimsstyrjöld og fyrsta nútíma stálbrúin sem byggð var yfir jökulárnar í



Austur- og Vestur Skaftafellssýslum. Markaði bygging brúarinnar tíma-
mót því nú var orðið
ökufært frá Reykjavík alla
leið austur að Núps-
vötnum á Skeiðarár-
sandi. Baráttan við jökul-
vötnin hélt þó áfram
næstu árin, til dæmis

sópaði jökulhlaup burt brúnum yfir Múlakvísl og Skálm árið 1955, enda voru þær brýr orðnar gamlar og undirstöður þeirra ótraustar.³⁰ Brúin yfir Djúpá stendur enn og skilaði hlutverki sínu með sóma allt til ársins 2001, þegar hún vék fyrir nýrri Djúpárbrú. Þótti þá gamla brúin vera of þröng fyrir nútímaumferð auk þess sem burðarþol hennar var takmarkað.³¹ Árið 2000 urðu miklar skemmdir á brúnni þegar stór vörubíll með traktorsgröfu á pallinum ók yfir hana. Rakst grafan upp í styrktarbita sem halda brúnni saman að ofan og hreinsaði þá af.³² Í kjölfar þessa óhapps þótti sýnt að brúin hefði ekki burð sem þarf fyrir umferð stórra, þungra ökutækja. Fljótlega var ráðist í smíði nýrrar brúar yfir Djúpá og var hún tekin í notkun árið 2001.

²⁹ Vefsíða Alþingis: Alþingi.is/pingfundir og [mál/þingtíðindi/ræður/17.08.1942](http://Alþingi.is/mal/pingtidindi/ræður/17.08.1942)

³⁰ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 282-283.

³¹ Sjá meðal annars *Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar* 30. tbl. 2002, bls. 1.

³² *Morgunblaðið* 11. nóvember 2000, bls. 64 (baksíða).

Verndargildi

Djúpá var fyrsta áin í Skaftafellssýslunum tveimur til að vera brúuð eftir síðari heimsstyrjöld og fyrsta nútíma stálbrúin sem byggð var yfir jökulárnar í Austur- og Vestur-Skaftafellssýslum. Markaði bygging brúarinnar tímamót því nú var orðið ökufært frá Reykjavík alla leið austur að Núpsvötnum á Skeiðarársandi. Með reglulegu viðhaldi mun brúin nýtast til framtíðar sem göngubrú og reiðbrú.



7. Skeiðarárbrú - Minjabrú



Lýsing

Skeiðarársandur nær frá Lómagnúp í vestri og að Skaftafelli í austri og er hann tæpir þrjátíu kílómetrar á breidd. Austasta áin á sandinum er Skeiðará og flæmdist hún áður yfir breitt svæði. Hlaup í ána komu úr Grímsvötnum og voru þau nokkuð regluleg á fjögurra til fimm ára fresti, allt þar til áin hvarf úr farvegi sínum árið 2009.³³ Brúin yfir Skeiðará er lengsta brú landsins, byggð árið 1974. Þetta er brúin sem lokaði Hringveginum og er hún meðal aðalbrúa á Hringveginum (1).

Skeiðarárbrú er stálbita-brú með timburgólfi á steyptum stöplum en undir hverjum stöpli eru steyptir staurar sem reknir eru niður í sandinn. Brúin er sett saman úr 176 metra löngum



³³ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 299 og 302-303.

einingum, hver eining í fjórum höfum, hvert haf 44 metrar á lengd. Brúin er með einfaldri akbraut, akbrautarbreiddin er fjórir metrar. Vegna lengdar hennar eru höfð útskot með 150 - 200 metra millibili, alls fimm útskot, til að farartæki geti mæst á henni. Akbrautarbreidd útskota er 6.58 metrar. Brúarstöplarnir eru háir og brúin er nægilega sterkbyggð til að hún standist jökulhlaup og sama á við um varnargarðana sem byggðir voru á sama tíma og brúin. Viðmiðunarmörk hlaupvatns eru níu þúsund rúmmetrar vatns á sekúndu. Brúin á að standast ísjaka allt að þrjúhundruð tonnum að stærð. Þó einstök brúareining brotni af í hlaupi geta aðrar staðið eftir ef þær eru óskemmdar, eins og raunin varð í stórhlaupinu í nóvember 1996, þegar vestasti hluti brúarinnar eyðilagðist.³⁴ Nefna má að vatnsmagn í hlaupinu árið 1996 náði mest 20-25 þúsund rúmmetrum á sekúndu. Ákveðið var að endurbyggja þá einingu Skeiðarárbrúar sem eyðilagðist í hlaupinu auk þess sem undirstöður brúarinnar voru styrktar og endurbyggðar. Landbrúnum sitt hvoru megin brúarinnar var sleppt og við það styttist brúin úr 904 metrum í 880 metra.³⁵ Sem ein af aðalbrúm á Hringveginum (1) er viðhald brúarinnar gott og í kjölfar stórhlaupsins í Skeiðará árið 1996 voru endurbyggðir 176 metrar af brúnni.

³⁴ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 302-303.

³⁵ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 321.



Sögulegt yfirlit

Í maímánuði árið 1974, 21 mánuði eftir að hafist var handa við verkefnið, var Skeiðarárbrúin fullgerð. Lokið var við smíði lengstu brúar landsins. Hún var 904 metrar á lengd, lengsta brú landsins. Vegurinn yfir Skeiðarársand var formlega opnaður þann 14. júlí 1974 að viðstöddu fjölmenni, þar á meðal forseta Íslands, ráðherrum og alþingismönnum. Þar með var Hringvegur í kringum landið loksins orðinn að veruleika.³⁶ Fjögur stórflyót á þjóðveginum, öll í Austur-Skaftafellssýslu, Núpsvötn, Skeiðará, Hornafjarðarflyót og Jökulsá í Lóni, var lengi vel talið ókleift eða að minnsta kosti mjög dýrt að brúa. Núpsvötn og Skeiðará voru talin erfiðust viðureignar, í þau komu tíðum jökulhlaup svo þau voru talin óbrúanleg. Af þessum fjórum stórflyótum eru þrjú nefnd í þessari skýrslu, Skeiðará, Hornafjarðarflyót og Jökulsá í Lóni. Þetta eru allt upprunalegar brýr sem enn eru aðalbrýr á Hringveginum (1), byggðar á árunum 1953-1974, og þetta eru brýr sem valdið hafa straumhvörfum í samgöngusögu landsins.

³⁶ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 306.

Brýrnar yfir auravötnin á Suðausturlandi eru ólíkar öðrum brúm að því leiti að ekki er hægt að gera ráð fyrir einum föstum farvegi árinna. Árnar hafa venjulega stórt svæði sem þær flæmast um, bæði við jökulhlaup og eins geta breytingar í skriðjöklunum sem árnar koma undan haft áhrif á farveg þeirra. Við allar árnar er því aðeins hluti farvegsins brúaður, en síðan eru byggðir varnargarðar til að leiða vatnið undir brýrnar. Árið 2009 gerðist sá sögulegi atburður að farvegur Skeiðarár hvarf. Ástæðan fyrir hvarfi árinna liggur í breytingum í Skeiðarárjöklum, eða þynningu jökulsins. Farvegur Skeiðarár hefur nú færst og sameinast áin nú annarri á, Gýgjukvísl. Nú er nánast hægt að ganga þurrum fótum undir Skeiðarárbrúna. Þessi breyting átti sér stað sumarið 2009 og gerðist hún á mjög skömmum tíma, um það bil einni viku. Ólíklegt er talið að áin færi sig aftur í sinn gamla farveg, jafnvel ekki í hlaupum.³⁷ Morsá rennur þó ennþá í farvegi sínum undir brúna og mun gera áfram.

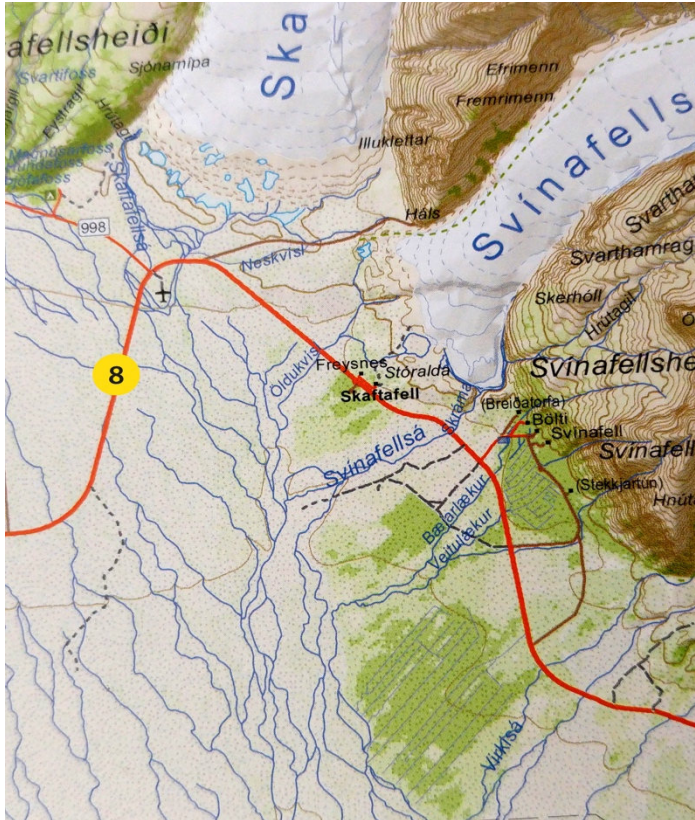
Verndargildi

Skeiðarárbrú er mikilvæg sögu vegagerðar á Íslandi fyrir tvær sakir: Hún er enn lengsta brú á Ísland og mesta brúarmannvirki sem ráðist hefur verið í hér á landi, og hún er brúin sem lokaði Hringveginum (1). Ekki þarf að fara í sérstakar aðgerðir til verndunar á brúnni yfir Skeiðará.

