



**HÁSKÓLI ÍSLANDS**

Hugvísindasvið

# **Land án járnbrauta**

*Tilraunir Íslendinga til járnbrautavæðingar*

**Ritgerð til B.A.-prófs**

**Ritgerð til B.A.-prófs**

**Þórður Atli Þórðarson**

**September 2011**

Háskóli Íslands

Hugvísindasvið

**Sagnfræði**

# Land án Járnbauta

*Tilraunir Íslendinga til járnbrautavæðingar*

Ritgerð til B.A.-prófs

**Þórður Atli Þórðarson**

**Kt.: 200780-3109**

**Leiðbeinandi: Valur Ingimundarson**

**September 2011**

## Ágrip

Ritgerðin fjallar um tilraunir til að koma á fót járnbrautarsamgöngum á Íslandi. Markmiðið er að rannsaka hversvegna slíkar járnbrautir hafa aldrei verið hluti af samgöngum Íslendinga og hverjar ástæðurnar eru fyrir því að Íslendingar hafa aldrei ráðist í framkvæmdir við járnbrautalestir. Í ritgerðinni verður áherslan lögð á þær tilraunir sem gerðar voru og mennina sem að stóðu á bak við þær, aðdraganda fyrstu tilraunanna, ásamt því að sýna fram á ástæður þess að þeim tekst ekki ætlunarverk sitt. Fyrstu tilraunirnar fóru fram árið 1894 og stóðu svo með litlum hléum til árisins 1930. Mikill framfarahugur var í Íslendingum á þessum tíma og töldu margir að járnbrautarsamgöngur væru eina leiðin í átt að aukinni hagsæld og æðra menningarstigi fyrir Íslendinga. Járnbrautarmálin urðu oft nokkurskonar bitbein milli þeirra sem kölluðu sig framfarasinna og þeirra sem voru álitnir afturhaldsseggir. Í lokin er fjallað um þreifingar í átt að járnbrautarlagningu frá 1980 til ársins 2002 en nánast ekkert var fjallað um járnbrautir á opinberum vettvangi frá 1930 til 1980 og fær það tímabil því enga umfjöllun í ritgerðinni.

Niðurstöður leiða í ljós að það sem helst stóð í vegi fyrir járnbrautarlagningu á Íslandi var ótti ráðamanna við þann mikla kostnað sem leggja þurfti út í til að byrja með, í bland við lélegan undirbúning frumvarpa og ónákvæmar og langdregnar rannsóknir. Á seinni hluta nítjándu aldar og í upphafi þeirrar tuttugustu var Ísland ekki auðugt land og því farið varlega í fjárútlát þrátt fyrir að von væri á að framkvæmdir borguðu sig síðar. Í lok tuttugustu aldar og í byrjun þeirra tuttugustu og fyrstu höfðu Íslendingar þó úr mun meira fjármagni að spila en samt komust framkvæmdir ekki á dagskrá vegna svipaðra ástæðna og stóðu í vegi fyrir framkvæmdum liðlega 100 árum fyrr.

## Efnisyfirlit

Ágrip .....	1
Inngangur .....	3
Samgöngur og framfarir .....	6
Frumhugmyndir um járnbrautir .....	7
Grunnurinn lagður .....	9
Stóra málið .....	11
Frumvarpið .....	13
Umræður á opinberum vetvangi .....	14
Umræður á Alþingi .....	16
Endalok Stóra málsins .....	18
Draumnum haldið á lofti .....	20
Lagning járnbrautar rannsókuð í fyrsta sinn fyrir alvöru .....	20
Bakslag .....	22
Engin uppgjöf .....	23
Enn eitt frumvarpið .....	25
Íslands eina lest .....	27
Jón Þorláksson tekur við kyndlinum .....	28
Allt á leið í rétta átt .....	29
Lokatilraunir Jóns .....	31
Endurreisn lestarmála .....	34
Lest til Keflavíkur .....	35
Nákvæmar athuganir í nútímanum .....	36
Tafla fyrir upphafskostnað .....	39
Tafla fyrir rekstrarkostnað .....	39
Tafla fyrir áætlaða innkomu .....	40
Niðurstöður .....	41
Heimildir .....	44

## Inngangur

Ein áhrifaríkasta uppfinning iðnbýltingarinnar var gufuvélin. Henni fylgdu miklar framfarir í tengslum við námuvinnslu í Bretlandi þar sem að hún gat dælt vatni uppúr námunum. James Watt sem eignaður er heiðurinn af gufuvélinni, tókst að gera á henni breytingar sem fólu í sér að hægt var að nota hana til að snúa hjóli. Þar með var lagður grunnurinn að byltingu í samgöngum á landi, járnbrautarlestinni. Járnbrautarlestir litu fyrst dagsins ljós árið 1803 og voru notaðar í námuvinnslu á Bretlandi fyrst um sinn líkt og gufuvélin. Árið 1825 voru járnbrautir teknar í notkun undir farþegaflutninga í fyrsta skipti í Bretlandi og á næstu árum áttu þær eftir að breiðast hratt út um heiminn.<sup>1</sup>

Þrátt fyrir að járnbrautin nyti mikilla vinsælda meðal ríkja í Evrópu og Ameríku þá leit hún aldrei dagsins ljós á Íslandi nema í mýflugumynd snemma á tuttugustu öldinni og þá einungis til efnisflutninga. Þó er það ekki svo að áhugan á járnbrautarsamgöngum hafi skort og voru margir tilbúnir að greiða leið þeirra undir lok nítjándu aldar og í byrjun þeirra tuttugustu. Þyngst vegur framtak tveggja manna í járnbrautarsögu Íslendinga, þeirra Sigtryggs Jónassonar (1852 - 1942) umboðsmanns í Winnepeg og Jóns Þorlákssonar (1877 – 1935) landsverkfræðings og forsætisráðherra Íslendinga um tíma. Þessir menn voru uppi á sitthvoru tímabilinu og gerðu sitt allra besta til að járnbrautir yrðu að veruleika á Íslandi en tókst ekki ætlunarverk sitt. Fyrstu raddirnar sem heyrðust um járnbrautarsamgöngur á Íslandi komu frá vestur-Íslendingum sem búsettir voru í Kanada og höfðu upplifað framfarirnar sem þeim fylgdi af eigin raun. Sigtryggur Jónasson er fulltrúi þeirra í járnbrautarsögu Íslendinga, þar sem hann kemur langa leið vestur um haf til að bæta samgöngur Íslendinga. Jón Þorláksson tekur svo við þeim kyndli sem að Sigtryggur kveikti og leiðir tilraunir Íslendinga til að járnbrautarvæða eigið land.

Þegar áhugi minn á járnbrautarleysi Íslendinga kviknaði, hóf ég að leita eftir því hvort eitthvað hefði verið skrifað um málið og hvort að einhver hefði reynt að koma járnbrautarsamgöngum til leiða á Íslandi. Fann ég tvær greinar að þessu lútandi og notaði ég þær til grundvallar til að finna frekari heimildir um viðfangsefnið. Greinarnar sem um ræðir eru annars vegar „Járnbrautirnar sem aldrei komu“ eftir Styrmi Guðlaugsson sem birtist í öðru tölublaði af tímariti Verkfræðingafélags Íslands, *Verktækni*, árið 1992, og hins vegar greinin „Draumurinn um eimreið austur í sveitir“ eftir Pálma Eyjólfsson í *Lesbók Morgunblaðsins* 22.

