

Smári Geirsson:

# Vegurinn heim

## Nokkrir þættir um Viðfjarðarveg og gerð vegar um Oddsskarð

Árið 1925 kom fyrsti bíllinn til Norðfjarðar, vörubíll af gerðinni Ford T. Eigandi bílsins var Jón Þórðarson smiður á Akri. Að sjálfsögðu vakti þetta nýja farartæki mikla athygli í byggðarlaginu en nokkurrar tregðu gættí hjá Norðfirðingum að hagnýta sér það; töldu margir tryggara að halda sig við hestakerruna. Á næstu árum jókst trúin á bifreiðina og fleiri bílar komust í eigu Norðfirðinga ásamt því að þeim slóðum sem bílfærar voru í byggðarlaginu fjölgæði hægt og bítandi.

Fljótlega tóku Norðfirðingar að leggja áherslu á nauðsyn þess að Norðfjörður kæmist í akvegasamband þannig að samgöngur við byggðarlagið yrðu í takt við tímann. Öllum var ljóst að lagning akvegar til Norðfjarðar yrði mikið og kostnaðarsamt verkefni, en Norðfirðingar gátu þegar á árinu 1927 bent á að Nes í Norðfirði væri fjölmennasti þéttbýliskjarni á Austurlandi og því væri bæði sjálfsgagt og eðlilegt að öll áhersla væri lögð á að tengja staðinn við þjóðvegakerfið. Í þeirri grein sem hér fer á eftir verður nokkuð fjallað um vegalagningu til Norðfjarðar, fyrst um gerð vegar í Viðfjörð og síðan lagningu Oddsskarðsvegar.



*Viðfjarðarvegurinn. Myndin er tekin frá Klifi í Viðfirði. Ljósm.: Ari Benediktsson.*

### Hvaða leið átti að fara?

Skömmu fyrir 1930 hófust umræður um það hvaða leið væri best að fara til að koma Norðfirði í vegasamband. Eftirtalar leiðir voru einkum skoðaðar:

1. *Vegur um Oddsskarð*. Oddsskarð hafði verið fjölfarin leið gangandi og ríðandi mönnum en ljóst var að erfitt yrði að gera þar akveg, auk þess sem vegurinn myndi liggja hátt og snjóa myndi leysa á honum seit á vorin.

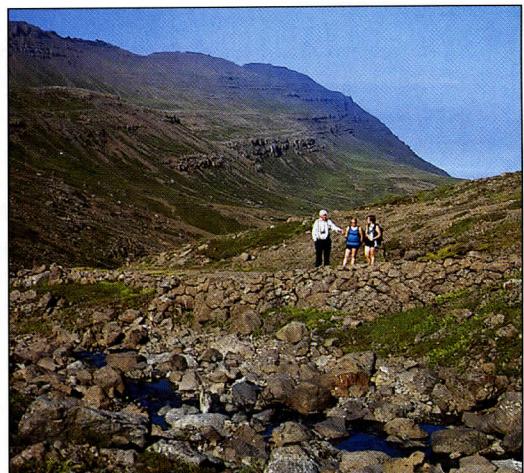
2. *Vegur um Hrafnaskörð*. Hrafnaskörð liggja út og upp frá Helgustöðum við Reyðarfjörð, og voru þau einnig fjölfarin leið gangandi og ríðandi mönnum. Gert var ráð fyrir að vegur um Hrafnaskörð lægi um Hnúka og kæmi niður

*Víða má sjá fallegar steinhleðslur í Viðfjarðarveginum. Ljósm.: Ari Benediktsson.*

Norðfjarðarmegin á Skuggahlíðarbjörg eða neðanvert í Oddsdal. Við blasti að vegur um Hrafnaskörð hefði svipaða ágalla og vegur um Oddsskarð.

3. *Vegur um Viðfjörð*. Helst var rætt um að sá vegur lægi út Helgustaðahrepp frá Eskifirði, um Víkurheiði, Dys, Viðfjörð, Glámuskriður, Hellisfjörð og Hellisfjarðarskriður til Norðfjarðar. Einnig var rætt um hugsanlegan veg um Krossanes í stað þess að fara yfir Víkurheiði. Eins var rætt um þann möguleika að fara með veg úr Viðfirði í Hellisfjörð og þaðan um Hnúka niður í Oddsdal.

Árið 1930 skoðaði Jón Ísleifsson vegaverkstjóri hugsanlegar leiðir til Norðfjarðar frá



Eskifirði. Virðist að hann hafi helst athugað möguleika á vegagerð um Krossanes til Viðfjarðar og eins gerð vegar um Víkurheiði til Viðfjarðar. Er engu líkara en vegur um Oddsskarð og Hrafnaskörð hafi ekki verið á dagskrá á þessum tíma.