³⁷ Sjá meðal annars: Bloggsíða Einars Sveinbjörnssonar: esv.blog.is. Færsla frá 16. júlí 2009: Skeiðará yfir í Gýgju er afleiðing loftslagsbreytinga, Upplýsingavefur Hornafjarðar: Hornafjörður.is/Fréttir/2009/Júlí/Skeiðará horfin í Gýgjukvísl, Vefsíða Morgunblaðsins: mbl.is/16.7.2009/Skeiðará breytir um farveg.



8. Leifar af stöplum Gígjukvíslar - Minjabróú/minnismerki



Lýsing og sögulegt yfirlit

Skammt er að minnast þeirra hamfara sem áttu sér stað á Skeiðarársandi þegar gos varð í Vatnajökli árið 1996, svonefnt Gjálpargos. Þann 5. nóvember það ár geystist gríðarlegur vatnsflaumur undan jöklinum svo að vestasti hluti brúarinnar yfir Skeiðará lét undan og brúin yfir Gígjukvísl eyðilagðist með öllu. Strax var ráðist í endurbyggingu brúnna og var vegasambandi komið á aftur aðeins 22 dögum eftir að hlaupið hófst. Endurbyggingu vegarins var þó ekki að fullu lokið fyrr en sumarið eftir. Vegagerðin ákvað í kjölfarið að gera áningastað með upplýsingaskilti og minnismerki um þessa atburði í hæfilegri fjarlægð frá nýju brúnni. Björn Kristleifsson arkitekt var fenginn til að hanna áningastaðinn í samráði við starfsmenn Vegagerðarinnar. Það varð úr að brúarbitar með

ummerkjum flóðsins voru notaðir í minnismerkið.³⁸ Minnismerkið er staðsett tæpa tvo kílómetra frá eystri enda Skeiðarárbrúar, skammt frá Þjóðgarðinum í Skaftafelli. Staðurinn er vel áberandi ferðamönnum enda rétt við Þjóðveginn.

Verndargildi

Minnismerkið ber vitni um þau ógnaröfl sem íslensk náttúra getur leyst úr læðingi og um hina eilífu baráttu mannsins gagnvart náttúruöflunum. Ekki þarf að fara í sérstakar aðgerðir til verndunar á minnismerkinu.



³⁸ Vefsíðan Glettingur: www.glettingur.is/minnismerkið



9. Þurrabru á Heinbergsvötnum - Minjabru



Lýsing

Í austasta hluta Suðursveitar er Heinabergssandur. Um sandinn féllu öldum saman tvö stór jökulvötn, Kolgríma og Heinabergsvötn. Kolgríma fellur enn í sínum farvegi og í hana koma regluleg jökulhlaup. Í Heinabergsvötn komu jafnan mikil



hlaup, um það bil einu sinni á ári.³⁹ Vatn jókst mjög í Kolgrímu árið 1948 þegar Heinabergsvötn færðu sig úr sínum eldri farvegi og sameinuðust Kolgrímu. Þetta gerðist í kjölfar þess að jökullinn hopaði og hefur farvegur ánnar verið óbreyttur

síðan.⁴⁰ Árið 1947 var ráðist í smíði brúar yfir Heinabergsvötn en vötnin voru

³⁹ *Árbók Ferðafélags Íslands 1937*, bls. 45.

⁴⁰ Páll Ásgeir Ásgeirsson: *101 Ísland. Áfangastaðir í alfaraleið*, bls. 79.

mikill farartálmi á þeim tíma. Brúin var tekin í notkun árið 1948. Hún er einbreið stálgrindarbrú með steypu brúargólfi. Lengd hennar er 38 metrar. Vegurinn að brúnni liggur rétt austan við Kolgrímu (2-3 km. austar). Fylgt er raflínu austur sandinn og þaðan er beygt inn á gamla þjóðveginn. Gamli þjóðvegurinn liggur upp að Heinabergsjökli og að gömlu brúnni yfir Heinabergsvötn. Brúin er upprunaleg að öllu leiti, hún hefur staðið óhreyfð frá því hún var vígð árið 1948, eða í sextíu og átta ár. Ástand hennar er eftir því, stálgrindin er orðin talsvert ryðguð fyrir áhrif veðurs og vinda en að öðru leiti virðist hún ágætlega traust, enda hefur lítið mætt á henni í öll þessi ár. Brúin er bílfær.

Brúin hefur ekkert ákveðið hlutverk í dag. Hún liggur á gamla þjóðveginum, fólksbílafærum vegslóða sem liggur upp að Heinabergsjökli. Þeir sem eiga leið um þann veg rekast á brúna, þó er ekki farið yfir brúna til að komast að Heinabergsjökli. Brúin er afar tilkomumikið mannvirki þar sem hún stendur á sandinum á fallegum og sérstæðum stað. Hægt væri að skapa brúnni hlutverk til framtíðar. Vegurinn getur vel nýst sem skemmtileg gönguleið eða reiðleið. Jafnvel væri hægt að gera áningarstað við brúna, með fögru útsýni yfir til Vatnajökuls og yfir Skeiðarársandinn. Þess má geta að í vinsælli bók eftir Páll Ásgeir Ásgeirsson sem kom út árið 2009, *101 Ísland. Áfangastaðir í alfaraleið*, er Heinabergsbrúin talinn meðal áhugaverðustu staða til að heimsækja. Ekki er ólíklegt að umferð að brúnni hafi aukist eftir útkomu bókarinnar.



Sögulegt yfirlit

Vorið 1947 var hafin smíði á stórri og myndarlegri brú yfir Heinabergsvötn í Austur-Skaftafellssýslu, en vötnin voru þá mikill farartálmi. Þegar efnið hafði verið flutt að brúarstæðinu og tekið var til við smíðina stakk áin af og farvegur hennar færðist smám saman yfir í Kolgrímu. Smíði brúarinnar lauk vorið 1948 og var hún vígð við hátíðlega athöfn. Um haustið sama ár voru Heinabergsvötn horfin með öllu. Eftir stóð nýja brúin yfir þurrum farvegi árinna.⁴¹

⁴¹ *Dagblaðið Vísir*, 5. september 1990, bls. 4. Sveinn Þórðarson, *Brýr að baki*, bls. 288.

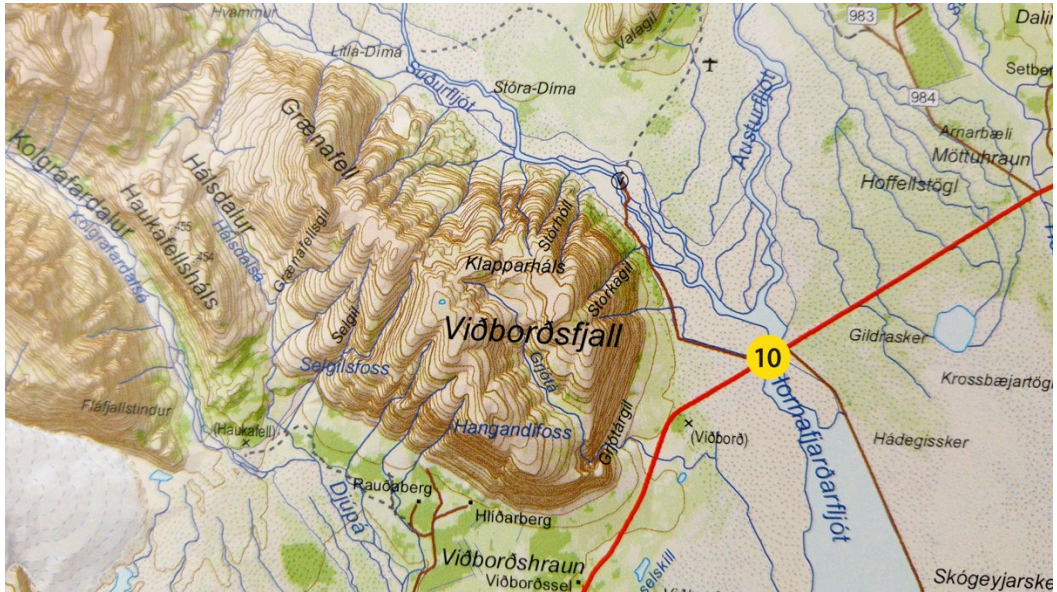


Verndargildi

Brúin er einstakur minnisvarði um duttlunga íslenskra jökla og jökuláa og er hún því merkileg í sögu vegagerðar hér á landi.



10. Hornafjarðarfljót - Minjabrú



Lýsing

Brúin yfir Hornafjarðarfljót liggur á Hringveginum (1) skammt vestan Hafnar í Hornafirði. Hornafjarðarfljótin eiga upptök sín í Vatnajökli sem tvö jökulvötn, Suðurfljót og Austurfljót, en Svínafellsfjall skilur þau að. Þau renna síðan saman og falla fram sem eitt jökulvatn. Hornafjarðarfljót er langbreiðasta vatnsfall á landinu.