---

<sup>1</sup> Ron Taylor & Mark Lambert, *Tækniheimurinn*, bls 98-105.

ágúst 1998. Þessar greinar eru gott yfirlit um gang mála í tilraunum til að koma jánbrautum á koppinn en fara þó ekki mjög djúpt ofan í hvers vegna það var aldrei gert.

Í þessari ritgerð leitast ég við að draga upp heildstæða mynd af hugmyndum um jánbrautarsamgöngum á Íslandi og greina ástæður þess að jánbrautarsamgöngur urðu aldrei að veruleika á Íslandi. Hvað var það sem stóð í vegi fyrir stórhuga mönnum sem vildu draga Ísland inn í nútímalegri samgöngutækni og hver voru helstu rök andstæðinga þeirra? Einnig sýni ég fram á það að á árunum 1894 til 1930 var jánbrautarlestin ekki aðeins samgöngutæki, heldur það sem í hugum margra aðskildi frarmfarasinna og afturhaldsmenn. Þetta breyttist þó undir lok þessa tímabils þegar bifreiðin var komin inn í myndina og jánbrautarlest var farinn að þykja lakari kostur í samanburði við hana.

Flestar hugmyndir sem lúta að jánbrautum á Íslandi voru ræddar á Alþingi og eru því Alþingistíðindi þau rit sem að ég nota mest til grundvallar rannsókninni. Ég notast einnig við fleiri rit sem gefa málinu víðara sjónarhorn og má þar helst nefna bækurnar *Vaskir Menn* eftir Þorstein Thorarensen þar sem fyrstu jánbrautartilraunum Íslendinga eru gerð góð skil, ævisögu Jóns Þorlákssonar landsverkfræðings og forsætisráðherra, skrifaða af Hannesi Hólmstein Gissurarsyni og ævisögu Valtýs Guðmundssonar þingmanns, sem skrifuð er af Jóni Þ. Þór. Einnig skoðaði ég bréfasöfn og skýrslur í handritadeild Landsbóka- og Þjóðskjalasafns sem reyndust afar áhugaverð og veittu innsýn í huga þeirra sem áttu hlut að málum. Einnig skoðaði ég fjölda greina í tímaritum Íslendinga í Kanada og á Íslandi, sem að gáfu góða mynd af aðdraganda jánbrautaþreifinga Íslendinga og ritdeilur manna á milli í tímaritunum *Lögréttu* og *Ísafold* á árunum 1914 til 1916 mjög gagnlegar til að sjá andstæð sjónarmið um málin.

Ritgerðinni skipti ég í fimm kafla ásamt inngangi og niðurstöðum og taka fyrstu fjórir kaflarnir á tímabilinu frá 1889 til 1930, sem er það tímabil þar sem mest var rætt um jánbrautarlagningu opinberlega. Fyrsti kafllinn er tileinkaður aðdraganda fyrstu tilrauna Íslendinga til að jánbrautavæðast og þá aðalega greinaskrifum um framfaramál Íslands. Annar kafllinn lýsir fyrstu atlögum Íslendinga að lestarkerfinu og var sú atлага oftast nefnd „Stóra málið“ í daglegu tali. Þriðji kafllinn fjallar um tímabilið frá 1905 til 1913 þar sem jánbrautarmál voru á dagskrá á hverju þingi. Fjórði kafllinn fjallar svo um ritdeilur manna á opinberum vettvangi um ágæti jánbrautalesta á Íslandi og lokatilraunir á Alþingi til þess að koma þeim í gagnið áður en jánbrautir hurfu af dagskrá þess í 50 ár. Fimmti og síðasti kafllinn fjallar svo um þær tilraunir og áætlanir sem að gerðar hafa verið eftir það og er sú

fyrsta árið 1980. Ég gat ekki fundið nein gögn um tillögur eða rannsóknir á járnbrautarlagningu á Íslandi á árunum 1930 til 1980 og því er ekkert skrifað um það tímabil í ritgerðinni.

## Samgöngur og framfarir

Við lok 19. aldar voru margir komnir á þá skoðun að það sem væri að halda aftur af efnahagslegri þróun íslensku þjóðarinnar væru lélegar samgöngur innanlands. Íslendingar fóru flestra sinna ferða á hestum og í svo kölluðum hestalestum eftir vegum og vegslóðum sem ekki var mikið lagt í. Flestar nágrannaþjóðir Íslendinga voru mörgum skrefum á undan í samgöngumálum og höfðu fyrir löngu tekið hestvagna í þjónustu sína til flutninga á löngum leiðum og síðar hafði eimreiðin tekið við af þeim. Hérlandis voru hestvagnar afar sjaldséðir í flutningum milli landshluta og var þar um að kenna lélegum vegum og vegslóðum sem buðu ekki upp á góð skilyrði fyrir farartæki á hjólum. Flutningar á sjó voru algengasta flutningsleiðin þar sem veðrið réði miklu og opnir sexræingar, sem oftast voru notaðir til slíkra strandflutninga, reyndust oft hættulegir og óhagkvæmir í þessum ferðum. Nokkrir Íslendingar vildu skipa sér í hóp framfaramanna og voru þar samgöngur oftast efst á baugi. Einn þeirra var Jens Pálsson alþingismaður og prestur á Útskálum í Þingvallasveit og skrifaði hann greinar í blaðið *Ísafold* á árunum 1889 og 1890 um samgöngur Íslendinga eða fremur samgönguvandræði þeirra. Þar segir hann:

Þótt margt megi fleira taka fram því til sönnur, að hin íslenska þjóð liggur undir martröð óbærilegs samgönguleysis, þá vona jeg, að með því, sem þegar er ritað um vegi vora og önnur samgöngumeðul á landi og sjó, sjeu nægar sönnur færðar á það, að samgöngur vorar innanlands sjeu í þeim ólestri, sem boðar þjóðardrep og fráhrarf lýðs frá landi, nema öflug og gagngjör bót sje á ráðin og það allra fyrsta.<sup>2</sup>

Jens telur að góðar samgöngur séu hér þjóðþrifamál og telur stjórnvöld ekki vera að standa sig sem skildi með vegalögum sem að styðja ekki vagnanotkun og leggja meiri áherslu á póstleiðir frekar en flutningsleiðir. Einnig telur hann það ótækt að Íslendingar eigi ekkert gufuskip. Fjórum árum síðar átti Jens eftir að vera hluti af hópi manna sem allir skipuðu sér í hóp framfaramanna og ætluðu að koma á gríðarlegum samgöngubótum á Íslandi í róttækasta samgöngufrumvarpi sem komið hafði til kasta Alþingis.

---

<sup>2</sup> Jens Pálsson, *Samgöngur vorar og gufuskipamálið*, bls. 19.