Síðla sumars 1931 kannaði Jón Jónsson frá Flatey hugsanlega vegagerð til Norðfjarðar. Niðurstaða hans var skýr, og mælti hann eindregið með lagningu vegar til Norðfjarðar um Viðfjörð. Kannaði hann hugsanlega vegagerð yfir Oddsskarð, en taldi skarðið liggja svo hátt (705 metrar yfir sjávarmáli) að snjóá á veginum myndu ekki leysa fyrr en væri komið langt fram á sumar og því væri vegagerð þar óráðleg.

Á sumarþingi 1931 flutti Sveinn Ólafsson alþingismaður frá Firði í Mjóafirði tillögu um að taka vœtanlegan Norðfjarðarveg í tölu þjóðvega og var tillagan samþykkt á Alþingi árið 1933. Þá var þess ekki langt að bíða að fjárveitingar fengjust í gerð akvegar til Norðfjarðar, og á þessu sama ári var lögð fram kostnaðaráætlun um gerð vegar um Víkurheiði til Viðfjarðar og þaðan til Norðfjarðar. Hljóðaði áætlunin upp á 85 þúsund krónur.

## Gerð Viðfjarðarvegar

Vegagerð út frá Eskifirði til Viðfjarðar hófst árið 1934, en fyrir voru nokkrir vegabútar á byggðinni í Helgustaðahreppi. Árið 1938 var vegurinn kominn að svokölluðu Klifi innan við Viðfjarðarbæinn. Þá var staldrað við og framkvæmdum frestað en hugað frekar að áframhaldandi vegagerð til Norðfjarðar.

Árið 1940 komust bílar alla leið til Viðfjarðar og á árunum 1941-1942 var lokið við vegarlagningu alveg niður að sjó utan við Viðfjarðarbæinn. Reyndar var síðan verið að bæta veginn allt til ársins 1945.

Einn þeirra manna sem starfaði við lagningu Viðfjarðarvegar var Hilmar Björnsson í Neskaupstað. Hilmar var einungis 14 ára að aldri þegar hann réði sig í vegavinnu sumarið 1936, og segir hann svo frá störfum sínum og aðbúnaði vegavinnumannanna þetta sumar:

Þetta sumar var unnið að vegargerð uppi á Víkurheiði og voru allmargir menn frá Norðfirði og Eskifirði í

vinnuhópnum. Þetta var erfiðisvinna. Öllu var handmokað við vegagerðina og jarðefni flutt á hestvögnum. Talsvert purfti að sprengja og var þá borað í klappirnar með handmeitli og síðan sprengt með dýnamiti. Venjulega var unnið 10 tíma á dag en farið heim um helgar. Ég man eftir því að ég var stoltur yfir að fá greitt fullorðinskaup í þessari vinnu. Hildimundur Björnsson verkstjóri taldi að ég gæti mokað á við fullorðinn mann og því var ég á fullorðinskaupi. Aðrir strákar á mínum aldri sem unnu parna voru á lægra kaupi, enda voru þeir oftast notaðir sem kúskar á hestvögnum og þótti heldur létt starf að vera kúskur. Mannskapurinn svaf í tjöldum þarna á Víkurheiðinni. Venjulega voru tveir í tjaldi en sofið var á þar til gerðum rúmbeddum úr tré. Ég var í tjaldi með Svavari Benediktssyni sem síðar varð þekktur dægurlagahöfundur. Svavar var afar skemmtilegur maður og hafði hann harmonikku hjá sér í tjaldinu. Verst var að lítið var spilað á harmonikkuna, því menn voru þreyttir á kvöldin og fóru snemma að sofa.

Með hópnum á heiðinni var ráðskona sem eldaði ofaní mannskapinn. Einnig höfðu menn með sér skrinukost að heiman, aðallega brauðmeti af ýmsu tagi.

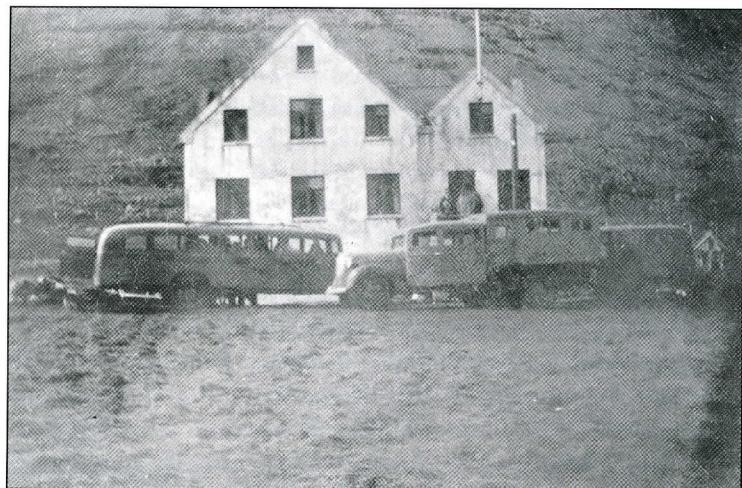
Ég held að vegarlagnningin hafi gengið ágætlega þetta sumar, að minnstakosti var samviskusamlega unnið og verkstjórn með ágatum.