Þrátt fyrir breidd þessi þótti fljótið öðrum fljótum auðveldara yfirferðar áður en brúin var smíðuð, helstu farartálmar voru álar sem áin gróf í sandinn og færðust þeir reglulega til.⁴² Farvegur fljóta-anna er afar breiður á Hringveginum (1) eða um fjórir

⁴² Árbók Ferðafélags Íslands 1937, bls. 49.

kílómetrar á breidd þar sem brúnni var valinn staður. Brúin yfir Hornafjarðarfljót er einbreið brú. Hún er 254.43 metrar að lengd. Akbrautarbreidd er 3.2 metrar. Hún virðist vera í ágætu ástandi, þrátt fyrir aldur. Brúin yfir Hornafjarðarfljót er enn sem komið er aðalbrú á Hringveginum (1). Hins vegar lítur út fyrir að það muni breytast á næstu árum. Samkvæmt Samgönguáætlun 2011-2022 er fyrirhuguð bygging nýrrar brúar yfir Hornafjarðarfljót. Áætlanir gera ráð fyrir að vinna við nýja brú hefjist á árunum 2015-2018 og að verkinu ljúki á árunum 2019-2022. Gert er ráð fyrir að núverandi legu Hringvegarins (1) verði breytt, hann verði færður mun sunnar en nú er, nær Hornafjarðarósi, og mun það stytta Hringveginn (1) um 11 km.⁴³ Með nýrri brú þá mun hlutverk gömlu brúarinnar yfir Hornafjarðarfljót breytast. Því er mikilvægt að huga að verndun brúarinnar og nýju hlutverki hennar til framtíðar. Brúin mun áfram nýtast sem innansveitarbrú og þjóna íbúum svæðisins en með minnkandi umferð þá mun hún einnig nýtast göngu- og hjólafólki og jafnvel hestamönnum.



⁴³ Vefsíða Vegagerðarinnar: Vegagerðin.is/Framkvæmdir/Samgönguáætlun/ Kynningarrit um samgönguáætlun 2011-2022, bls. 65-66.

Sögulegt yfirlit

Árið 1953 setti Geir Zoëga Vegamálastjóri fram hugmynd um að brúa Hornafjarðarfljótin. Strax það sama ár hófst undirbúningsvinna og leit að heppilegu brúarstæði. Ákveðið var að gera 260 metra langa brú á Fljótin milli Gildraskers og Viðborðs. Jafnframt þurfti að gera allmikla varnargarða og koma þannig í veg fyrir að Austurfljótin næðu að renna austan við Gildrasker eins og oft var raunin. Sumarið 1959 hófust brúarframkvæmdir. Hér var farið inn á nýjar brautir í brúarsmíðum þar sem ný aðferð við steypuvinnu hafði komið til sögunnar skömmu áður. Ákveðið var að nota brúarbita úr forspenntri strengjasteypu í stað stálbita. Sérstakur stálvír var í mótunum í stað járna og teygt á honum áður en steyp var. Hver brúarbiti var fimmtán metra langur og 5.4 tonn að þyngd. Við brúargerðina var notaður sérstakur krani til að lyfta bitunum og koma þeim á sinn stað. Gekk verkið samkvæmt áætlun og þótti þessi nýja aðferð við brúarsmíðar heppnast vel. Brúin var vígð í ágústlok 1961.⁴⁴ Hún var alls rúmir 254 metrar að lengd og var hún því næstlengsta brú landsins. Einungis Lagarfljótsbrúin var lengri, 301 metri að lengd.



⁴⁴ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 285-287.

Verndargildi

Hornafjarðarfljót þótti fyrr á tíð mikill farartálmi. Þegar brúin var byggð árið 1961 var hún tímamótabrú og ótvíræð samgöngubót. Brúin er rúmir 254 metrar á lengd og hélt titlinum næstlengsta brú landsins næstu tólf árin eða þar til brúin á Súlu var byggð árið 1973. Útlit er fyrir að brúin muni missa núverandi hlutverk sitt sem aðalbrú á Hringveginum (1) á næstu árum vegna færslu vegarins nær ósi Hornafjarðarfljóts. Því er mikilvægt að huga að varðveislu og framtíðarhlutverki brúarinnar. Brúin mun áfram nýtast sem innansveitarbrú og þjóna íbúum svæðisins en með minnkandi umferð um brúna þá mun hún einnig nýtast göngu- og hjólafólki og jafnvel hestamönnum.

11. Almannaskarð - Minjavegur/Þjóðleið



Lýsing

Almannaskarð liggur í þrengslum milli brattrar fjalla, Fjarðarfjalls (888m),



Hádegistinds (724m) og Skarðstinds (488m).⁴⁵ Um þetta skarð lá þjóðleiðin milli Hornafjarðar og Lóns líklega allt frá landnámi. Að austan liggur vegurinn um Almannaskarð í aflíðandi brekku upp Skarðsdal með 5% halla en að vestan liggur hann um brattar skriður með um 16% halla sem var mesti halli á Hringveginum (1) áður en jarðgöng leystu Almannaskarðsveg af hólmi árið 2005. Voru göngin vígð þann 24. júní 2005. Vegurinn um Almannaskarð þótti löngum erfiður yfirferðar vegna hins mikla

halla auk þess sem vegurinn var, og er enn, mjór. Dæmi eru um að banaslys hafi

⁴⁵ Vefsíða Nordic Adventure Travel: www.nat.is>Austurland>heiðar Austurlands

orðið þar. Almannaskarð liggur upp í 153 metra hæð yfir sjávarmáli. Efst í skarðinu er fagurt og víðáttumikið útsýni yfir Hornafjörð og Örafajökul allt suður að Breiðamerkursandi. Malbikaður vegur liggur nú upp í skarðið austan megin frá, upp Skarðsdal. Þetta svæði var hannað og lagfært í tengslum við gerð jarðgangnanna árið 2005 og er allur frágangur og útlit vegarins upp að brún Almannaskarðs austan megin frá til fyrirmyndar. Þar er bílastæði og útsýnisstaður. Vegurinn er lokaður bílaumferð niður skarðið austan megin frá. Vegurinn er hins vegar ekki lokaður umferð vestan megin frá, það er upp skarðið, þó ekki sé mælt með umferð bíla þar um. Dálítið grjóthrun er á veginum en annars var vegurinn þokkalega ökufær þegar skýrsluhöfundur fór þarna um sumarið 2015. Leiðin um Almannaskarð hefur nú öðlast nýtt líf sem vinsæl gönguleið. Árið 2013 var sett upp skilti við gönguleiðina um Almannaskarð. Skiltið sýnir gönguleiðina, segir frá sögunni og gefur leiðbeiningar um styrktar- og teygjuæfingar sem kjörið er að gera ýmist áður en lagt er af stað eða að göngu lokinni. Nauðsynlegt að halda gömlu leiðinni um skarðið opinni vegna þess að umferð gangandi og hjólandi vegfarenda er ekki leyfð um Almannaskarðsgöngin.



Sögulegt yfirlit

Vegurinn um Almannaskarð er forn þjóðleið sem farin var á milli Hornafjarðar og Lónssveitar allt frá Landnámi. Almannaskarðs er fyrst getið í *Landnámu* í tengslum við landnám Hrollaugs Rögnvaldssonar. Raunar er þar ekki minnst á skarðið sjálft heldur brekkuna sunnan undir skarðinu sem nefnist Skarðsbrekka. Samkvæmt frásögn *Landnámu* hafði Hrollaugur þar vetursetu fyrsta vetur sinn á Íslandi, því að öndvegissúlur hans rak að landi við Hornafjörð. Lengi fram eftir öldum var enginn vegur um Almannaskarð nema hestatroðningar um brattar skriður og þverhnýpt klettabelti, gerðir af vegfarendum. Þegar kemur fram á nítjándu öld var eitthvað gert til að laga verstu torfæurnar. Það mun hafa verið í kringum 1912 sem hugmyndir kvikna um úrbætur á veginum eða jafnvel að gera ökufæran veg um skarðið. Þegar kemur fram um 1920 er vegurinn um Almannaskarð orðinn nokkuð greiðfær, hann var þó mjög brattur, einkum efsta og neðsta brekkan. Sumarið 1928 var veitt fé til vegagerðar í Almannaskarði. Var þá gerður akfær vegur að skarðinu og tvær bröttustu brekkurnar voru stórbættar. Þann 18. nóvember 1929 ók fyrsta bifreiðin hjálparlaust yfir Almannaskarð. Þetta var vörubíll frá Kaupfélagi Austur-Skaftfellinga sem ók með fjölda farþega frá Höfn og austur í Lón. Bílstjóri í þessari ferð var Guðmundur Guðjónsson vélvirki á Höfn. Vegurinn var smám saman bættur eftir 1930 með betri vegavinnutækjum og aukinni bílaeign en þó var vegurinn yfir Almannaskarð alla tíð nokkur farartálmi vegna grjóthrus árið um kring, auk þess sem leiðin hefur oft verið erfið að vetri til vegna háлку og snjóa.⁴⁶