### *Frumhugmyndir um járnbrautir*

Þrátt fyrir að fyrstu áþreifanlegu skref Íslendinga í átt að járnbrautarsamgöngum hafi verið stigin árið 1894, áttu þau skref sér nokkurn aðdraganda. Á níunda áratug nítjándu aldar voru einstaka framfarasinna farnir að skrifa í íslensk blöð um lagningu járnbrauta á Íslandi. Menn voru þá uppi með hugmyndir um færanlegar járnbrautir fyrir styttri vegalengdir, sem ekki kröfðust gufuafli, heldur voru dregnar áfram af hestum. Hestarnir áttu að geta dregið vagna sem voru allt að 4.600 punda þungir og hægt var að leggja teinana yfir votlendi og mýrar sem annars voru erfiðar yfirferðar<sup>3</sup>.

Háværustu raddirnar komu þó komu þó ekki frá bændum og kaupmönnum á Íslandi, heldur bárust þær þvert yfir Atlashafið frá brottfluttum Íslendingum í Kanada. Þegar vesturferðirnar hófust með miklum brottflutningum Íslendinga til Kanada, hurfu margir á brott vegna eymdar og erfiðleika á Íslandi. Eftir tíu til fimmtán ára búsetu í Kanada höfðu margir komið ár sinni vel fyrir borð og horft upp á gríðarlegar framfarir í Íslendingabyggðum og þá sérstaklega með tilkomu járnbrautarlesta sem tengdu saman hafnir og afskekt byggðarlög og sáu fyrir stöðugum vöruflutningum allan ársins hring. Þessar samgöngur gerðu líf vesturfaranna mun auðveldara en það hafði verið á Íslandi þar sem bændur voru oft innilokaðir á bæjum sínum vikum og mánuðum saman yfir vetrartímam vegna ófærðar og óbrúaðar ár og lélegir vegir gerðu samgöngur seinfærar á sumrin. Það er því ekki nema von að brottfluttir Íslendingar hafi séð tækifæri fyrir sitt gamla heimaland til að auðvelda lífsbaráttuna og jafnvel færa Ísland á herra menningarstig.

Í janúar 1889 skrifar maður sem kallar sig „Íslendingafélagsmanninn“ grein í *Lögberg*, tímarit fyrir Íslendinga gefið út í Manitoba, um hvernig bæta megi kjör Íslendinga og stöðva fólksflóttu þaðan. Skrif hans ná yfir nokkur tölublöð og talar hann meðal annars um að Íslendingar þurfi að koma sér upp járnbrautum til að bæta samgöngur<sup>4</sup>. Einnig varpar hann fram hugmyndum um að flytja erlenda bændur til Íslands (þá helst frá Skotlandi) til þess að rækta upp landið og kenna Íslendingum þá slíkt hið sama. Samkvæmt hans sannfæringu verði aldrei almennileg framför á Íslandi þar til lagðar verði járnbrautir að minnsta kosti frá Reykjavík til Eyjafjarðar. Hann telur að leggja megi um 200 mílna járnbraut á þessari leið með kostnaði sem samsavarar 30 þúsund krónum á míluna eða samanlagt 6 milljónum króna.

---

<sup>3</sup> Aryas, „Til gagns og gamans“, bls. 195-196.

<sup>4</sup>Íslendingafjelagsmaður, *Lögberg*, bls. 2-3.

Hann tilgreinir síðan hvernig landssjóður og sýslurnar skipti kostnaði við lestina sín á milli árlega sem samkvæmt útreikningum hans nemur samanlagt um 180.000 króna. Ekki telur hann að lestin muni borga sig fyrstu árin en að hún muni gera það fljótlega þar sem verslun myndi líklega margfaldast og allt félagslíf myndi lifna við. Hann tekur það einnig fram að fjármagn til þessara framkvæmda verði að koma erlendis frá og erlendir menn verði að sjá um framkvæmdina á meðan Íslendingar slíta barnskónum í stórframkvæmdum sem þessum. Íslensk stjórnvöld eru að hans mati skammsýn og einblína um of á stöðugan sparnað en séu með því að hirða aurinn en kasta krónunni. Víða erlendis séu stjórnvöld að ráðast í fjárfrekar framkvæmdir sem skili góðum hagnaði til langs tíma litið en slíkt sé ekki til í hugsunarhætti íslenskra stjórnvalda. Í heildina litið telur hann að Íslendingar þurfi um 8 milljónir króna á næstu 10 árum til að bæta hag landsmanna í atvinnu- og samgöngumálum. Þar veða þyngst 6 milljón krónur til að leggja járnbraut og telegraf þráð, en afgangurinn færi í verslunarflota (600 þúsund krónur), fiskveiðar (600 þúsund krónur) verksmiðjur (400 þúsund krónur) og landbúnað (500 þúsund krónur).<sup>5</sup>

Auðvelt er að sjá að þessi grein er skrifuð frá sjónarhorni manns sem hefur séð með eigin augum hvernig hægt er að byggja upp samfélag þar sem að samgöngur eru æðarnar sem að allt rennur um sem heldur því gangandi. Tillögur hans eru því ekki gripnar úr lausu lofti, heldur eru þær í huga greinarhöfundis afar raunhæfir kostir til þess að bæta stöðu fátæks almennings á Íslandi. Greinin fékk nokkur viðbrögð á Íslandi en þó ekki jafn mikil og hjá öðrum Íslendingum vestanhafs sem voru fljótir að taka undir það að járnbrautir myndu hafa miklar framfarir í för með sér ef þær yrðu lagðar á Íslandi. Eintök af *Lögbergi* bárust til Íslands og sá tímaritið *Ísafold* um að selja þau og auglýsa.

Bóndi nokkur að norðan skrifar grein skömmu síðar í tímaritið *Norðurljósið* þar sem hann telur að aldrei verði lagðar járnbrautir á Íslandi. Ástæðurnar telur hann vera að erfitt sé að leggja járnbrautir um landið vegna landslagsins og að hún myndi nýtast illa vegna snjóa. Helst væri hægt að nýta hana á suðurlandi vegna betri landlegu þar.<sup>6</sup>

Í annan streng tekur Matthías Jochumson ritstjóri tímaritsins *Lýðs* í grein sinni „Stórkostlegt nýmæli“, í maí sama ár. Þar sem að hann rekur tillögur „Íslendingafélagans“ úr *Lögbergi* og tekur undir þær af heilum hug. Hann segir að hugmyndirnar séu:

---

<sup>5</sup> Íslendingafjelagsmaður, *Lögberg*, bls. 3.

<sup>6</sup> Bóndi, „Um samgöngur“, bls. 5-6.