## Viðfjörður sem ferjustaður

Þegar lagningu vegarins niður að sjó í Viðfirði var lokið var hafist handa við að gera þar bryggju sem vélbátar gátu lagst að. Áformáð var að yfir sumartímann yrðu fastar ferjuferðir með vélbáti á milli Viðfjarðar og Neskaupstaðar og myndu



Hópur manna sem vann við lagningu Viðfjarðarvegar árið 1937. Aftari röð frá vinstrum: Brynjólfur Björnsson, Arnfínnur Antoníusson, Gísli Jóhannesson, Sigurður Guðmundsson, óþekktur, Vigfús Guttormsson, Guðmundur Friðriksson, tveir óþekktir, Jón Helgason, óþekktur, Hákon Björnsson, Valgeir Sigmundsson, Bragi Jónsson, Bjarni Vilhjálmsson, tveir óþekktir, Eiríkur Pétursson, Árni Danfelsson, Sigfús Jónsson, Sæbjörn Ólafsson. Fremri röð frá vinstrum: Bjartmar Magnússon, Valdimar Eiríksson, Þorleifur Guðmundsson, Hildimundur Björnsson verkstjóri, og tvær óþekktar ráðskonur.



*Þjár fólksflutningabifreiðar framan við húsið í Viðfirði sumarið 1943. Ljósm.: Ormur Sveinsson.*

ferðirnar vera styrktar af ríkissjóði og í umsjá Skipaútgerðar ríkisins.

Ferjuferðirnar hófust á árinu 1941 og var það Óskar Lárusson sem tók að sér að annast þær á vélbáti sínum Hafþóri. Hafþór var 23 lestir að stærð og var notaður til að flytja fólk og vörur á milli Viðfjarðar og Neskaupstaðar, og eins voru bílar fluttir með bátnum. Bílunum var ekið um borð og frá borði en einungis var hægt að flytja einn bíl í senn og útilokað var að flytja stóra bíla. Fastar ferjuferðir munu hafa verið tvær á viku yfir hásumarið en efnt var til aukaferða eftir þörfum.

Árið 1943 tók Kaupfélag Héraðsbúa upp áætlunarferðir með fólksflutningabifreið á milli

Akureyrar og Viðfjarðar og voru ferjusiglingarnar að sjálfsögðu tengdar þeim.

Óskar Lárusson annaðist ferjusiglingarnar á Hafþóri allt til ársins 1946, en tvö síðustu árin sem siglt var með þessum hætti á milli Viðfjarðar og Neskaupstaðar sá Sigurður Lúðvíksson um þær á báti sínum Hilmi. Hilmir var 23 lestir að stærð, rétt eins og Hafþór, þannig að engin breyting varð í raun á ferjuflutningunum þegar Hilmir leysti Hafþór af hólmi.

Þau ljónin Guðríður Þorleifsdóttir og Guðni Þorleifsson bjuggu í Viðfirði einmitt á þeim tíma sem ferjusiglingarnar voru við lýði. Guðríður segir svo frá þessum tíma í sögu Viðfjarðar:

Vissulega breyttist margt með tilkomu vegarins. Viðfjörður hafði áður verið fáfarinn, en allt í einu var hann nánast kominn í alfaraleið. Staðreyndin var sú að tilkoma vegarins breytti ótrúlega litlu fyrir okkur Viðfirðinga og mér fannst alla tíð vera mikil ónæði af umferðinni og varð þeiri stund fegnust þegar Oddsskarðsvegur leysti Viðfjarðarveg af hólmi.

Á meðan Viðfjarðarvegurinn var notaður var oft gestkvæmt í Viðfirði og kom sér þá vel að íbúðarhúsið, sem var reist á árunum 1929-1930, var stórt og myndarlegt. Fólk þurfti gjarnan að gista eftir að Kaupfélag Héraðsbúa hóf áætlunarferðir til Akureyrar. Þá kom bíllinn gjarnan til Viðfjarðar að kvöldi og fengu bílstjóri og farþegar á leið til Norðfjarðar næturgistingu. Báturinn kom svo frá Norðfirði snemma næsta morgun og lagði bíllinn af stað norður kl. 7. Fólk þurfti að vera árrisult.

Seinni árin sem Viðfjarðarvegurinn var notaður voru seldar veitingar í Viðfirði og varð ég mér reyndar úti um veitingaleyfi vegna þess.

Bílstjórnarir á áætlunar bílunum urðu auðvitað góð-kunningar okkar, en þeir þrír helstu voru Sigfús Kristinsson, Jóhann Þórólfsson og Stefán Guttormsson. Allir voru þeir Reyðfirðingar. Ég man eftir því að bílstjórnarir töluðu oft um það að Norðfirðingar ferðuðust óvenju mikil.