Verndargildi

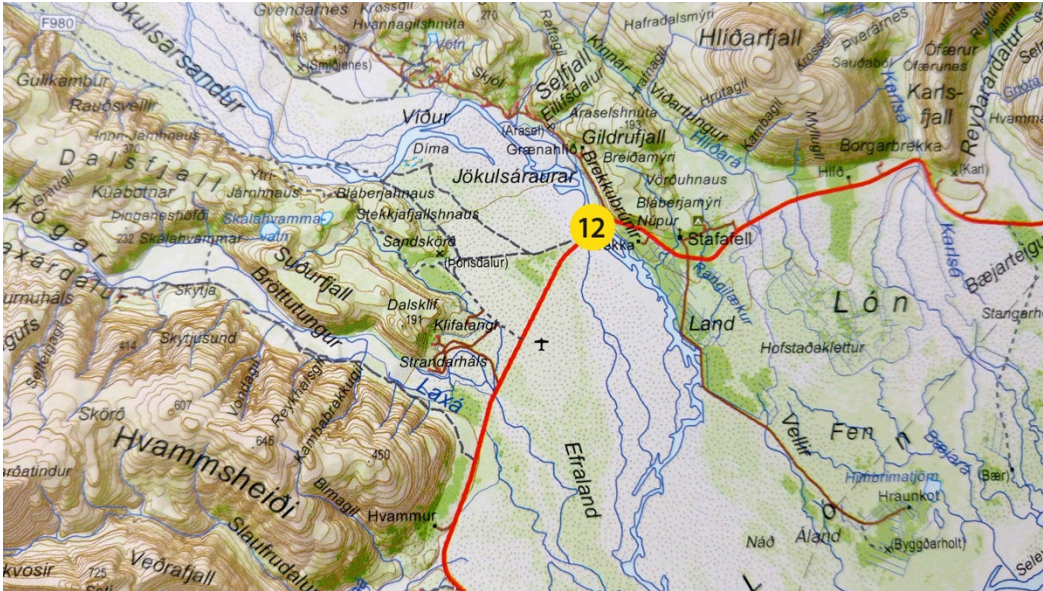
Almannaskarð er forn þjóðleið sem mun verða nýtt sem gönguleið um ókomin ár. Halda þarf Almannaskarði opnu þar sem umferð gangandi vegfarenda og hjólréiðamanna er ekki leyfð um hin nýju Almannaskarðsgöng. Vegurinn um Almannaskarð er einnig sögulega merkilegur fyrir að hafa verið brattasti kaflinn

⁴⁶ *Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar*, 17. tbl./2005, bls. 1. *Sunnudagsblað Tímans*, 26. mars 1972, bls. 247-251. Hjörleifur Guttormsson: *Árbók Ferðafélags Íslands 1974*, bls. 54-55.

á Hringveginum áður en göngin undir skarðið voru tekin í notkun. Ekki þarf að fara í sérstakar aðgerðir til verndunar á Almannaskarðsvegi, en hann þarf reglulegt viðhald.



12. Jökulsá í Lóni - Minjabrú



Lýsing

Brúin yfir Jökulsá í Lóni var tekin í notkun árið 1952. Hún er einbreið og er aðalbrú á Hringveginum (1) um Lónssveit í Austur-Skaftafellssýslu. Yfirbygging brúarinnar var styrkt árið 2001. Brúin virðist vera í ágætu ástandi, þrátt fyrir aldur. Hún er 247,05 metra löng stálbitabré. Brúarstöplarnir eru sextán talsins, standa tveir þeir austustu á klöpp en hinir á 175 staurum sem reknir eru allt að sjö metra niður í sandinn. Brúarbitarnir eru úr stáli, smíðuðu á Englandi. Brúin er 3.6 metrar á breidd milli handriða (akbrautarbreiddin er 3.2 metrar) og brúargólfið er úr gegndreyptu



timbri.⁴⁷ Brúin yfir Jökulsá í Lóni er enn sem komið er aðalbrú á Hringveginum (1). Hins vegar lítur út fyrir að það muni breytast á næstu árum. Samkvæmt Samgönguáætlun 2011-2022 er fyrirhuguð breyting á vegstæði Hringvegarins um Lónssveit. Á tímabilinu 2019-2022 er gert ráð fyrir að hefja framkvæmdir við lagningu á 16 kílómetra löngum nýjum vegi um Lón og mun hann liggja mun utar en núverandi vegstæði. Með því leggjast af sjö einbreiðar brýr á svæðinu, þar á meðal brúin yfir Jökulsá í Lóni, og Hringvegurinn (1) styttist um fjóra kílómetra.⁴⁸ Með nýrri brú þá mun hlutverk gömlu brúarinnar yfir Jökulsá í Lóni breytast. Því er mikilvægt að huga að verndun brúarinnar og nýju hlutverki hennar til framtíðar. Brúin mun áfram nýtast sem innansveitarbrú og þjóna íbúum svæðisins en með minnkandi umferð um brúna þá mun hún einnig nýtast göngu- og hjólafólki og jafnvel hestamönnum.



⁴⁷ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 285.

⁴⁸ Vefsíða Vegagerðarinnar: www.vegagerdin.is/Framkvæmdir/Samgönguáætlun/Kynningarrit_um_samgönguáætlun_2011-2022, bls. 65-66.

Sögulegt yfirlit

Þótti Jökulsá í Lóni löngum erfið yfirferðar og mikil hindrun á leiðinni frá Hornafirði austur á Hérað og til Austfjarða. Undirbúningur brúargerðarinnar hófst vorið 1950. Gera þurfti miklar fyrirhleðslur bæði vestan árinna austur í Dímu og einnig frá vesturenda brúarinnar upp í Dímu. Díma er klettaker á jökulsáaurunum nokkru fyrir innan þjóðveginn.⁴⁹ Þar með var komið í veg fyrir að áin flæddi vestur fyrir brúna. Brúarsmíðin sjálf hófst af fullum krafti snemma vors 1952. Stutt frétt um brúargerðina birtist á forsíðu *Vísir* sumarið 1952 og þar segir: „Er efnið í brúna (járnið) komið til landsins. Verður byrjað á verkinu í ágúst og stendur til að ljúka því í haust“.⁵⁰ Það gekk eftir og var brúin fullsmíðuð í október 1952. Þar með var verstu hindruninni á leiðinni frá Hornafirði austur á Hérað og til Austfjarða rutt úr vegi. Þegar brúin yfir Jökulsá í Lóni var tekin í notkun reyndist hún næstlengsta brú landsins, fimmtíu metrum styttri en Lagarfljótsbrúin.⁵¹ Þeim titli hélt hún næstu níu ár eða þar til brúin yfir Hornafjarðarfljót varð að veruleika árið 1961.

⁴⁹ *Vegahandbókin*, bls. 112.

⁵⁰ *Vísir*. 19. júlí 1952, bls. 1.

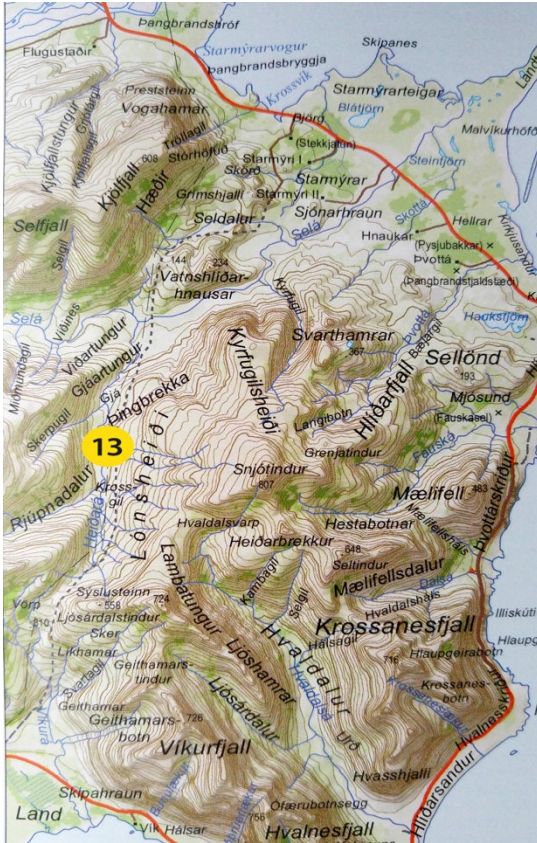
⁵¹ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 284-285.



Verndargildi

Brúin yfir Jökulsá í Lóni markaði tímamót. Verstu hindruninni á leiðinni frá Hornafirði austur á Hérað var rutt úr vegi. Þegar brúin yfir Jökulsá í Lóni var tekin í notkun var hún næstlengsta brú landsins, einungis Lagarfljótsbrúin var lengri. Útlit er fyrir að brúin muni missa núverandi hlutverk sitt sem aðalbrú á Hringveginum (1) á næstu árum vegna færslu Hringvegarins (1) um Lónssveit. Því er mikilvægt að huga að varðveislu og framtíðarhlutverki brúarinnar. Brúin mun áfram nýtast sem innansveitarbrú og þjóna íbúum svæðisins en með minnkandi umferð um brúna þá mun hún einnig nýtast göngu- og hjólafólki og jafnvel hestamönnum.

