

Kláfferja undan
Brú. Múlabing 3.
1968.

Brot úr sögu dráttanna á Jökuldal

Drætti kalla Jökuldælingar kláfferjur þær sem lengi hafa tíðkast á Jökulsá á Dal, eða allt frá 17. öld að sagt er. „Þeir voru settir þar sem áin fíll í þróngu gili og standberg beggja vegna. Vörður hlaðnar á brún, kaðlar strengdir á milli og festir í stóra steina á bak vörðunni, spantré ofan á. Kláfurinn lítill trékassi, sem rúmaði mann, kind eða klif, og rann á hjólum eftir köölunum, sem í fyrstu hafa verið gerðir úr hampi eða ólum. Pellar þeir gerðust fúnir, var þetta glæfraför. Síðan komu vírkaðlar og járn- eða potthjól. Nokkur banaslys hafa orðið af kláfunum, þó færri en búast mátti við, og ekki voru Jökuldælingar hvumpnir við þessi tæki, fóru hiklaust á köölunum, án þess að nota kláfinn.“ (“Búkolla” I, 240)

Páll Gíslason, sá sem þetta ritar, mátti trútt um tala, því að 12. sept. 1945 fíll hann í Jöklu af Brúardrátti og bjargaðist á sundi úr henni. Þótti það mikil afrek. Frásögn af þessu atviki er að finna í túmaritinu Snæfelli, 1. árg. 1946.

Fyrir skömmu rakst ég á eftirfarandi frásögn eða greinargerð Björns Þorkelssonar (f. 1880, d. 1959) hreppstjóra í Hnefildsal, sem hannritaði að beiðni Slysavarnarfélags Íslands, og birt var í Morgunblaðinu 26. sept. 1939. Tilefnið var dauðaslys sem þá hafði nýlega orðið af Teigaselsdrætti, og annað sem varð á Merkisdrætti 5 árum fyrr. Þar sem greinargerð Björns er fróðleg og fjallar auk þess um sérstæðan þátt í samgöngusögu Austfirðinga, þótti okkur einsætt að endurprenta hana hér. Sleppt er formála Morgunblaðsins með greininni, og bætt millifyrirsögnum í hana. Stafsetning þeirra tíma er látin halda sér. H.Hg.

Samgöngur á Jökuldal

Frá ómunatíð hafa drættimir verið eina farartækið yfir Jökulsá. Áin er víða ófær meiri

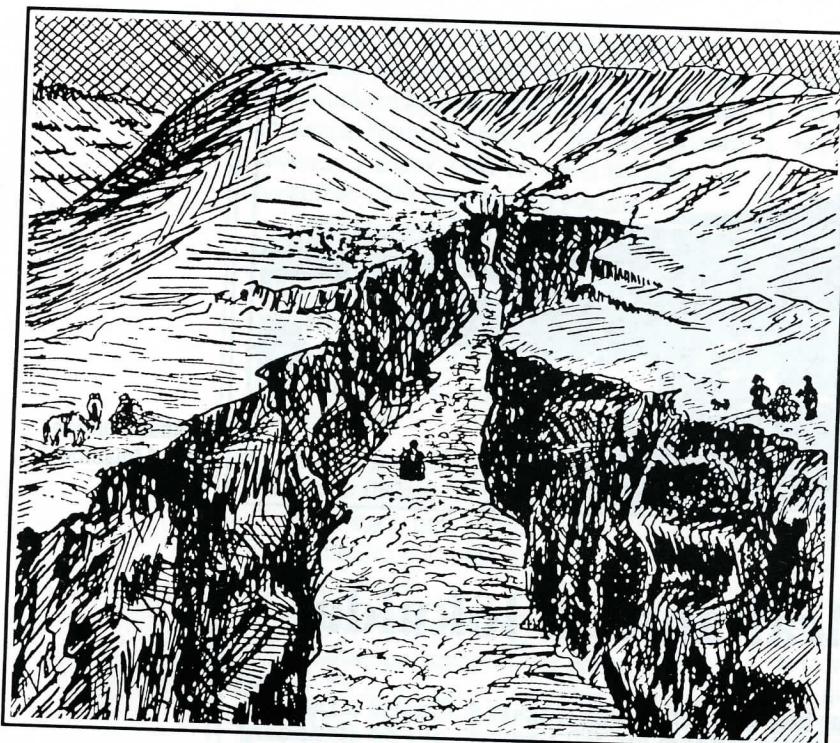
hluta árs. Leggur ekki undir ís víða, fyr en undir miðjan veturnar. Ófærust um hásumar, þegar samgöngubörfin er mest. Nú eru sex drættir á ánni. Munu þeir sjaldan hafa verið færri á síðari tímum.