... radikal, ... svo fjarri hugsunarhætti venju, og pólitik hér heima hjá oss, að eigi er ólíklegt að flestir líti á öfgarnar (sem þeim mun finnast), og taki síðan hið gamla ráð, að leggja hana á hylluna og bíða eptir því, sem hinir segja. Vér ætlum nú að hafa hitt ráðið: vér ætlum að taka grein þessa eins og stórfelt nýmæli, sem í alla staði sé íhugunarvert.<sup>7</sup>

Árið eftir, nánar tiltekið í febrúar 1890, kemur önnur hvatningagrein að utan, skrifuð af séra Jóni Bjarnasyni, presti í Winipeg og birtist í *Lögbergi*. Hann segir skelfilegt að ekki séu neinir vegir sem hægt sé að ferðast með vagna um á Íslandi og heldur engin járnbraut né gufuskip. Hann telur að samgönguleysi Íslendinga sé ástæða þess að „allur hinn ytri hagur landslýðsins skuli enn hafa sömu barbarísku einkennin á sjer eins og var allar götur aptur á miðöldum“<sup>8</sup>. Þar með setur hann tóninn í þeim umræðum sem síðar urðu um hversu mikil menningarleg liftistöng járnbrautarlest yrði fyrir Íslendinga. Einnig notaði hann tækifærið til að hrósa Jens Pálssyni fyrir skrif sín um samgöngumál Íslendinga í *Ísafold* nokkru áður og titlaði hann ötulasta og mest framsækjandi manninn á Íslandi. Þeir Jens Pálsson og Jón Bjarnason áttu eftir að eiga frekari samskipti um samgöngumál Íslands á einkavettvangi, eins og kemur fram síðar í þessari ritgerð, enda voru konur þeirra systur og mikið um bréfaskriftir þeirra á milli.

### *Grunnurinn lagður*

Næstur til að láta sig framfara- og samgöngumál Íslendinga varða var Bogi Th. Melsted, magister í sagnfræði frá Hafnarháskóla. Í riti sínu *Framtíðarmál: verzlunarfrelsi eða einokun á Eyrarbakka: fréttapræði til Íslands* hvetur Bogi Íslendinga til framfara í samgöngumálum og vill að hafist verði handa við uppbyggingu hafnar á Eyrarbakka. Í lok ritsins setur Bogi sig í stellingar spámannsins og sér fyrir sér að á 50 ára kaupstaðarafmæli Eyrarbakka muni menn samþykkja einhljóða að leggja járnbrautarspor frá Eyrarbakka að Ölfusárbrú og jafnvel lengra og Reykvíkingar komi til móts við þá frá Reykjavík.<sup>9</sup>

Þessi skrif Boga urðu til þess að mikil og nokkuð ítarleg grein um járnbrautarlagningu á Íslandi birtist í *Lögbergi* um sumarið 1891. Ritari greinarinnar vildi ekki bíða í 50 ár eins og Bogi lét í veðri vaka, heldur ráðast sem fyrst í járnbrautarframkvæmdir á Íslandi ásamt fréttapræði milli Skotlands og Íslands. Einnig vill hann hafa skipagöngur milli Reykjavíkur og

<sup>7</sup> Mattihas Jochumson, „Stórkostleg nýmæli“, bls. 61.

<sup>8</sup> Jón Bjarnason, „Gufuskip á Faxaflóa“, bls. 2.

<sup>9</sup> Bogi Th. Melsted, *Framtíðarmál*, bls. 17-23.

Skotlands a.m.k. einu sinni í viku og til þess að innfluttar vörur kæmst til annarra landshluta frá Reykjavík og útflutningsvörur til Reykjavíkur þá þyrftir frekari samgöngubætur. Gufuskip gæti gengið til vesturlands en fyrir ferðir til norður- og austurlands dygði ekkert minna en járnbrautarlest. Hann tekur dæmi af nauðsyn járnbrauta fyrir byggðir í Kanada, við að koma vörum á milli staða yfir vetrartímann þegar annars væri seinfært og fólk og skepnur dræpast úr hungri eins og fjölmörg dæmi væru fyrir á Íslandi. Hann vitnar svo í skrif „Íslendingafélagans“ í *Lögbergi* þremur árum fyrir þar sem að hann taldi að kostnaður við járnbrautarlagningu á Íslandi yrði um þrjátíu þúsund krónur fyrir hverja mílu. Greinahöfundur vill meina að hægt væri að leggja míluna fyrir helmingi minni peninga og leggur til spormjóustu brautirnar sem í notkun eru og segir þær hafa reynst vel í Ameríku, Noregi og á Indlandi.

Um legu járnbrautar segir hann nauðsynlegt að hún liggi frá Reykjavík til Akureyrar og þaðan austur á Fljótsdalshérað, sem og önnur járnbraut frá Reykjavík austur undir Skaftafellssýslu. Að leggja þessar brautir eigi að reynast frekar létt þar sem engin stórfjöll né stórar ár séu í veginum. Ekki telur hann að snjóþyngsl ættu að verða vandamál ef brautirnar væru vel lagðar og þá væri jafnvel auðveldara að halda þeim snjólausum en víða í Ameríku. Tekur höfundur það fram að hvergi í heiminum hafi verið lögð járnbraut án þess að einhverjir einstaklingar setti út á það og hefðu „þessir menn ... optastnær orðið sjer til skammar“.<sup>10</sup> Það fer geinilega í taugarnar á greinarhöfundu að fletta blöðum frá Íslandi og sjá skrif um framframál þar sem menn tala stöðugt um að Íslendinga vanti áræðni og dug og finnst eins og menn séu farnir að trúa þeirri mýtu að þeir geti ekki gert neitt af sjálfsdáðum.

Í þessum skrifum má sjá grunninn að fyrstu alvöru tilraun Íslendinga til að koma járnbrautarlestum í gagnid á Íslandi. Sú tilraun kom einnig vestur frá Kanada líkt og flestar þær greinar sem vitnað er í hér að framan. Ekki er ólíklegt að sá hin sami hafi skrifað eða komið að flestum þessara greina *Lögbergs* og kom þremur árum eftir þessi greinaskrif til Íslands með frumvarp undir hendinni sem átti eftir að setja Alþingi á annan endann árið 1894. Í megin atriðum eru þær tillögur sem koma fram í frumvarpinu svipaðar því sem lagt er til í greinum *Lögbergs*. Þetta frumvarp varð þekkt sem „Stóra málið“ og sá sem með það kom hét Sigtryggur Jónasson, stofnandi og síðar ritstjóri *Lögbergs*.

---

<sup>10</sup> „Framtíðarmál Íslands“, *Lögberg*, bls. 4.