13. Lónsheiði - Þjóðleið



Lýsing

Lónsheiði liggur upp í 398 metra hæð yfir sjávarmáli og var aðalsamgönguleiðin milli Lóns og Álftafjarðar fram til ársins 1981 þegar vegur var lagður um Hvalnes- og Þvottárskriður. Lónsheiði er 18 kílómetra löng þröng dalskora milli Lóns og Álftafjarðar og er á mörkum Austur-Skaftafellssýslu og Suður-Múlasýslu.⁵² Þar sem Lónsheiði liggur hæst, við sýslustein á vatnaskilum í tæplega 400 metra hæð, var áður hæsta skarð á þjóðvegnum milli Reyðarfjarðar og Reykjavíkur. Þótti vegurinn erfiður yfirferðar á vetrum, úrkomusamt var á heiðinni og þokur tíðar.⁵³ Nokkrar brúaðar ár eru á Lónsheiði: Gilsá: Brú byggð árið 1957. Lengd brúar 4.03 metrar, akbrautar-breidd 3.7 metrar. Selá: Brúin var byggð árið 1958. Lengd brúar

⁵² Vefsíða Nordic Adventure Travel: [www.nat.is/Austurland/heiðar Austurlands](http://www.nat.is/Austurland/heiðar_Austurlands)

⁵³ Hjörleifur Guttormsson: *Árbók Ferðafélags Íslands* 1974, bls. 70.

16 metrar. Akbrautarbreidd 3.21 metri. Traðargil. Brúin var byggð árið 1951. Lengd brúar 30.75 metrar. Akbrautarbreidd 3.02 metrar.

Vegurinn yfir Lónsheiði telst ekki bílfær. Sunnan megin frá hefur vegurinn verið klipptur í sundur til að koma í veg fyrir að bílar leggi á heiðina. Vegurinn upp á heiðina er því ekki fær bílum þeim megin frá. Frá bænum Starmýri í Álftafirði er hægt að aka upp á Lónsheiðina. Þeim megin er vegurinn mjög erfiður yfirferðar, grófur og stórgrýttur. Fyrsta brúin sem komið er að þeim megin frá er brúin yfir Selá. Brúin sjálf er í ágætu lagi en jarðvegur við brúarendana hefur grafist burt svo varasamt er að leggja á brúna á bíl. Hún er hins vegar vel fær göngu- og hjólaþólki eins og segja má um heiðina alla. Lónsheiði er vinsæl leið fyrir göngu- og hjólaþólki. Gangi yfir heiðina tekur um það bil sex tíma. Djúpvogshreppur hefur gefið út sérstakt gönguleiðakort um áhugaverða staði í sveitarfélaginu, þar er að finna upplýsingar um Lónsheiði og er hún merkt gönguleið, frá Össurá í Lóni og að Starmýri í Álftafirði. Með auknum straumi ferðamanna á Austurlandi má gera ráð fyrir að gönguþólki um Lónsheiði og Lónsöræfi muni fjölga talsvert á næstu árum.





Sögulegt yfirlit

Vegurinn um Lónsheiði er forn þjóðleið sem farin hefur verið á milli Lónssveitar og Álftafjarðar allt frá Landnámi. Lónsheiðar er getið í *Brennu-Njáls sögu* í tengslum við kristniboð Þangbrands. „Um vorið eftir fór Þangbrandur að boða kristni og Hallur með honum. En er þeir komu vestur um Lónsheiði til Stafafells þá bjó þar Þorkell. Hann mælti mest í móti trúnni og skoraði Þangbrand á hólmi. Þá bar Þangbrandur róðukross fyrir skjöldinn en þó lauk svo með þeim að Þangbrandur hafði sigur og drap Þorkel“.⁵⁴ Vorið 1842 hlaut Jónas Hallgrímsson vísindastyrk frá konungi og fór þá um sumarið í mikla jarðfræðiferð um Austurland: „Frá 25. júlí til 10. ágúst ferðaðist Jónas frá Sandfelli í Öræfum að Hnappavöllum, yfir Breiðamerkursand að Reynivöllum í Suðursveit, að Kálfafellsstað, að Hoffelli, að Bjarnanesi, að Stafafelli í Lóni, að Svínhólum og yfir Lónsheiði til Starmýrar í Álftafirði, fyrir Álftafjörð og Hamarsfjörð að Búlandsnesi,

⁵⁴ *Brennu-Njáls saga*, kafli 101, bls. 246-247.

til Djúpavogs og að Teigarhorni og aftur að Búlandsnesi“.⁵⁵ Lónsheiðin var löngum talin erfið yfirferðar og var hún illfær fólksbílum. Árið 1959 var lokið við að leggja veg um Lónsheiði sem gerði heiðina færa öllum bílum.⁵⁶



Verndargildi

Vegurinn um Lónsheiði er forn þjóðleið sem mun verða nýtt sem gönguleið um ókomin ár. Ekki þarf að fara í sérstakar aðgerðir til verndunar á veginum um Lónsheiði, en halda þarf brúm á leiðinni við svo heiðin teljist fær göngufólki.

⁵⁵ Vefsíða um Jónar Hallgrímsson: www.jonashallgrimsson.is/Vísindamaðurinn Jónas/Ferðir sumarið 1842.

⁵⁶ *Tíminn*, 17. júlí 1959, bls. 1.

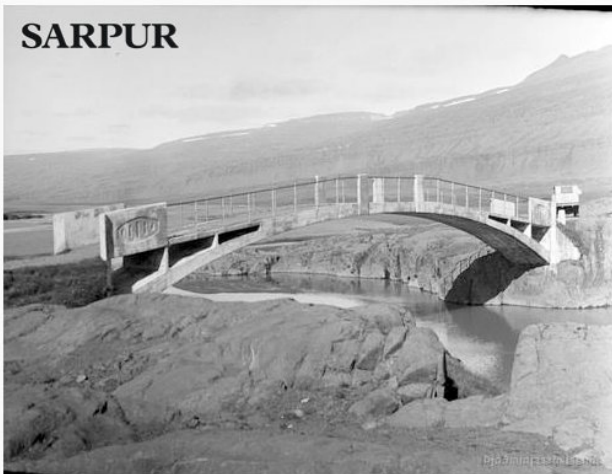


14. Hamarsárbrú í Hamarsfirði - Minjabrú



Lýsing

Hamarsá er með lengstu og vatnsmestu ám í Austfjarðafjallgarði. Upp af Hamarsdal er Þrándarjökull og fær áin jökulkorg úr þeim jökli.⁵⁷ Brúin yfir Hamarsá er einbreið, steinsteypt bogabrú með steyptum brúarpalli, byggð árið



1915. Brúin er 28.5 metra löng, enda á milli. Járnhandrið liggur eftir endilangri brúnni báðum megin. Brúin stendur á gamla þjóðveginum um Hamarsdal sem lagður var árið 1908⁵⁸, skammt ofan við núverandi vegstæði. Í Hamarsdal eru tvær minjabrýr: brúin yfir Hamarsá og brúin við

Miðmundagil. Báðar brýrnar eru steinsteyptar bogabrýr. Stutt ganga er á milli

⁵⁷ *Vegahandbókin*, bls. 109.

⁵⁸ Stefán Einarsson, *Árbók Ferðafélags Íslands 1955*, bls. 38.

þeirra, eftir gamla þjóðveginum. Skammt frá minjabrúnum tveimur er bærinn Bragðavellir í Hamarsfirði. Gamla brúin yfir Hamarsá var lögð af árið 1968 þegar ný brú var tekin í notkun.

Brúin yfir Hamarsá er mjög illa farin og þarfnast verulegra endurbóta. Handrið brúarinnar er illa farið af ryði, steipt brúargólfið er hrunið á kafla svo sér í steypustyrktarjárnin undir og steinboginn sjálfur þarfnast mikilla lagfæringa. Brúin er ekki ökufær, gamli þjóðvegurinn liggur að brúnni norðan megin frá en sunnan megin frá er einungis gönguslóði sem liggur áfram að gömlu brúnni yfir Miðmundargil. Nokkuð er um göngufólk í Hamarsdal og fjöldi þess á eflaust eftir að aukast á næstu árum. Merktar gönguleiðir eru í dalnum. Brúin þjónar göngufólki sem á þarna leið um en einnig íbúum á bænum Bragðavöllum sem er skammt frá brúnni. Með endurbótum getur brúin nýst göngufólki og hestamönnum um ókomin ár á svæði sem nýtur síaukinna vinsælda hjá ferðafólki. Ef ekki verður ráðist í endurbætur á brúnni fljótlega er hættu á að brúin hrynji á næstu árum.



Sögulegt yfirlit

Brúin yfir Hamarsá í Hamarsfirði er steinsteyppt bogabrá byggð árið 1915. Fyrsta bogabráin úr járnbentri steinsteypu sem Íslendingar smíðuðu sjálfir var brúin yfir Gljúfurá, byggð árið 1909. Í kjölfarið komu fjölmargar steinsteypptar brýr og upp rann sannkölluð steinsteypuöld í brúargerð. Á örfáum árum fjölgaði þeim svo mikið að þær skiptu tugum.⁵⁹ Steinsteypptar brýr reyndust víða ódýrari er járnbrýr enda steypuefni oftast en ekki við höndina í árfarvegum og melum svo að einungis þurfti að flytja sement að brúarstæðinu. Bogabrárnar voru þar að auki ódýrasta tegund brúa sem smíðuð var enda voru þær hafðar þar sem undirstaða var föst eða klöpp svo litlu þurfti að kosta til undirstöðunnar.⁶⁰ Í ljósmyndasafni Vegagerðarinnar sem varðveitt er á Þjóðminjasafni er til mynd sem Geir Zoëga tók af Hamarsárbrú á árunum 1930-1940. Sést þar vel hve brúin er falleg.