Auk þess voru drættir fyrum á verstu þveránum. Dráttur var á Hneflu fram yfir síðustu aldamót, þar til sú á var brúuð. Sú á er vatnsmikil í leysingum, og hefði tept alla umferð á vorin, ef dráttur hefði ekki verið, enda óhjákvæmilegur til heimilisnota. Svona var ástatt um fleiri þverár. Án dráttanna hefðu ýmsir bær algerlega innilokast um lengri tíma á vorin.

1908 kemur brú á Jökulsá hjá Hákonarstöðum. Var þar dráttur fyrir. Naumast er hægt að finna óheppilegri stað til brúar, fyrir innanhreppssamgöngur, enda var brúin bygd vegna ferðamannaleiðar á fjallvegum, yfir Fljótsdalsheiði og Jökuldalsheiði til Möðrudals og norður um.

Frá Jökulsárbrú hjá Fossvöllum upp að Hákonarstaðabru eru um 50 kilómetrar. Á þeirri leið eru nú fjórir drættir. Dráttur undan Merki,

... um sérstæðan
þátt í samgöngu-
sögu Austfirðinga.



Drátturinn á Jökulsá. Mynd úr Snæfelli 1. árg.
Liklega eftir Þórarinn Þóratinsson.

tiltölulega skamt fyrir neðan Hákonarstaðabru, er sérstaklega bygður til að tryggja samgöngur á vorin. Tregagilsá, skammt fyrir ofan Merki, er ófær alt vorið, og þá ekki hægt að ná til Hákonarstaðabruar, hvað mikil sem við lá. T.d. ómögulegt að ná til ljósmóður þá leið, sem búsett var á Eiríksstöðum.

Sama má segja um Teigasel-drátt. Teigará, njett ofan við Teigasel, er oft ófær á vorin. Sú á var brúuð áður. En í stórhlaupi tók án brú og stöpla, sópaði öllu burt og rennur nú í nýjum farvegi.

Aðalumferðin yfir Jökulsá, á þessari leið milli brúnna, er á Hjarðarhaga- og Skjöldólfssstaðadráttum, og á ferju undan Hvanná eða Hofteigi. Ferjustaður var fyrrum sæmilega góður undan Hofteigi, en hefir nú spilst svo, vegna breytinga á farveginum, að óferjandi má teljast, þegar nokkur verulegur vöxtur er í ánni. Sama er um ferjustað á Hvanná.

Slysfarir á dráttum

Pegar nú athugað er, að öll umferð yfir Jökulsá hefir um marga mannsaldrar farið fram á þessum neyðar-farartækjum, má það undra-verð mildi heita, að ekki skuli hafa hlotist fleiri slys af en raun er á.

EKKI verður með vissu vitað, hvenær drættir fyrst koma til sögunnar, og hafa þeir sjálfsagt verið fáir í fyrstu. Svo lítið er til af sögnum um slysfarir á þeim tíma, að þær hafa ekki getað verið miklar.

Milli 1860 og 1870 ferst maður af drætti undan Brattagerði. Talinn hafa verið ölvaður. Um 1890 fellur piltur, Jón Pálsson, af drætti undan Arnórsstöðum. Sú jörð átti ítök sunnan Jökulsár. Var pilturinn að fara í beitarhúsin, og hafði heypoka með sjer í kláfnum. Kaðlar voru slakir (hampkaðlar) og rann þá kláfurinn hratt frá landi. Stansar svo snögglega er hallann þraut. Fjell þá pilturinn úr kláfnum. Kom niður á ís, meiddist

mikið, en hjelt þó lífi.