Eftir að Oddsskarðsvegurinn kom varð aftur allt hljótt og rólegt í Viðfirði. Þangað komu sjaldan bílar nema þegar fólk kom í heimsókn til okkar Viðfirðinga eða þá í berjamó. Eins og ég sagði var ég afar sátt við tilkomu Oddsskarðsvegar, en margir sem bjuggu á Suðurbæjum eða í Hellisfirði og Sandvík voru ósáttir við hann. Sjálfsgagt eru meiri líkur á að búið hefði verið lengur í Viðfirði, Hellisfirði og á Suðurbæjum ef Oddsskarðsvegur hefði ekki komið til.

### „Skerið bíllinn í sjóinn“

Á árunum 1946-1948 höfðu tveir vörubílstjórar í Neskaupstað, þeir Geir Jónsson og Jón Finnsson, atvinnu af því að sækja vikur upp í Arnardal á Möðrudalsöræfum og flytja hann til



*Hópur vegavinnumanna á Viðfjarðarvegi árið 1943. Á palli vörubílsins er búnaður hópsins, m.a. trúbeddar, sem sofið var að í tjöldum. Bíllinn (Ford) var í eigu Sveins Sørensen frá Eskifirði. Jóhann Dagbjartsson situr uppi á farminum. Aðrir á myndinni, talið frá vinstrum: Sveinn Sørensen, Þorfinnur Sigfinnsson, Ari Magnússon, Gísli Gíslason, Þorbergur Guðmundsson og Ármann Herbertsson verkstjóri.*

Ljósm.: Ormur Sveinsson.

Viðfjarðar. Vikurinn var notaður í holstein sem hús voru reist úr, en bæjarsjóður Neskaupstaðar annaðist holsteinsframleiðsluna.

Ferðir þessar voru hin mesta þolraun fyrir bílstjórana og tók hver ferð um 30 klukkustundir. Í Arnardal þurftu þeir að handmoka vikrinum á bílana en á pöllum þeirra höfðu verið útbúnir háir kassar svo hægt væri að flytja sem mest í hverri ferð. Stundum voru bílstjórarnir þó ekki einir í förlögum og staurar stóðu upp úr bryggjudekkinu.

Þegar til Viðfjarðar kom var vikrinum ýmist sturtarð um borð í nótábatá eða þá í haug við bryggjuna. Þegar sturtarð var í bátana þurfti að taka ytra afturhjólið af vörubílunum því bryggjan var mjó og staurar stóðu upp úr bryggjudekkinu.

Vörubílarnir voru fluttir á milli Viðfjarðar og Neskaupstaðar á ferjubátunum, fyrst Hafþóri og síðan Hilmi. Plankar voru lagðir á milli lunninga á bátunum og bílunum síðan ekið út á plankana af bryggjunni. Einungis var hægt að flytja einn bíl í hverri ferð. Þegar vörubílarnir voru komnir um borð stóðu hjól þeirra nokkurn veginn á lunningunum en fram- og afturendar bílsins stóðu út fyrir borðstokka. Bílarnir voru ávallt vandlega bundnir niður áður en lagt var af stað.

Siglingin á milli Viðfjarðar og Neskaupstaðar tók yfirleitt tæplega eina klukkustund og oftast gekk hún ágætlega.

Geir Jónsson segist einungis einu sinni muna eftir verulega slæmu veðri þegar verið var að flytja vörubíl hans á milli á ferjubátnum Hafþóri. Mjög þung alda var þá úti fyrir Hellisfjarðarnesi og leist skipstjóranum á bátnum alls ekki á blikuna. Allt í einu byrjaði skipstjórinna að hrópa: „Skerið á, skerið á, skerið bílinn í sjóinn“. Jón Finnsson var með í förlögum og sagði strax að ekki kæmi til greina að skera bílinn í sjóinn. Hiklaust hljóp hann síðan upp í bílinn, settist í bílstjórasæti og stóð á bremsunni þar til sjólagið skánaði. Í þann mund sem Jón settist upp í bílinn sló báturninn undan og fór fjær nesinu þar sem aldani var minni og því varð skipstjóranum fljótt rórra.

Þegar sjólag var vont á Norðfjarðarflóa voru bílar ekki settir um borð í ferjubátana þó svo að fólk og vörur væru flutt á milli. Bátarnir voru litlir og urðu farþegar oft óþýrmilega varir við sjóveiki á þessari stuttu siglingu, einkum þegar norðaustanátt var ríkjandi.

## Hugað að Oddsskarði

Vissulega þótti Norðfirðingum mikil bót af Viðfjarðarveginum og ferjusiglingunum á milli Viðfjarðar og Neskaupstaðar, en því fór fjarri að þessar samgöngur væru taldar viðunandi. Sífellt



Vegavinnuhópur sem vann við endurbætur á Viðfjarðarvegi sumarið 1943. Tjöld hópsins sjást á myndinni. Talið frá vinstri: Þorbergur Guðmundsson, Þorfinnur Sigfinnsson, Árman Hermannsson verkstjóri, Ari Magnússon, Jóhann Dagbjartsson og Gísli Gíslason.

Ljósm.: Ormur Sveinsson.