## Stóra málið

Árið 1894 kom til kasta Alþingis Íslendinga mál sem að oftast var nefnt „Stóra málið“ og snérist um framfarahugmyndir í samgöngumálum þeirra. Upphaf þess má rekja til manns að nafni Sigtryggur Jónasson sem búsettur var í Kanada. Hann ólst upp á bænum Bakka í Öxnadal og var frændi ekki ómerkari manna en Jónasar Hallgrímssonar. Hann fór ungur að árum í vist hjá Pétri Havsteen amtmanni á Möðruvöllum þar sem hann varð skrifari Péturs og kenndi einnig börnum hans skrift og reikning. Má segja að þar hafi áhrif Sigtryggs á Íslandssöguna hafist þar sem hann var kennari Hannesar Hafstein sonar Péturs og fyrsta ráðherra Íslands. Þegar Sigtryggur var tvítugur missti Pétur amt sitt og ákvað Sigtryggur þá að flytjast til Ameríku og var einn af fyrstu landnemunum í Kanada fyrir tíma vesturfaranna. Fyrst settist hann að í Ontario fylki ásamt nokkrum Íslendingum sem undu hag sínum illa þar. Hann var í sendinefnd sem fór til Manitoba í leit að betra landi fyrir Íslendingana sem komnir voru og þá sem síðar myndu bætast í hópinn. Eftir landnám í Manitoba fór hann í umboði Kanadískra stjórnvalda til Íslands árið 1875, til að aðstoða fólk sem vildi komast vestur eftir Dyngjufjallagosið. Hann koma árið eftir með fjölmennan hóp Íslendinga sem settist að á Nýja-Íslandi við vesturströnd Winnipeg vatns. Þar byggði hann sér sjálfur bæinn Möðruvelli við Íslendingafljót og hóf að gefa út tímaritið *Framfara*, fyrsta íslenska tímaritið í Ameíku og gekk það í 3 ár. Árið 1880 flutti Sigtryggur sig til Selkirk og hélt þar úti gufubátasiglingum á Winnipeg vatni ásamt kaupmanni í bænum Gimli að nafni Friðjón Friðriksson. Einnig voru þeir ásamt öðrum í timburverslun. Þaðan lá leið Sigtryggs til Winnipeg þar sem hann kom tímaritinu *Lögberg* á fót árið 1888.<sup>11</sup>

Sigtryggur var eins og áður segir stofnandi *Lögbergs*, annars af tveimur tímaritum sem gefin voru út í Kanada og líklegt að flestar af þeim greinum sem skrifaðar voru um framfaramál Íslands hafi verið frá honum komnar. Það var árið 1894 sem hann ákvað að láta verk fylgja orðum og hélt af stað til Íslands í þeim tilgangi að ýta framfaraskútunni úr vör og reyna að koma Íslendingum til nútímalegri samfélagshátta en þá tíðkaðist. Í farteskinu hafði hann áætlun um að koma á betri samgöngum þar í landi og við önnur lönd í formi gufuskipaútgerðar og járnbrautarlagningar, og fá með sér góða menn til að koma þeim á koppinn. Sigtryggur hafði þá starfað sem Vesturfara-agent fyrir Beaver-línuna í Liverpool og sá um að skipuleggja vesturfarir Íslendinga í gegnum þá. Undir honum störfuðu þeir Þorgrímur Gúmúnsen tungumálakennari og leiðsögumaður og Þorsteinn Egilsson kaupmaður

<sup>11</sup> „Sigtryggur Jónasson kosinn“, *Lögberg*, bls. 1.

úr Hafnarfirði. Á leið sinni frá Kanada til Íslands stoppaði Sigtryggur í Liverpool og ræddi við yfirmenn sína hjá Beaver-línunni um ýmis málefni og þar á meðal skaut hann að þeim hugmyndunum sem hann hafði um samgöngubætur á Íslandi. Einn af yfirmönnum félagsins, David Wilson tók vel í hugmyndir Sigtryggs og hét honum liðstyrk sínum í að hrinda þessum hugmyndum í framkvæmd og fór Sigtryggur til Íslands með vilyrði hans í farteskinu. Þar bar hann hugmyndir sínar á borð fyrir agenta sína þá Þorgrím og Þorstein og þaðan barst málið til þingmanns Dalamanna, séra Jens Pálssonar á Útskálum og Jóns Þórarinssonar í Flensborg, annars þingmanns Gullbringu- og Kjósarsýslu. Jens og Jón höfðu báðir látið sig framfaramálin varða og urðu hrifnir af hugmynd Sigtryggs og settu þeir því saman ásamt Sigtryggi og Þorgrími frumvarp sem þeir skyldu svo leggja fram á aukabingi Alþingis sem fór fram þá um haustið 1894.<sup>12</sup> Í upphafi árs 1894 var Jens þó ekki á þeim buxunum að fara að standa í slíkum málum á Alþingi og var að íhuga að gefast upp á setu sinni þar sökum trega annara þingmanna í samgöngumálunum. Hann skrifar vini sínum og svila, Jóni Bjarnasyni, presti í Winnipeg 30. janúar það ár um vangaveltur sínar um þingsetu og segir meðal annars:

Næst skapi er mjér enn sem komið er, að hugsa ekkert um endurkosningu til þings í vor. ... Vor pólitík er svo lítisgild og hálfvolg að varla er spanderandi tíma og kröptum upp á hana. Og þó þóttist jeg hafa áhrif á ND síðasta þings til góðs, og nuddaði okkar samgöngumáli í áttina, ef stjórnin þá ekki setur sig á móti og eyðileggur málið. En erfitt er að eiga við marga vora politisku menn, þeir þora engu öðru en að safna í kistu landssjóðs; líklega eru þeir svo áræðislausir til fyrirtækja og framkvæmda af vantrú á framtíð landsins, þótt þeir gjöri sjér ekki grein fyrir þeirri vantrú, því síður viðurkenni hana. Væri nú nokkur dugur í þinginu og trú á framtíð lands og þjóðar, ætti það að verja á næsta fjárhagsári minnst 500 þúsundum Kr til samgöngubóta, og sinni millíoninni til viðreisnar hvors fyrir sig, sjávarútvegs og landbúnaðar, -og það eins hik laust fyrir því, þótt landið þyrfti að taka 1 mill. til láns. Annars er mín eigin trú á framtíð landsins of veik, svo veik að mjér þykir vafasamt, hvort það sjé siðferðislega rjett af mjér, að sitja á þingi; það mælir helst með því, að velflestir aðrir þingmenn hafa þó líklega enn meiri trúarbrest í þessu tilfelli, svo að jeg er þessvegna framarlega í framsóknarliði þrátt fyrir mína sárveiku trú.<sup>13</sup>

Jens skipti þó um skoðun og ákvað að taka sæti á aukabingi þá um sumarið og hefur „stóra málið“ líklega verið honum sem himnasending og orðið til þess að efla baráttuanda hans sem virtist vera dvínandi í upphafi árs.

<sup>12</sup> Þorsteinn Thorarensen, *Vaskir menn*, bls. 495-505.

<sup>13</sup> *Lbs* 3405, 4to. Bréfasafn sr. Jóns Bjarnasonar.