Nokkrum árum síðar fellur kona, Kristnúr frá Klausturseli, úr kláf undan Eiríksstöðum. Varð það með þeim hætti, að konan byrjaði að draga inn til sín í kláfinn dragreipið, sem maður hinum megin átti að draga kláfinn á. Þegar maðurinn fer svo að draga, flækist konan í reipinu og hrapar út úr kláfnum. En það óliklega skeður. Konan missir aldrei af reipinu. Dráttarmaður kemur strax auga á eina bjargráðið. Sker á dragreipið hjá sér. Flytur þá konan með reipinu til sama lands og hún fór frá. Varð henni bjargað þar, með því að síga í kööldum niður, enda var án þá vatnslítill. Petta bótti ganga kraftaverki næst. Konuna sakaði ekki.

1934 ferst Lúðvík kennari Þorgrímsson af Merkisdrætti. Var bar á ferðinni maður þaulvanur dráttum. Hafði unnið við að setja þennan drátt upp og gjörbekti alla aöstöðu. En hjer var nokkuð alveg nýtt á ferðinni. Áin var í mesta hroða - mundi hún vera kláfeng? Kunnu gur og gætinn maður hinumegin ár, reyndi með bendingum að aftra því, að maðurinn legði á ána. Ómögülegt að kallast á, vegna vatnaniðs. Boðamir á miðri ánni náðu kláfnum. Var þá ekki að sökum að spyrra um lyktimar.

1939 ferst stúlka, Kristnúr Guðjónsdóttir, af Teigaselsdrætti. Dregur þar margt til þess, er fram kom. Áin í afspymuhroða, víðast ófær. Ferða-asi að ná í áætlunarbil. Kláfurinn rjett að komast að landi. Bilar þá gaflrim, sem dragreipið er fest í. Kláfurinn kippist frá og stúlkan fellur útþyrðis.

„Annars eru drættirnir allrar aðgæslu verðir“

Fyrrum voru aflkaðarnir úr hampi. Purfti oft að strengja á þeim. Nú eru allir kaðlar úr margþættum vír. Vörðumar eru hlaðnar úr grjóti. Neðantil, aftan í vörðunum, er gengið frá trje, sem kaðlamir eru festir um. Ganga svo kaðlarnir upp yfir spantré,

sem liggur ofan á vörðunni. Lögð er áhersla á að hafa vörðurnar sem efnismestar og þyngstar, svo þær boli átök kaðlanna. Ekki er það vitað, að vörður hafi svikið, og slys orðið á þann hátt. Kláfar og dragreipi, og þó einkum dragreipin, sem endast illa, þurfa stöðugt eftirlit.

Hreppurinn leggur drættina til, og hefir umsjón með uppsetningu þeirra. Áður voru til drættir, sem einstakir bær komu upp, til heimilisnota. Bændur sem næstir búa dráttunum og mest nota þá, líta eftir beim og tilkynna hreppsnefnd, ef eitthvað þarf til þeirra að leggja eða við að gera.

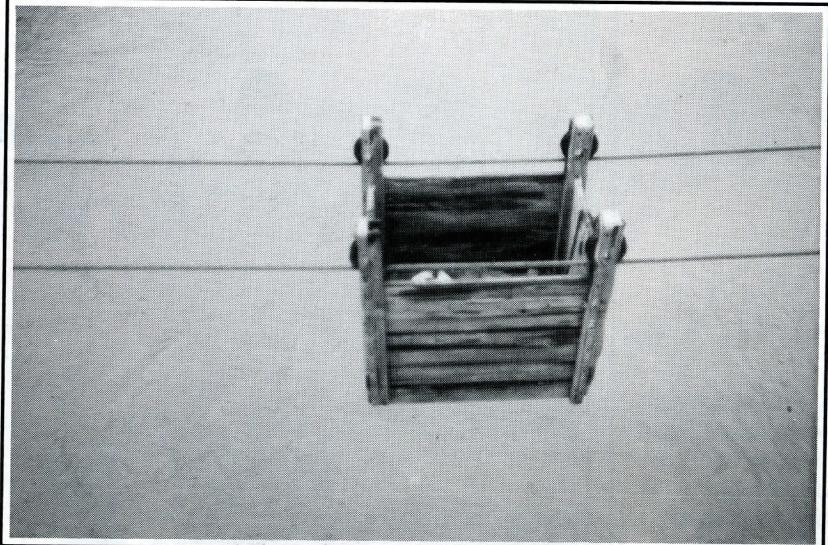
Annars eru drættimir allrar aðgæslu verðir. Einkum þarf að viðhafa alla gætni, þegar lagt er frá landi og komið að vörðu. Illa gengur að halda köölunum svo strengdum, að kláfur vilji ekki leita sjálfkrafa frá vörðu, þegar lagt er af stað, og gangi svo með erfiðismunum að vörðu, er komið er að landi.