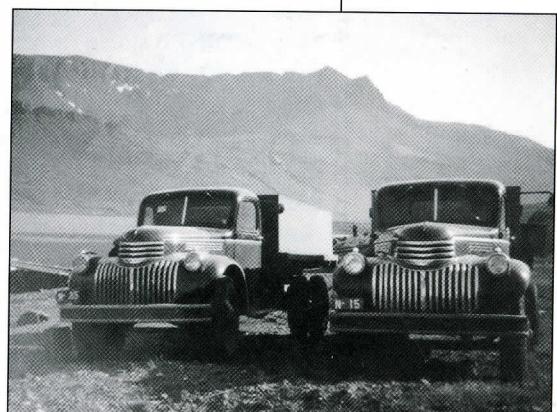
var rætt um áframhald á Viðfjarðarvegi alla leið til Norðfjarðar og eins var vegarlagning út á Barðsnes á dagskrá. Þá voru ýmsir sem töldu nauðsynlegt að velja styttri leið til Norðfjarðar og þá var í síauknum mæli horft á vegagerð yfir Oddsskarð.

Í Sunnudagsblaði Tímans þann 30. mars 1969 birtist viðtal við Einar Jónsson yfir verkstjóra hjá Vegagerð ríkisins á Austurlandi. Í viðtalinni segir Einar að búið hafi verið að úrskurða að ókleift væri að gera veg yfir Oddsskarð en ýmsir hafi verið ósáttir við Viðfjarðarveginn og ferjusiglingarnar á milli Viðfjarðar og Neskaupstaðar, og því viljað láta kanna til hlítar hvort ekki væri unnt að leggja veg yfir skarðið. Síðar í viðtalinni segir Einar svo frá könnun sinni á vegargerð yfir Oddsskarð í ágústmánuði 1941:

Ingvar Pálason hringdi til míni og spurði hvort ég vildi ekki líta á Oddsskarð og bað mig að koma til móts við sig uppi á fjallinu á sunnudegi, sem hann tiltók. Ég fór til Eskifjarðar og gisti þar og lagði svo á fjallið á sunnudagsmorguninn.

Um hádegisibilið hitti ég svo Ingvar og bæjarstjórninn í Neskaupstað, sem hann hafði með sér. Þá var ég búinn að merkja allar beygjur á hugsanlegu vegarstæði að sunnanverðu -

Vörubílar Jóns Finnssonar (N-35) og Geirs Jónssonar (N-15), sem fluttu vikur frá Möðrudalsöræfum til Viðfjarðar. Myndin er tekin við bryggjuna í Viðfirði sumarið 1948. Ljósm.: Jón Finnsson.





**Hafþór NK 76.**  
Þessi bátur var notaður til að flytja fólk og vörur á milli Viðfjarðar og Neskaupstaðar á árunum 1941-1946. Bílar voru einnig fluttir með Hafþóri. Ljósm.: Björn Björnsson.

reisti upp steina eða hlóð smávörður. Á sama hátt markaði ég leiðina að ofan til að norðanverðu. Ég taldi semsagt ekki frágangssök að koma þarna vegi. Ingvar spurði mig svo, áður en við skildum: „Má ég bera þig fyrir því að hægt sé að gera veg um Oddsskarð?“ Og ég játaði því: Það héldi ég.

Um haustið hélt Einar suður til Reykjavíkur og ræddi þar við Geir Zoëga vegamálastjóra um gerð Oddsskarðsvegar. Kom skýrt fram að menn hjá Vegagerð ríkisins efuðust um að mat Einars væri raunhæft, en þó ákvað vegamálastjóri að láta endurmetsa hugsanlega vegarlagningu um skarðið. Niðurstaða lá síðan fljóttlega fyrir; Oddsskarð var ekki álið óvinnandi og var talið að tillaga Einars um lagningu vegarins væri framkvæmanleg.

EKKI KUNNU ALLIR Einari Jónssyni miklar þakkir fyrir að telja vegargerð um Oddsskarð raunhæfan kost. Sumarið eftir könnun hans á Oddsskarði átti hann að mæla fyrir vegi út á Barðsnes og þá söfnuðust bændur á Suðurbæjum saman og skömmuðu verkstjórn blóðugum skömmum fyrir hugmyndir hans um Oddsskarðsveg. Töldu bændurnir vegargerð um Oddsskarð tilræði við byggð á Suðurbæjum.

Þegar á árinu 1941 var gerð kostnaðaráætlun um lagningu vegar yfir Oddsskarð og hljóðaði hún upp á 300.900 kr. Á sama tíma var gerð kostnaðaráætlun um lagningu vegar frá Viðfirði til Norðfjarðar með sjó og reyndust niðurstöðutölur hennar vera 391.000 kr. Þar með lá fyrir að Oddsskarðsvegur var ódýrari kostur en að fullgera veginn frá Viðfirði til Norðfjarðar og hefur sú staðreynd án efa átt þátt í þeim ákvörðunum sem teknar voru varðandi vegarlagningu til Norðfjarðar.