## *Frumvarpið*

Frumvarpið leit síðan dagsins ljós á Alþingi 2. ágúst 1894. Í því sagði að stofnað hefði verið félag um siglingar á milli Íslands og útlanda og um strandsiglingar ásamt lagningu járnbrauta o.fl. Að félaginu stóðu þeir Sigtryggur Jónasson, Jón Þórarinsson, Jens Pálsson, Þorgrímur Gúdmúndsen ásamt hinum enska David Wilson og kallaðist það „Hið íslenska siglinga- og járnbrautafjélag“. Frumvarpið skiptist í fjóra hluta. Í fyrsta hluta þess er tekið á þeim atriðum sem félagið telur nauðsynleg til að geta sett upp og rekið járnbrautir á Íslandi; annar hlutinn snýr að rekstri gufuskipasiglinga milli Íslands og annarra landa; þriðji hlutinn að félaginu sjálfu og hlutafélagi þess og fjórði hlutinn að fjárhagslegum útlátum landsjóðs til félagsins og skuldbindingum þess. Í fyrsta hluta kemur fram að félagið sækist eftir því að hafa fullt leyfi til að leggja járnbraut frá Reykjavík norður í Eyjafjarðarsýslu og austur í Rángárvallarsýslu ásamt hliðarsporum þar út úr. Félagið vildi geta keypt eða tekið allt það land sem það þyrfti undir brautir sínar og byggingar tengdar þeim og einnig að geta nýtt vatn og afl úr öllum vatnsföllum og ám sem brautir þess kæmu nálægt. Þá þyrfti það einnig að geta notað allar brýr og vegi sem fyrir væru fyrir brautir sínar ef það hentaði þeim. Þeir vildu að allar byggingar sínar og járnbrautir yrðu undanþegnar sköttum og gjöldum til landsjóðs í þrjátíu ár frá því að frumvarpið væri samþykkt og geta sett upp símalínur og símkerfi (telegrafa og telefóna) meðfram eða út frá járnbrautum sínum. Einnig vildi félagið geta framleitt rafmagn til að hreyfa eða lýsa lestir sínar ásamt þeim stöðum og byggingum sem þeim þætti nauðsynlegt. Í þriðja hluta kemur fram að hlutafé félagsins skuli vera fjórar milljónir króna og sem greiðist af stofnendum félagsins og þeim sem vilja gerast hluthafar í félaginu. Félagið skuli skiptast upp í fjórtíu þúsund hluta og því hver hlutur þúsund króna virði. Samkvæmt fjórða hluta á Landssjóður Íslands að greiða félaginu fimmtíu þúsund krónur á ári vegna járnbrautalagningarinnar fram til ársins 1925. Þessar greiðslur eru þó háðar því að félagið leggi járnbrautalest austur að „Þjórsá, og láti lestir, er flutt geti farþega og vörur, ganga eptir járnbrautinni að minnsta kosti sex sinnum á viku, á tímabilinu frá 15. apríl til 15. nóvember ár hvert og hina mánuði ársins eins opt og við verður komið sökum snjóa.“<sup>14</sup> Einnig er tekið fram að félagið missi allan sinn rétt sem frumvarpið átti að tryggja ef lestin austur að Þjórsá yrði ekki lögð og starfandi innan sjö ára frá samþykkt frumvarpsins. Landsjóður þurfi svo að reiða fram aðrar fimmtíu þúsund krónur í gufuskipareksturinn gegn ákveðnum skilyrðum sem félaginu beri að uppfylla um rekstur þeirra. Stjórn Íslands fái rétt til þess að kaupa járnbrautir eða skip félagsins að fimmtán árum liðnum eða hvenær sem er eftir þann tíma og taka þar

---

<sup>14</sup> *Alþingistiðindi* 1894, C, bls 71.

með yfir rekstur félagsins. Að lokum er einnig tekið fram að félagið tapi öllum rétti sínum ef það hefur ekki hafið neinar framkvæmdir áður en þrjú ár líða frá samþykkt frumvarpsins.<sup>15</sup>

Frumvarpið leyfir félaginu því að seilast nokkuð langt í heimildum til að leggja járnbrautir þar sem því lysti og nýta allt það vatnsafl sem verður á vegi þess að vild. Aftur á móti felst í frumvarpinu frekari framfaratónn en einungis í járnbrautalagningunni því að talað er um setja upp síma og rafmagnslýsingu sem hefði tvímælalaust verið mikið framfaraskref hérlendis. Einnig virðist áhættan vera lítil fyrir stjórnvöld þar sem fjármagn þeirra er háð þeim skilyrðum að stærstur hluti framkvæmdanna yrði að vera kominn á koppinn áður en Landssjóður þyrfti að greiða krónu.

### *Umræður á opinberum vetvangi*

Blaðið *Ísafold* fjallaði um málið á síðum sínum og virðist Björn Jónsson ritstjóri hafa verið hliðhollur málinu þrátt fyrir að vera svarin andstæðingur Skúla í flestum málum. *Ísafold* var eina blaðið sem birti fyrirlestur Sigtryggs Jónassonar sem hann hélt fyrir almenning í Góðtemplarahúsinu 11. ágúst og er því ljóst að málið átti sterka fylgismenn á Íslandi. *Ísafold* hafði samt birt grein eftir Benedikt Gröndal þann 25. júlí þar sem að hann veltir fyrir sér hvort það borgi sig að byggja járnbraut á Íslandi sem kosta muni 2 milljónir króna og kosta landssjóð 100 þúsund krónur á ári. Hann tekur dæmi af járnbrautarlagningu í Tyrklandi þar sem mun fleirri íbúar séu en á Íslandi og hafnarviðskipti mun meiri en samt hafi sú járnbraut sem þeir lögðu þar lagst af vegna lítillar notkunnar. Benedikt er hræddur um að slíkt muni einnig gerast á Íslandi en þó sé það kostur að vegagerð hljóti að fylgja járnbrautarlagningunni, sem hægt verði að nota þrátt fyrir að hún legðist af.<sup>16</sup>

Björn ritstjóri birtir síðan grein sína „Mikils háttar nýmæli“ 4. ágúst, tveimur dögum eftir að frumvarpið er tekið til umræðu og lýsir þar yfir stuðningi við frumvarpið. Hann tekur fram að ef frumvarpið fái samþykkt þá verði aukaútgjöld Landssjóðs um 50 – 60 þúsund krónum á ári, sem að honum þykir ekki verulegur auka kostnaður. Einnig bendir Björn á að horfa verði til framtíðar og telur að járnbrautin muni borga sig til langtíma litið, ekki megi afskrifa hana strax sökum fjárútláta. Einnig sé Árnassýslan álitlegasti kosturinn í járnbrautarlagningunni þar

---

<sup>15</sup> *Alþingistiðindi* 1894, C, bls. 65-73.

<sup>16</sup> Benedikt Gröndal, „Járnbraut á Íslandi“, bls. 182-183.



sem að auknar gufuskipasiglingar muni þýða aukin fjölda ferðamanna og helstu aðdráttaröfl landsins séu í Árnassýslu, án þess þó að taka það fram hver þau nákvæmlega séu. Að lokum minnst hann á að samkeppni við dönsku gufuskipin muni geta skilað sér í lægri far- og flutningsgjöldum fyrir Íslendinga.<sup>17</sup>

Tímaritin *Þjóðólfur* og *Fjallkonan* fjölluðu einnig um málið á síðum sínum og voru ekki jafn jákvæð og *Ísafold* í skrifum sínum. Hannes Þorsteinsson ritstjóri *Þjóðólfs* er þó ögn jákvæðari en greinarhöfundur *Fjallkonunnar* og telur að ekki megi fella frumvarpið á þessu þingi, gott væri að geyma það til næsta þings og leyfa þjóð og þingi að melta þessar miklu tillögur. Þá myndu augu manna kannski opnast fyrir því að fjármálastefna Íslendinga sé ekki sú eina rétta þ.e. að nurla saman öllum aurum og eyða engu.<sup>18</sup> Í *Fjallkonunni* var hinsvegar lítil bjartsýni á að málið næði að klárast á yfirstandandi þingi og því síður að það yrði samþykkt. Greinarhöfundur telur litlar líkur á því að járnbraut muni borga sig, alla vega ekki fyrstu árin nema þá að gerðar verði vatnsafls virkjanir til að knýja lestirnar áfram með rafmagni í stað kola. Hann er þó mun jákvæðari í garð aukinna gufuskipaferða og telur þær hina mestu nauðsyn.<sup>19</sup>