Hættuminst og eðlilegast er að draga sig sjálfur. Þó að dragreipi slitni getur maður alt að einu dregið sig á afluðlunum. Öðru málí geynir, ef maður í landi dregur þann, sem óvanur er og ósjálfbjarga. Þarf þá að byrja með að leggja honum fyrir lífs-reglurnar, hvemig hann eigi að haga sér í kláfnum. - Taka ekki höndum svo að þær geti lent undir hjólin eða þá fötin, sitja vel niðri og hreyfa sig ekkert, fyr en dráttarmaður segir til - og helst að gera ráð fyrir því, að dragreipi geti slitnað.

Komi það fyrir og sje enginn hinumegin ár, að draga kláfinn til sín, verður að fá mann til að fara á köölunum tómum og sækja kláfinn. Nokkrir menn, sem alist hafa upp við drættina, eru leiknir í að fara þannig á köölunum, og hafa aldrei hlottist slys af.

Svo má illu venjast..

Svo má illu og ófullkomnu venjast, að gott þyki. Alt þar til að akbrautin kom, norðan megin Jökulsár,



Kláfurinn á drættinum undan Brú á Jökuldal. Ljósmyndasafn Austurlands.

var viðlit, af gömlum vana, að notast við þessi samgöngutæki. Eftir að brautin kemur gerbreytist viðhorfið. Að flytja varning sinn utan af Tungubraut, upp sunnan Jökulsár, á óvegum og oft yfir hálfófærar ár, sýnist ekki árennilegt, þar sem sú ágæta braut er komin svo að segja að bæjarþyrunum.

Það hefir enginn ráð á því að ganga framhjá brautinni. Vörurnar koma því upp norðan ár og eru fluttar á dráttunum og nokkuð á ferju, þegar án er lítil.

Pungavarningsflutningur á dráttunum stappar nærrí því að vera frá-gangssök, enda hafa drættimir aldrei verið til þess gerðir eða ætlaðir. Tímaeyðsla og erfiði hóflaust. Af þessum sökum hefir umferð á dráttunum og óeðlileg notkun fyrir þungaflutninga stórum aukist og þar með slysahættan.

Pessi aðstaða er ómóguleg lengur, og fyrir löngu. Miðja vegu milli brúnna, ytra og efra, hjá Hjarðarhaga, er upplagt brúarstæði á valdasta stað, fyrir allar samgöngur til mannfunda, ferðalaga og flutninga. Þar bíða tilsnir hamraveggir fyrir brúarstöpla, sem þurfa litla upp-hækkun. Og spanið, brúarlengdin, er

einir 20 metrar.

Þegar brautin var lögð voru ýmsir svo bjartsýnir og frjálslyndir, að þeir töldu sjálfsgagt, að þama yrði strax bygd brú, með tilliti til þess, hvað samgöngumar á þessum slóðum eru hömulegar frá öndverðu - og svo til þess, að akbrautin yrði ekki aðeins harmabraut. Pessir menn höfðu raunar alveg rétt fyrir sér. Því hvar eru örðugleikar um samgöngur yfir Jökulsá hliðstæðar? Að líkendum hvergi á landi hjer, og áreiðanlega hvergi út um víða veröld.

Brú undan Hjarðarhaga er lífs-nauðsynlegur „afleggjan“ frá aðalbrautinni og alveg sérstaklega viðráðanlegur, miðað við þörf og not.

Óðum líður dagurinn, aldrei kemur maturinn, "heynist ymja í niði árinna.

Óðum líða aldimar, aldrei kemur brúin - kveða dvergar í klöpp.

Hjer höfum við völundarsmiðið, brúarstöplana tilhöggná.

Hvenær kemur brúin?

Heynd hollvættir.

Brúin kemur sjálfsgagt að ári.

25. ágúst 1939.

(Pess má geta að umrædd brú á Jöklu við Hjarðarhaga var byggð árið 1946).