### Framkvæmdir við Oddsskarðsveg

Eins og fyrr segir lauk vegarlagningu í Viðfjörð á árinu 1942 og þegar árið eftir samþykkti Alþingi fyrstu fjárveitingu til Oddsskarðsvegar, 200

púsund kr. Fjárveitingar til vegrar yfir Oddsskarð voru síðan árlegar allt til 1950, en þá lauk gerð vegarins.

Kristján Jóhannsson frá Keflavík var verkstjóri við lagningu Oddsskarðsvegar en hann þotti mjög hæfur vegagerðarmaður. Kristján kom til Eskifjarðar sumarið 1944 og var þá áformað að hefja framkvæmdir við veginn, en engan mann var hægt að fá til slíkra starfa og var aðgerðum því frestað. Vorið 1945 var verkið hins vegar hafið og hófst vegarlagningin niðri í Eskifjarðarkauptuni. Yfir fimmtíu menn störfuðu við lagningu vegarins þetta sumar þegar þeir voru flestir og gekk verkið ágætlega. Í júlíumánuði kom austur fyrsta jarðýtan sem komið hafði til Austurlands og skyldi nota hana við gerð Oddsskarðsvegar. Ýtan var gömul og uppgerð og bilaði fljóttlega, en um haustið var fengin nýleg ýta og nýttist hún vel við vegargerðina á meðan á henni stóð. Þegar kom fram á árið 1948 höfðu vegagerðarmennirni síðan yfir tveimur jarðýtum að ráða.

Þegar verki var hætt haustið 1945 náði vegurinn orðið 5 km upp í hlíðina fyrir ofan Eskifjarðarkauptún. Haustið 1946 teygði vegurinn sig alla leið upp á Háhlíðarhorn en það ár var vélskófla í eigu Vegagerðarinnar notuð við ámokstur á vörubíla. Sumarið 1946 var Norðfjarðará einnig brúuð. Árið 1947 hófst vegargerð Norðfjarðarmegin og var byrjað niðri við Norðfjarðará. Var þá unnið við gerð vegarins báðum megin í fjallinu. Haustið 1947 náði vegurinn Norðfjarðarmegin upp að Geithúsaá (oft einnig nefnd Hengifossá) og flýtti það mikið fyrir að vélskófla í eigu bæjarsjóðs Neskaupstaðar var notuð til ámoksturs. Þetta sumar var unnið við að brúa Geithúsaána. Árið 1948 var unnið Norðfjarðarmegin á Oddsdalsmýrinni og veginum lokið þar, en þá um haustið náðu vegavinnuhóparnir saman og sýnt var að hægt yrði að aka Oddsskarðsveg vorið eftir þó vart væri um að ræða greiðfaran veg. Sumarið 1949 markaði þáttaskil í samgöngumálum Norðfirðinga, en þá komst Norðfjörður í bílvegasamband og fjölmennasti þéttbýlisstaður á Austurlandi, Neskaupstaður, með um 1300 íbúa, hafði tengst þjóðvegakerfinu. Sumarið 1950 var svo síðasta hönd lögð á gerð Oddsskarðsvegar.

Þegar vinna hófst við Oddsskarðsveginn Norðfjarðarmegin sumarið 1947 var 19 ára piltur frá Eskifirði, Þorlákur Friðriksson, ráðinn sem flokksstjóri þess hóps sem hóf vegargerðina niðri við Norðfjarðará. Þorlákur hafði sumarið áður unnið við vegargerðina Eskifjarðarmegin og var treyst til mannaforráða þrátt fyrir ungan aldur. Þorlákur segir svo frá störfum sínum við lagningu Oddsskarðsvegar:

Þegar vinnan hófst niðri við Norðfjarðará réði ég yfir 17 manna vinnuflokki. Flestir í hópnum voru ungrir og kappsfullir og meirihlutinn var Eskfirðingar. Byrjað var á að handhlaða veginn og voru hestakerrur notaðar við alla flutninga. Við höfðum fjórar kerrur og var einn hestur fyrir hverri.

Þegar búið var að handhlaða veginn upp Skuggahlíðarmýrar var farið að keyra ofan í hann og þá komu vörubílar og vélskófá til skjalanna. Flestir bílarnir voru nýir og óku bílstjórar af mikilli ákefð enda unnu þeir gjarnan í akkorði, fengu visst fyrir hlassið.

Unnið var í 12 tíma á dag og þannig unnum við af okkur laugardaginn. Þetta vinnufyrirkomulag vakti athygli, því laugardagur var almennur vinnudagur á þessum árum.

Þegar lagning vegarins Norðfjarðarmegin hófst bjuggum við í tjöldum við Norðfjarðará norðanverða, þar sem nú stendur skemma Síldárútvegsnefndar.

Fyrsta sumarið var þarna einnig 12 manna brúarvinnuflokkur Sigurðar Jónssonar brúarsmiðs frá Borgarfirði, en hann vann við smíði brúar yfir Geithúsaá. Matrás-kona var í búðunum og þar var matreitt og matast.