Sigtryggur Jónasson hélt eins og áður segir vel sóttan fyrirlestur fyrir almenning í Góðtemplarahúsinu þann 11. ágúst þar sem hann gerði grein fyrir hugmyndum sínum. Varðandi aðkomu erlendra fjárfesta sagðist Sigtryggur hafa átt í erfiðleikum með að sannfæra menn um ágæti Íslendinga vegna slæmra reynslu Skota og Englendinga af viðskiptum við þá. Samt sem áður hafi honum tekist að sannfæra Breta um veitingu bráðabirgða fjárframlags uppá 50 þúsund sterningspund ef að ríkið samþykkti frumvarpið. Sigtryggur talaði einnig um að samkeppni við dönsku gufuskipin sé nauðsynleg og af hinu góða þar sem þáverandi útflutningsverð á ullarpundinu milli Íslands og Granton væri 3 aurar en einungis hálfur eyrir á bómullarpundið milli Liverpool og New York. Með aukinni samkeppni væri hægt að lækka þetta verð. Einnig myndi verðið á fiski aukast þar sem hann yrði fluttur á ís til Liverpool og væri því ferskari og verðmætari. Ef hægt væri að rukka einum eyrir meira fyrir fiskinn sökum ferskleika þá myndi það þýða 250 þúsund króna gróða fyrir landið á ári. Sigtryggur útlistaði því næst nokkuð nákvæmlega hvernig málum yrði háttað varðandi járnbrautina. Hún yrði léttlest (Light Railway) með 30 þumlunga breidd á milli brautarteinanna og 1.925 þverbönd á

<sup>17</sup> Björn Jónsson, „Mikils háttar nýmæli“, bls. 193-194.

<sup>18</sup> Hannes Þorsteinsson, „Stórvægilegt nýmæli“, bls. 147.

<sup>19</sup> Stórkostlegt samgöngunýmæli“. *Fjallkonan*, bls. 125.

hverri enskri mílu. Brautin lægi austur í Árnassýslu og samanstæði heildar járnbrautarflotinn af 20 opnum vögnum sem tækju sex tonn hver, 10 lokaðir vagnar sömu stærðar og fjórir vagnar fyrir fólksflutninga (samtals 100 farþegar) og tveir fyrir farangur. Tvær eimreiðir til þess að toga vagnanna sem gætu togað 20 vagna hvor þar sem væri jafnslétta á 25 mílna hraða á klukkustund. Fréttapráður yrði lagður meðfram brautinni. Atvinna fyrir marga myndi skapast við að leggja brautina og um 70 manns myndu hafa fasta atvinnu við brautina þegar hún væri orðin að veruleika. Kosnaður við ferðalag með járnbrautinni væri eðlilegur 15 aurar á míluna en sá tími sem sparaðist væri ómetanlegur. Máli sínu til stuðnings rifjaði hann upp ferð sína frá Reykjavík til Akureyrar í Íslandsheimsókn sinni árið áður og hafði hún tekið hann níu daga og kostað 50 aura mílan. Með járnbrautarlest tæki þetta ferðalag einungis 15 klukkustundir. Einnig sá Sigtryggur fyrir sér fjölda ferðamanna sem myndi koma til Íslands og reisa sér sumarbústaði á Þingvöllum þar sem hægt væri að ferðast þangað með lest á hálfum degi. Byggingar og eignir félagsins, ef til þess kæmi, ættu að vera næg trygging íslenskum stjórnvöldum, fyrir fjármagni sínu til félagsins. Að lokum segir: „Að fyrirlestrinum var gerður mikið góður rómur, enda var hann vel fram fluttur, skipulega og greinilega“.<sup>20</sup>

### *Umræður á Alþingi*

Skiptar skoðanir urðu um málið í neðri deild Alþingis og spanna umræðurnar 345 dálka í *Alþingistíðindum* það árið.<sup>21</sup> Magnús Stephensen landshöfðingi var ekki hrifinn af frumvarpinu og taldi skuldbindingar Íslands of miklar og Tryggvi Gunnarsson fyrsti þingmaður Árnesinga og bankastjóri Landsbankans var á sama máli. Tryggvi var reyndar trúnaðarmaður danska gufuskipafélagsins og átti því hagsmuna að gæta sem gætu hafa litað málflutning hans.<sup>22</sup> Jens Pálsson var flutningsmaður frumvarpsins og fékk stuðning annars þingmanns Ísafirðinga, Skúla Thoroddsen sem setti ofan í við landshöfðingja og taldi málflutning hans litast af því að hann sæti á þingi „sem erindreki útlendrar stjórnar og talsmaður danskra „interessa.““<sup>23</sup>

<sup>20</sup> Björn Jónsson, „Fyrirlestur um samgöngumál vor“, bls. 206-207.

<sup>21</sup> Pálmi Eyjólfsson, „Draumur um eimreið austur í sveitir“, bls. 4.

<sup>22</sup> Þorsteinn Thorarensen, *Vaskir menn*, bls. 510.

<sup>23</sup> *Alþingistíðindi* 1894, B, bls. 271.