⁵⁹ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 180.

⁶⁰ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 191-193.



Verndargildi

Hamarsárbrú fellur undir ákvæði Minjastofnunar um friðuð hús og mannvirki. Í lögum um menningarminjar nr. 80/2012 sem tók gildi 1. janúar 2013 eru öll hús og mannvirki í landinu sem eru 100 ára eða eldri friðuð.⁶¹ Brýrnar yfir Miðmundargil og Hamarsá í Hamarsfirði eru elstu brýr sem fjallað er um í þessari skýrslu og eru þær því elstu brýr á Suðaustur- og Austurlandi. Vegna aldurs og núverandi ástands þeirra er mikilvægt að huga að lagfæringu þeirra sem fyrst með framtíðarvarðveislu í huga. Þó brýrnar séu, svo að segja, utan alfaraleiðar er hægt að skapa þeim hlutverk til framtíðar. Þær standa á afar fögru og ósnortnu landsvæði. Ferðamannastraumur um Austurland hefur farið vaxandi síðastliðin ár, sérstaklega með auknum fjölda erlendra ferðamanna sem vilja upplifa ósnortna náttúru. Vel er hægt að móta brúnum tveimur í Hamarsdal hlutverk til framtíðar sem göngubrýr eða sem reiðleiðir.

⁶¹ Sjá nánar á heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is



15. Miðmundagil í Hamarsfirði - Minjabrú



Lýsing

Skammt innan við bæinn Bragðavelli er Miðmundargil og yfir það liggur brúin við Miðmundargil, á gamla þjóðveginum um Hamarsdal skammt ofan við núverandi vegstæði. Gamli þjóðvegurinn um dalinn var lagður árið 1908.⁶² Brúin við Miðmundagil í Hamarsfirði er einbreið, steinsteypt bogabrú með steiptum brúarpalli. Ekkert handrið er á brúnni. Í Hamarsfirði eru tvær minjabrýr: brúin yfir Hamarsá og brúin við Miðmundagil. Báðar brýrnar eru steinsteyptar bogabrýr. Stutt ganga er á milli þeirra, eftir gamla þjóðveginum.



⁶² Stefán Einarsson, *Árbók Ferðafélags Íslands 1955*, bls. 38.

Brúin við Miðmundargil er mjög illa farin og þarfnast endurbóta. Sprunga er í steinboganum en hún virðist þó vera ökufær. Er brúin aðallega notuð af íbúum á bænum Bragðavöllum enda liggur vegurinn frá brúnni að bænum. Nokkuð er um göngufólk í Hamarsdal og fjöldi þess á eflaust eftir að aukast á næstu árum. Merktar gönguleiðir eru í dalnum og þjónar brúin göngufólki sem á þarna leið um auk íbúa á bænum Bragðavöllum. Með endurbótum getur brúin nýst göngufólki og hestamönnum um ókomin ár á svæði sem nýtur síaukinna vinsælda hjá ferðafólki. Ef ekki verður ráðist í endurbætur á brúnni fljótlega er hættu á að brúin hrynji á næstu árum.



Sögulegt yfirlit

Brúin við Miðmundargil í Hamarsfirði er einbreið, steinsteypt bogabré með steypum brúarpalli. Ekkert handrið er á brúnni. Ekki er vitað með vissu hvenær brúin var byggð, en líklega á svipuðum tíma og brúin yfir Hamarsá, um 1915, hugsanlega nokkru fyrr eða skömmu síðar. Fyrsta bogabréin úr járnbentri steinsteypu sem Íslendingar smíðuðu sjálfir var brúin yfir Gljúfurá, byggð árið 1909. Í kjölfarið komu fjölmargar steinsteyptar brýr og upp rann sannkölluð steinsteypuöld í brúargerð. Á örfáum árum fjölgaði þeim svo mikið að þær skiptu

tugum.⁶³ Steinsteyptar brýr reyndust víða ódýrari er járnbrýr enda steypuefni oftast en ekki við höndina í árfarvegum og melum svo að einungis þurfti að flytja sement að brúarstæðinu. Bogabrýrnar voru þar að auki ódýrasta tegund brúa sem smíðuð var enda voru þær hafðar þar sem undirstaða var föst eða klöpp svo litlu þurfti að kosta til undirstöðunnar.⁶⁴



Verndargildi

Brúin við Miðmundargil fellur undir ákvæði Minjastofnunar um friðuð hús og mannvirki. Í lögum um menningarminjar nr. 80/2012 sem tók gildi 1. janúar 2013 eru öll hús og mannvirki í landinu sem eru 100 ára eða eldri friðuð.⁶⁵ Brýrnar við Miðmundargil og Hamarsá í Hamarsfirði eru elstu brýr sem fjallað er um í þessari skýrslu og eru þær því elstu brýr á Suðaustur- og Austurlandi. Vegna aldurs og núverandi ástands þeirra er mikilvægt að huga að lagfæringu þeirra sem fyrst með framtíðarvarðveislu í huga. Þó brýrnar séu, svo að segja, utan alfaraleiðar er hægt að skapa þeim hlutverk til framtíðar. Þær standa á afar fögru og ósnortnu

⁶³ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 180.

⁶⁴ Sveinn Þórðarson: *Brýr að baki*, bls. 191-193.

⁶⁵ Sjá nánar á heimasíðu Minjastofnunar: minjastofnun.is

landsvæði. Ferðamannastraumur um Austurland hefur farið vaxandi, sérstaklega með auknum fjölda erlendra ferðamanna sem vilja upplifa ósnortna náttúru. Vel er hægt að móta brúnum framtíðarhlutverk sem göngubrýr eða sem reiðleið.



16. Fossárbrú í Berufirði - Minjabrú



Lýsing

Gamla brúin yfir Fossá liggur skammt fyrir ofan núverandi þjóðveg innst í Berufirði. Var áin brúuð sumarið 1954. Berufjörður hefur í raun tvo fjarðarbotna. Sá syðri nær ekki langt inn í land og heitir Fossárvík. Í hana fellur stærsta vatnsfallið í sveitinni, Fossá. Áin kemur úr Fossárdal og rennur úr Líkárvatni. Upp af Fossárvík eru háir klettur sem heita Fossárdalsklif. Fossá hefur grafið gljúfur



gegnum klifið og fellur í lágum fossi fram af því ofan í Nykurhyl. Þjóðsagan segir að í hylnum hafi búið nykur og af því er nafnið dregið.⁶⁶ Fossárbrú er 26 metrar að lengd. Breidd akbrautar er 3.01 metri. Innanmál grindar er 3.97 metrar.

⁶⁶ Stefán Einarsson, *Árbók Ferðafélags Íslands 1955*, bls. 57.

Akstur er ekki leyfður um Fossárbrú. Vegslóði liggur frá Þjóðveginum um Berufjörð að brúnni og er þar nestisstaður eða merktur áningastaður. Brúin er í ágætu ásigkomulagi. Stálgrind brúarinnar hefur ryðgað nokkuð en að öðru leiti virðist brúin vel traust. Inn með brúnni liggur skemmtilegt göngusvæði upp með Fossárdal og upp á heiðina fyrir ofan. Brúin getur nýst göngu- og hestafólki til framtíðar. Hins vegar má segja að þarna sé ekki sérstök þörf á göngu/reiðbrú. Lítil bílaumferð er um botn Berufjarðar auk þess sem núverandi vegstæði liggur skammt fyrir neðan brúna og getur nýja brúin þjónað göngu og hestafólki auk hefðbundinnar bílaumferðar. Brúin er byggð árið 1954 og þó hún sé ríflega sextíu ára gömul er hún kannski ekki nægilega gömul til að verndunarsjónarmið vegi þungt. Auk þess mun notkun á brúnni aldrei verða mikil.





Sögulegt yfirlit

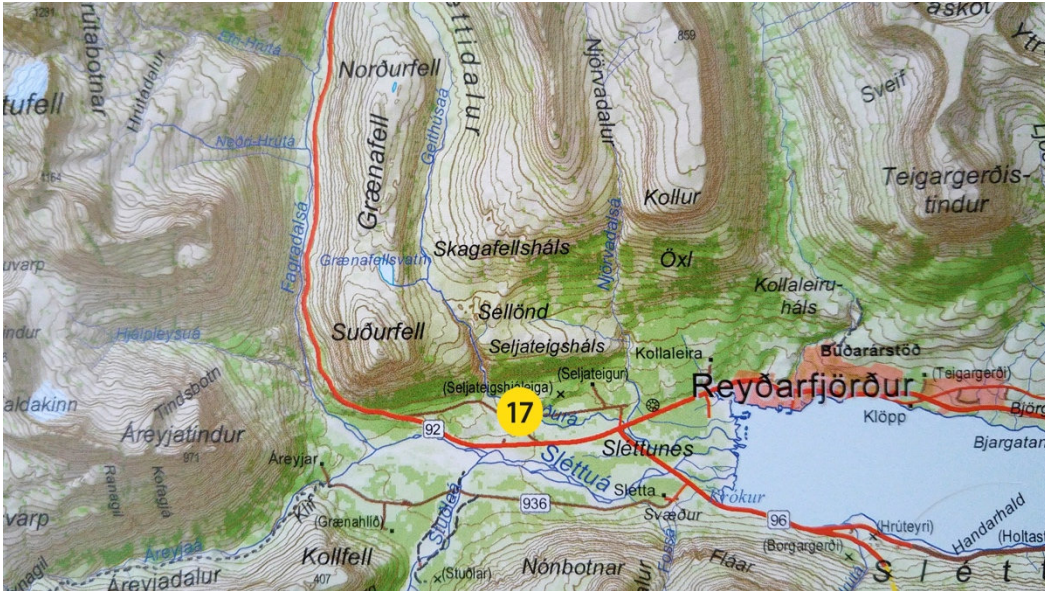
Brúin yfir Fossá er 26 metra löng stálgrindarbrú, byggð árið 1954. Brúin var lögð af árið 1998 þegar vegurinn var færður nokkru utar, nær firðinum. Við brúna er nú nestisstaður eða merktur áningarstaður.