Síðar voru tjaldabúðirnar færðar, fyrst upp fyrir Snejðinga og síðan upp á Oddsdal. Það var fyrst á árinu 1949 sem við fengum skúr, en í honum var eldhús og matsalur.

Það mun hafa verið í júnímánuði 1949 sem fyrsti bíllinn fór Oddsskarðsveg, en áður höfðu þó einhverjir brölt eftir hálfnum veginum á Willys-jeppum. Ég man nákvæmlega hvaða bíll það var sem fyrstur fór veginn, en hann þurfti tölzuverða aðstoð til að komast yfir. Þetta var Ásbjörn Ólafsson heildsali sem var að fara til Neskaupstaðar að kynna kaupmönnum varning sem hann flutti inn. Við vegagerðarmennirnir hjálpuðum honum yfir og hann gaf okkur sígarettur og sælgæti í pakkletisskyni.

Ég var flokksstjóri við gerð Oddsskarðsvegar Norðfjarðarmegin á meðan á framkvæmdum stóð, og síðan starfaði ég við viðhald vegarins og fleiri vega hér austanlands allt til ársins 1954. Auðvitað er gerð Oddsskarðsvegar mér afar hugstæð og er alltaf ánaðjulegt að rifja upp þann tíma sem ég starfaði við vegarlagningu á þessum hæsta fjallvegi í þjóðvegakerfi landsins.

## Gildi bílvegasambandsins

Í júnímánuði 1949 mátti heita að allir bílar gætu komist yfir Oddsskarð til Norðfjarðar. Þann 30. júní þetta ár fjallaði blaðið *Árblik* um þau merku tímamót, að Norðfjörður væri kominn í akvegasamband. Sagði blaðið að daglega mætti sjá á götunum í Neskaupstað bíla víðsvegar að, af öllum stærðum og gerðum og væri það svo sannarlega ný sjón fyrir Norðfirðinga. Sérstaklega var getið um að rútubílar væru farnir að koma til Neskaupstaðar og einnig fólksbílar.

Í greininni í *Árbliki* segir að undarlegt verði að teljast að Neskaupstaður skuli fyrst vera að komast

í vegasamband á því herrans ári 1949, og kennir blaðið ráðamönnum um. Í Árbliksgreininni mátti m.a. lesa eftirfarandi:

Aðrir staðir, þeir hér fyrir austan og norðan og vestan, sem eru miklu minni, hafa fyrir löngu verið tengdir við akvegakerfi landsins, og í ýmsum tilfellum með miklum tilkostnaði.

En Norðfjörður var láttinn bíða. Hingað var talið illkleift að leggja veg og áhugi virtist harla lítill hjá forystumönnum okkar í þessu efni. Meiri áhugi virtist t.d. vera á því að tengja vegarspotta út Helgustaðahrepp, í Vaðlavík, í Viðfjörð og jafnvel talað um Barðnes, - heldur en að koma vegi frá Eskifirði yfir í Norðfjörð og tengja þannig lífvænlegasta bæinn á Austurlandi við bílvegakerfi landsins.

*Árblik*, sem var málagn norðfirskra sósíalistar, vildi fyrst og fremst þakka Lúðvíki Jósepssyni alþingismanni lagningu Oddsskarðsvegar og hélt blaðið því fram að Lúðvík hefði verið sá maður sem sífellt minnti á nauðsyn vegargerðar yfir Oddsskarð í sölum Alþingis og í stjórnkerfinu syðra. Blaðið taldi aðra þingmenn Austfirðinga hafa sýnt málefnum lítinn áhuga.

Skrifin í *Árbliki* um lagningu vegar yfir Oddsskarð sýna svart á hvítu þá alkunnu staðreynd að tilhneiting hefur lengi verið til að tengja saman með ótvíræðum hætti starfsemi stjórnmalamanna og framkvæmdir á sviði samgöngumála. Samgöngumálin voru mörgum hugleikin og ef horft er til Norðfjarðar þá hljóta umræður um bílvegasamband við byggðarlagið að hafa verið miklar og skoðanir jafnvel skiptar um það hvað leið ætti að



Snjör ruddur af Oddsskarðsvegi vorið 1951. Á myndinni sést Caterpillarjarð-ýtan, sem lengi var notuð til að ryðja snjó af veginum.

Ljósm.: Björn Björnsson.



Bílvegur í Oddsskarðskinn að sunnan. Lagðist niður við tilkomu jarðganganna undir skarðið.  
Ljósm.: Vegagerð Ríkisins.  
(Mynd úr Múlapingi 15, bls. 74).

velja. Öll skilyrði voru því fyrir hendi um að gera akvegagerð til Norðfjarðar að pólitísku máli.

Víkjum aftur að skrifum Árbliks þann 30. júní 1949. Í umfjöllun blaðsins um bílvegasamband við Norðfjörð var fjallað um hvaða þýðingu það myndi hafa fyrir byggðarlagið. Um það má lesa eftirfarandi í blaðinu:

En nú eru Norðfirðingar loknir í beint bílvegasamband. Hvaða gildi mun það nú hafa í framtíðinni? Áhrifin af þessu nýja vegasambandi verða ábyggilega mikil og margvísleg. Fjöldi manns víðsvegar að mun heimsækja Neskaupstaða.

Flestir þeir, sem koma til Austurlandsins, til skemmtiferða á sumrin, munu koma niður á Norðfjörð. Verzlun og viðskipti munu aukast. Hótelstarfsemi hlýtur að rísa hér upp. Margháttuð samskipti milli Norðfjarðar annarsvegar og Eskifjarðar, Reyðarfjarðar og Héraðs hinsvegar, munu verða.

Fyrir Norðfirðinga verða öll viðskipti við bankann á Eskifirði og bændur á Héraði, svo dæmi séu nefnd, miklu léttari og kostnaðarminni en áður. Hér í bæ hlýtur að rísa upp fólksbílarekstur og hér hlýtur að koma upp bílaverkstæði. Oddsskarðsvegurinn þýðir sem sagt stórbættar samgöngur við bæinn og góðar samgöngur eru einmitt ein brýnasta nauðsyn allra viðskipta og alls menningarlífs.

Á þessum skrifum sést glöggjt að Norðfirðingar hafa bundið miklar vonir við Oddsskarðsveg og þau áhrif sem hann myndi hafa.

### Oddsskarðsvegur fyrstu árin

Þó að Oddsskarðsvegur væri stórkostleg samgöngubót fyrir Norðfirðinga nýttist hann minna en hálf árið fyrst eftir að hann var opnaður. Veturinn var langur og stundum snjóþungt, og lítið gert af því

að ryðja snjó af veginum eftir að hann lokaðist á haustin. Algengt var því að engin umferð væri um vegginn á fyrstu árunum frá því í október og fram í júní.

Fyrsti ýtustjórinn sem ruddi snjó af Oddsskarðsvegi var Hilmar Björnsson, sá hinn sami og vann við lagningu Viðfjarðarvegar 14 ára gamall árið 1936. Venjulega hóf Hilmar störf við snjóruðninginn snemma í júní og fór það eftir snjómagni hve langan tíma tók að gera vegginn færar bílum. Í júnímánuði 1951 var óvenju mikill snjór á skarðinu og tók það Hilmar þá 10 daga að opna vegginn.

Jarðýtan sem Hilmar stýrði var 6 tonn og af Caterpillar gerð. Hún var í eigu bæjarsjóðs Neskaupstaðar og hafði verið keypt til bæjarins sama ár og Oddsskarðsvegur var opnaður. Pótti jarðýta þessi hið ágætasta tæki og reyndist vel á Oddsskarði. Venjulega var maður með Hilmari þegar hann vann við snjóruðning á skarðinu. Gegndi sá maður því hlutverki að finna vegginn undir snjónum en það var gert með langri járnstöng. Bæjarsjóður Neskaupstaðar bauð ávallt í snjóruðning á skarðinu fyrstu árin og þurfti þá að áætla hve mikil vinna fölst í því að opna vegginn.

Svo sannarlega hefur Oddsskarðsvegur tekið stakkaskiptum frá því að hann var opnaður fyrir umferð sumarið 1949. Smátt og smátt jókst snjómokstur, vegurinn var lagfærður á ýmsum stöðum og bættur, ekki síst til að losna við aurbleytu á vorin. Jarðgöng voru gerð undir Oddsskarð (lokið 1977) og vegurinn allur byggður upp og lagður bundnu slitlagi. Nú er svo komið að Oddsskarðsvegur er einungis lokaður fáa óveðurs-daga á ári hverju.

Saga Oddsskarðsvegar er lýsandi fyrir þær samgöngubætur sem orðið hafa á Íslandi á síðustu áratugum, en sú saga verður ekki rakin ítarlegar hér.

#### Helstu heimildir:

Ármann Halldórsson (ritstjóri): Sveitir og jarðir í Múlapingi. III. bindi. Búnaðarsamb. Austurlands, 1976.

Helgi Gislason: „Vegagerð og brúarsmið í Múlasýslum frá 19. öld til 1984“. Múlaping, 15. hefti 1987.

Smári Geirsson: Frá eldsmiði til eleksírs. Hið íslenska bökmennatfélag. Reykjavík. 1989.

Vilhjálmur Hjálmarsson: „Vegurinn um Oddsskarð“. Austri, janúar 1977.

Ýmis skrif í Austra, Austurlandi, Árbliki, Tímanum og Jafnaðarmanninum.

Viðtöl við eftirtalda einstaklinga, tekin 6.-9. maí 1997:  
Geir Jónsson, Guðríð Þorleifsdóttir, Guðna Þorleifsson,  
Hilmar Björnsson, Þorlák Friðriksson.

Ritað í maí 1997