Verndargildi

Brúin er stálgrindarbrú, svipaðrar gerðar og tvær aðrar brýr sem nefndar eru í þessari skýrslu: Djúpárbrú, byggð árið 1952 og brúin yfir Heinabergsvötn sem byggð var árið 1948. Þær brýr eru báðar eldri og saga og staðsetning þeirra gefa frekar tilefni til verndunar heldur en Fossárbrú. Hins vegar er Fossárbrú í besta ásigkomulagi af þessum þremur brúm og með reglulegu viðhaldi ætti ástand hennar að haldast gott um ókomin ár.



17. Geithúsaárbrú við Reyðarfjörð - Minjabrú



Lýsing

Fagridalur skerst þvert norður úr botni Reyðarfjarðar. Um hann hefur



aðalvegurinn milli Egilsstaða og Reyðarfjarðar legið síðan 1909. Austan Fagradals, Reyðarfjarðarmegin, liggur Sléttidalur. Suður úr honum fellur Geithúsaá í gríðarlega djúpu gljúfri, rennur áin þaðan niður á sléttlendi og fellur til sjávar í miðjan fjarðarbotn Reyðarfjarðar. Gamli þjóð-

vegurinn um Reyðarfjörð og upp á Fagradal liggur skammt fyrir ofan núverandi vegstæði.⁶⁷ Þar liggur brúin yfir Geithúsaá og er hún vel sýnileg frá þjóðveginum. Brúin yfir ána er staðsett á miklu útivistarsvæði Reyðfirðinga, rétt utan

⁶⁷ Stefán Einarsson, *Árbók Ferðafélags Íslands 1955*, bls. 109.

bæjarmarkanna og að veginum yfir Fagradal. Brúin er í góðu ásigkomulagi, hún er bílfær og virðist vera mikið notuð af útivistarfólki, hvort heldur er akandi vegfarendum, göngufólki eða hestamönnum. Notkun brúarinnar er því tryggð um ókomin ár. Þó hún sinni ekki lengur sínu upprunalega hlutverki hefur hún fengið nýtt hlutverk og mun hún halda því hlutverki áfram. Brúin yfir Geithúsaá er 18 metra löng og breidd akbrautar er 3 metrar.



Sögulegt yfirlit



Brúin yfir Geithúsaá er 18 metra löng steypbitabrá. Hún var byggð árið 1935, en stendur á hlöðnum stöplum eldri timburbrúar frá árinu 1905. Hún stendur á gamla þjóðveginum sem liggur nokkru fyrir ofan núverandi vegstæði. Brúin var lögð af árið 1978 þegar ný brú yfir

Geithúsaá var tekin í notkun.

Verndargildi

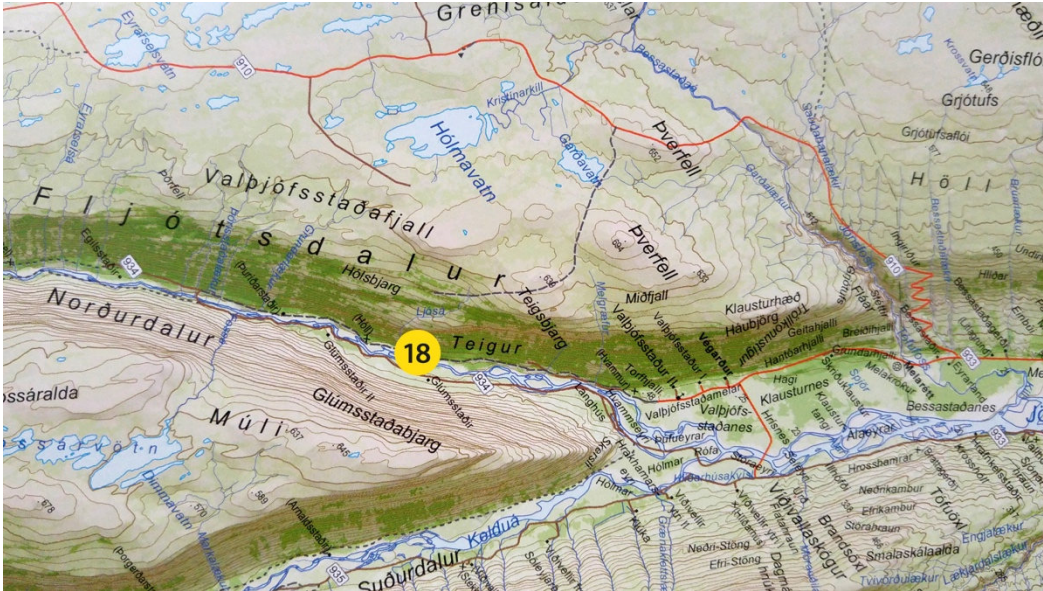


Brúin yfir Geithúsaá var byggð árið 1935, en stendur á hlöðnum stöplum mun eldri brúar sem byggð var árið 1905. Því er óhætt að flokka brúna sem minjabrú sem mikilvægt er að varðveita til framtíðar. Brúin er í góðu ásigkomulagi, hún er bílfær og virðist vera mikið notuð af

útivistarfólki, hvort heldur er akandi vegfarendum, göngufólki eða hestamönnum. Notkun brúarinnar er því tryggð um ókomin ár. Þó hún sinni ekki lengur sínu upprunalega hlutverki hefur hún fengið nýtt hlutverk og mun hún halda því hlutverki áfram. Ekki þarf að fara í sérstakar aðgerðir til verndunar á brúnni yfir Geithúsaá.



18. Fljótsdalur - Þjóðleið



Lýsing

Sjálfur Fljótsdalur liggur um það bil frá Hrafngerðisá að vestan og inn að botni dalsins í austri þar sem Fljótsdalur skiptist í tvo þrönga dali, Norðurdal og



Suðurdal. Neðri hluti dalsins inn af Lagarfljóti er breiður með miklum flötum engjalöndum en þegar innar í dalinn kemur verður hann hrjóstrugri. Fljótsdalur er nálægt 60 kílómetrar á lengd, frá Hrafngerðisá og að bænum Kleif þar sem vegurinn endar í Norðurdal. Vegurinn inn að botni Lagarfljóts er

með bundnu slitlagi. Þá tekur við malarvegur sem endar í Norðurdal við bæina Glúmsstaðasel og Kleif og í Suðurdal við bæinn Sturluflöt.

Sögulegt yfirlit

Fljótsdalur á sér langa og merkilega sögu sem nær allt aftur að landnámstíma. Fyrr á öldum þótti Fljótsdalur vel staðsettur, sem okkur þykir kannski einkennilegt í dag. Áður fyrr voru þjóðbrautir landsins á öðrum stöðum en þær eru nú, frekar var lagt á heiðar og fjallvegi heldur en að þræða strendur landsins. Hægt var að stytta vegalengdir umtalsvert með því að fara yfir heiðar og jökla, þannig var líka skeiðað framhjá jökulám og stórflyótum og margir fjallvegir voru fjölfarnir áður sem eru nær gleymdir í dag. Úr Fljótsdal liggur fjallabaksleið yfir í Lónssveit, sem tengir Suðurland og Norðurland og var jafnvel ekki meir en dagsferð á hestum. Á leiðinni má finna fornar vörður sem gefa til kynna að leiðin hafi áður verið fjölfarin. Fljótsdalur er sögusvið Íslendingasagna, *Fljótsdæla sögu* og *Hrafnkels sögu Freysgoða*. Í Fljótsdal er bærinn Valþjófsstaður, fornt höfuðból og kirkjustaður. Þar sátu fyrr á öldum miklar valdaættir með ítök um allt Austur- og Suðurland. Þar hefur verið kirkja frá um 1200. Frá Valþjófsstað kemur hin fagurlega útskorna Valþjófsstaðahurð sem varðveitt er í Þjóðminjasafninu. Hurðin er talin vera frá um 1200. Í Fljótsdal er einnig bærinn Skriðuklaustur, annað stór-



veldi sem tókst á um völd og áhrif við nágretta sína á Valþjófsstað. Árið 1493 var jörðin Skriða gefin til klausturhalds og þar var stofnað munkaklaustur sem starfrækt var til ársins 1552. Á Skriðu var ekki einungis munkaklaustur heldur þar var einnig rekinn öflug sjúkrastofnun af munkunum í Skriðuklaustri. Virðast sjúklingar hafa komið um langan veg til að njóta aðhlyningar munkanna. Fljótsdalur á sér því mikla sögu, hann var í alfaraleið milli Norður, Austur- og Suðurlands og fjöldi fólks átti leið þar um. Skriðuklaustur og Valþjófsstaður áttu ítök, eignir og hlunnindi bæði á Austfjörðum og á Suðurlandi. Farnar voru viðskipta- eða aðfangaverðir austur á firði yfir Fagradal eða suður á land yfir fjallabaksveginn til Lónssveitar eða lagt á Vatnajökul á leið til Hafnar í Hornafirði

eða í Skaftafell. Árið 1939 settist Gunnar Gunnarsson rithöfundur að á Skriðuklaustri og byggði hið sérkennilega hús sem þar stendur. Nú er jörðin í eigu ríkisins og þar er nú rekið kaffihús, gestaíbúð fyrir lista- og fræðimenn og þar er einnig Snæfellsstofa, gestastofa Vatnajökulsþjóðgarðs, í fyrstu vistvænt vottuðu byggingu landsins.⁶⁸



Verndargildi

Fljótsdalur á sér langa og merkilega sögu sem nær allt aftur að landnáms tíma. Mikil umferð er um Fljótsdal og mun verða um ókomin ár. Ekki þarf að fara í sérstakar aðgerðir til verndunar á veginum um dalinn.

⁶⁸ Helstu heimildir um Fljótsdal: Hjörleifur Guttormsson, *Ferðafélag Íslands. Árbók 1987*, bls. 55-59. *Vegahandbókin*, bls. 426-428. *Austri*, 3. árg, 26. tbl., 28. október 1886, bls. 102-103. *Fljótsdælasaga*, bls. 674-727, *Hrafnkels saga Freysgoða*, bls. 1397-1416. Steinunn Kristjánsdóttir, *Sagan af klaustrinu á Skriðu*. Kristján Eldjárn, *Hundrað ár í Þjóðminjasafni*, bls. 68.

Heimildaskrá

Prentaðar heimildir

Austri, 3. árg. 26. tbl. 28. október 1886.

Árbók Ferðafélags Íslands 1937. Austur-Skaftafellssýsla. Reykjavík 1937.

Árni Böðvarsson, *Árbók Ferðafélags Íslands 1976. Fjallabaksleið syðri*. Ritstjóri: Páll Jónsson. Reykjavík 1976.

Brennu-Njáls saga. Íslendingasögur, fyrra bindi. Ritstjórar Bragi Halldórsson, Jón Torfason, Sverrir Tómasson og Örnólfur Thorsson. Reykjavík 1987. Bls. 124-345.

Dagblaðið Vísir 80. og 16. árg. 202 tbl. 5. september 1990.

Einar H. Einarsson og Sigurður Þórarinnsson, *Árbók Ferðafélags Íslands 1975*.

Mýrdalur. Katla og annáll Kötlugosa. Ritstjóri: Páll Jónsson. Reykjavík 1975.

Ferðabók Eggerts Ólafssonar og Bjarna Pálssonar. Um ferðir þeirra á Íslandi árin 1752-1757. 2. bindi. Reykjavík 1981.

Fljótsdæla saga. Íslendingasögur, fyrra bindi. Ritstjórar Bragi Halldórsson, Jón Torfason, Sverrir Tómasson og Örnólfur Thorsson. Reykjavík 1987. Bls. 674-727.

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 17. tbl. 2005.

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 29. tbl. 2003.

Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 30. tbl. 2002.

Guðmundur Bernódusson, Guðmundur L. Hafsteinsson og Kristján Sveinsson, *Vitar á Íslandi. Leiðarljós á landsins ströndum 1878-2002*. Kópavogur 2002.

Hallgrímur Jónasson, *Árbók Ferðafélags Íslands 1967. Á Sprengisandi. Ferðaleiðir og umhverfi*. Reykjavík 1967.

Hjörleifur Guttormsson, *Árbók Ferðafélags Íslands 1974. Austfjarðafjöll*. Ritstjóri: Páll Jónsson. Reykjavík 1974.

Hjörleifur Guttormsson, *Árbók Ferðafélags Íslands 1987. Norð-Austurland – hálendi og eyðibygðir*. Ritstjóri: Þorleifur Jónsson. Reykjavík 1987.

Hrafnkels saga Freysgoða. Íslendingasögur, síðara bindi. Ritstjórar Bragi Halldórsson, Jón Torfason, Sverrir Tómasson og Örnólfur Thorsson. Reykjavík 1987. Bls. 1397-1416.

Jón Eyþórsson og Pálmi Hannesson, *Hrakningar og heiðavegir* 1. bindi. Akureyri 1949.

Kristján Eldjárn: *Hundrað ár í Þjóðminjasafni.* Reykjavík 1994.

Morgunblaðið, 87 árg. 260 tbl. 11. nóvember 2000.

Páll Ásgeir Ásgeirsson: *101 Ísland. Áfangastaðir í alfaraleið.* Reykjavík 2009.

Pálmi Hannesson og Jón Eyþórsson, *Hrakningar og heiðavegir* 2. bindi. Akureyri 1950.

Stefán Einarsson, *Árbók Ferðafélags Íslands 1955. Austfirðir sunnan Gerpis.* Reykjavík, 1955.

Steinunn Kristjánsdóttir, *Sagan af klaustrinu á Skriðu.* Reykjavík 2012.

Sunnudagsblað Tímans, 11. árg. 11. tbl. 26. mars 1972.

Sveinn Þórðarson, *Brýr að baki. Brýr á Íslandi í 1100 ár.* Reykjavík 2007.

Tíminn, 43. árg. 148. tbl. 17. júlí 1959.

Vegahandbókin. Ritstjórar: Eva Hálfðanardóttir, Hálfðan Örlygsson og Örlygur Hálfðanarson. Reykjavík 2012.

Vísir, 42. árg. 161. tbl. 19. júlí 1952.

Vefsíður

Bloggsíða Einars Sveinbjörnssonar: www.esv.blog.is. Færsla frá 16. júlí 2009: Skeiðará yfir í Gýgju er afleiðing loftslagsbreytinga

Upplýsingavefur Hornafjarðar: www.hornafjörður.is/Fréttir/2009/Júlí/Skeiðará horfin í Gýgjukvísl.

Vefsíða Alþingis: www.alþingi.is/pingfundir og [mál/pingtíðindi/ræður/17.08.1942](http://www.alþingi.is/mal/pingtíðindi/ræður/17.08.1942)

Vefsíða Glettings: www.glettingur.is/minnismerkið

Vefsíða Iceland Naturally: [www.icelandnaturally.com/special offers/30 júní 2015](http://www.icelandnaturally.com/special_offers/30_júní_2015).

Vefsíða Markaðsstofu Suðurlands:

www.south.is/Hugmyndir/Þéttbýli/Vík/Mýrdalshreppi.

Vefsíða Minjastofnunar. Minjastofnun.is

Vefsíða Morgunblaðsins: [www.mbl.is/16.7.2009/Skeiðará breytir um farveg](http://www.mbl.is/16.7.2009/Skeiðará_breytir_um_farveg).

Vefsíða Nordic Adventure Travel: [www.nat.is/Austurland/heiðar Austurlands](http://www.nat.is/Austurland/heiðar_Austurlands)

Vefsíða um Jónas Hallgrímsson: [www.jonashallgrimsson.is/Vísindamaðurinn Jónas/Ferðir sumarið 1842](http://www.jonashallgrimsson.is/Vísindamaðurinn_Jónas/Ferðir_sumarið_1842).

Vefsíða Vegagerðarinnar:

[www.vegagerðin.is/Framkvæmdir/Samgönguáætlun/Kynningarrit um samgönguáætlun 2011-2022](http://www.vegagerðin.is/Framkvæmdir/Samgönguáætlun/Kynningarrit_um_samgönguáætlun_2011-2022).

Kort

Stórt kort á bls. 4 er sótt á vef Landmælinga Íslands:

[www.lmi.is/kort/skólakort/yfirlitskort 1:2 000 000](http://www.lmi.is/kort/skólakort/yfirlitskort_1:2_000_000).

Önnur kort eru úr bókinni: *Íslandsatlas*. Útgefandi: Edda. Reykjavík 2006.

Ljósmyndir

Mynd af Sprengisandsleið á síðu 7. Ljósmyndari: Emil Hannes Valgeirsson

Mynd af Sprengisandsleið á síðu 10. Ljósmyndari: Emil Hannes Valgeirsson

Mynd af Skaftárósvita á síðu 22. Ljósmyndari: Guðmundur Bernódusson. Myndin er tekin úr bókinni: Guðmundur Bernódusson, Guðmundur L. Hafsteinsson og Kristján Sveinsson, *Vitar á Íslandi. Leiðarljós á landsins ströndum 1878-2002*. Kópavogur 2002.

Mynd af Hamarsárbrú á síðu 53. Ljósmyndari: Geir Zoëga. Ljósmynd úr safni Vegagerðarinnar, varðveitt á Þjóðminjasafni Íslands. Heimild: www.sarpur.is/Þjóðminjasafn/Hamarsá

Aðrar ljósmyndir í skýrslunni eru teknar af höfundi.