Eftir mikið þref í fyrstu umræðu var skipuð sjö manna nefnd til þess að fjalla um málið og var hún skipuð Jens Pálssyni, Valtý Guðmundssyni þingmanni Vestmannaeyja, Skúla Thoroddsen, Sigurði Gunnarssyni fyrsta þingmanni Suður-Múlasýslu, Jóni Jenssyni þingmanni Reykvíkinga, Tryggva Gunnarssyni og fyrsta þingmanni Eyfirðinga Jóni Jónssyni í Múla. Nefndin tók málið fyrir og ræddi ítarlega og fundaði með Sigtryggi en komst ekki að sameiginlegri niðurstöðu.<sup>24</sup> Þeir Jens, Valtýr, Skúli, Sigurður og Jón Jensson voru í grundvallaratriðum sammála frumvarpinu, en töldu að breyta þyrfti nokkrum atriðum. Þeir töldu upphæðina sem Landssjóður kæmi til með að greiða félaginu vera raunhæfa og samningstíminn væri ásættanlegur, en þeir vildu setja inn ákvæði sem tryggðu að engin gjöld myndu lenda á Landssjóði ef félagið stæði ekki við skuldbindingar sínar. Þeir lögðu því til að frumvarpið yrði fellt og nýtt og endurbætt frumvarp yrði svo samþykkt. Hins vegar skiluðu þeir Tryggvi og Jón í Múla sér álit þar sem að þeir réðu þinginu frá því að samþykkja frumvarpið. Fyrir því settu þeir fram þrjár ástæður: Sú fyrsta var að þeim þótti skorta nauðsynlegan undirbúning fyrir málið. Í öðru lagi þótti þeim upphæðin of há og tíminn of langur sem frumvarpið tók til. Þeir töldu að ekki ætti að samþykkja frumvarpið áður en þjóðin hefði fengið að segja álit sitt á málinu þar sem fjárframlög ríkisins myndu líklega auka skattbyrði landsmanna. Í þriðja lagi þótti þeim óráðlegt að binda „skipaferðir, sem miðaðar eru við núverandi ástand í 30 ár,“ þar sem samgönguþarfir við önnur lönd gætu breyst og vaxið.<sup>25</sup> Frumvarpið var því endursamið í samstarfi við Sigtrygg og lagt aftur fyrir neðri deildina. Valtýr tók fyrstur til máls og hafði fundið sér baráttumál á þessu fyrsta þingi sínu og svaraði hverjum andófsmanninum á fætur öðrum í þeim miklu umræðum sem að fóru í hönd á þinginu. Eftir mikið þref sem oft jaðraði við að vera skítkast þeirra sem vildu kalla sig framfaramenn á þá sem þeir kölluðu afturhaldsseggi, var frumvarpið samþykkt í neðri deild með tólf atkvæðum gegn tíu. Frumvarpið hafði þá gengið í gegnum fleiri breytingar og félaginu gefinn minni tími til að hefja framkvæmdir og samningstíminn stytur úr þrjátíu árum niður í tuttugu. Tíminn var orðinn naumur fyrir málið til þess að fá samþykki í efri deild sökum lengdar málaflutnings í neðri deild og nú styttist í þinglok. Frumvarpinu var þó breytt enn eina ferðina þar sem leyfistíminn var stytur í tíu ár og landshöfðingjanum fært vald til að ákveða staðsetningu járnbrautarinnar og vera með í ráðum þegar kom að upphæð fargjalda.

---

<sup>24</sup> Þorsteinn Thorarensen, *Vaskir menn*, bls. 515-521.

<sup>25</sup> *Alþingistiðindi* 1894, C, bls. 75.

Þar með var grundvöllurinn fyrir þátttöku enskra fjárfesta nánast horfinn og málið féll á tíma þar sem þingi lauk áður en það fékk afgreiðslu.<sup>26</sup>

### *Endalok Stóra málsins*

Sigtryggur snéri aftur heim á leið til Kanada fljótlega eftir þetta og kom við í Liverpool til þess að ræða málin við kollega sína. Þar ræddi hann um stöðu mála á frumvarpi þeirra á Íslandi og gaf sér tíma til að senda Birni í *Ísafold* línu um álit þeirra á framgangi málsins og var vægast sagt ósáttur við meðferð þingsins á frumvarpinu. Hann skrifar 25. september 1894:

[K]unningajar mínir hjer, eru alls ekki ánægðir með frumvarpið, og þykir ýmsar af breytingum þeim, sem gerðar voru við hið upprunal. frumvarp, all viðsjárverðar. Þeir mundu samt ganga að því ef talsverðar „modificatiener“ fengjust á næsta þingi á breytingunum sem gerðar voru. Þeim finnst, yfir höfuð, að þingið ekki taki nægilegt tillit til áhættunnar sem er við að leggja fje í önnur eins fyrirtæki á öðru eins landi og Ísland er, og að það vanti að miklu leiti þann vingjarnlega hug til fyrirtækisins, sem þeir höfðu (og það með rjettu) búist við að það mætti. Jeg hef nú sjeð tillögur nefndarinnar í Efrideild, og get sagt það hiklaust, að ef þær tillögur verða samþykktar, þá er málið steindautt hvað mig og kunningja mína snertir. – Það er ... með öllum óhafandi, að láta Landshöfðingja setja mann uppá kostnað fjelagsins til að hafa hönd í bagga með byggingu brautarinnar, útbúnað á skipum o.s.frv. og svo ofaná allt annað hafa atkvæði um verðskrár fjelagsins. Þeir álíta að með þessu sjé fjelagið gert alveg ómyndugt ... og geti aðeins „existerað“ uppá náð Landshöfðingja enda er hjer lengra gengið en á sjálfu Englandi, og er þó ólíku saman að jafna, að fá leyfi til að byggja brautir á Íslandi eða þar. Hjer er, í stuttu máli, verið að gera allt sem erfiðast, í staðinn fyrir að gera fjelaginu sem ljettast fyrir eins og vonast mátti eptir við aðra eins tilraun og hjer er um að ræða. Þetta er ekki vegurinn til að hæna Englendinga og auð þeirra að hinu fátæka og allsþurfandi ey, Íslandi, og sannast að segja eru kunningjar mínir hjer alveg hissa á því hvað lítið þingið virðist skilja hvaða hag þetta fyrirtæki hefði fyrir landið – eða þá verða að álíta að hjer sjé verið að setja þeim stólinn fyrir dynnar.<sup>27</sup>

Málið virðist hafa farið í einhvern farveg í Englandi þar sem danski konsúllinn í Manchester, Peter A. Paulesen, sendi afrit af skýrslu frá stjórn Manchester Ship Canal Company til íslenskra stjórnvalda 5. september 1894, sem bendir á að hagkvæmara sé að sigla beint til Manchester en til Liverpool vegna markaða fyrir íslenskt sauðfé, ull og fisk. Meðfylgjandi bréfinu, sem geymt er á Þjóðskjalasafni Íslands, er úrklippa úr ensku dagblaði sem útlistar

<sup>26</sup> Þorsteinn Thorarensen, *Vaskir menn*, bls. 523-528.

<sup>27</sup> *Lbs.* 2884, 4to, Bréfasafn Ísafoldar.

stuttlega meginrætti stóra málsins. Þar segir að til umræðu sé frumvarp á Alþingi Íslendinga um strandsiglingar gufuskipa við Ísland og siglingar gufuskipa milli Reykjavíkur og Liverpool. Einnig séu áform um að setja upp járnbraut að Geysi með tengingu um Árnes og Rángárvallarsýslu. Frumvarpið hafi verið samþykkt í neðri deild en bíði nú meðferðar í þeirri efri.<sup>28</sup> Engin dagsetning fylgir með úrklippunni en fréttin er líklega send með bréfinu 5. september og eflaust skrifuð eftir að Sigtryggur kemur til Liverpool í ágúst.

Jón Þórarinnsson virtist ekki vera tilbúinn að gefast upp á málinu þrátt fyrir að tekist hefði að kæfa það í efri deild og biðlaði til vinar síns Björns í *Ísafold* að halda slagnum áfram í skrifum sínum fram til næsta þings í bréfi til hans frá 29. nóvember 1894. Hann sendir honum einnig kveðjur frá Sigtryggi og þakklæti fyrir stuðning hans við „málið“ og lætur fylgja yfirlýsingu frá David Wilson sem hann lætur Björn um að dæma hvort sé hæf til birtingar eða ekki.<sup>29</sup>

Tæpu ári síðar sendir Sigtryggur Skúla Thoroddsen bréf og þar gætir ákveðinnar biturðar í skrifum Sigtryggs sem segist þó gleðjast yfir því að þingið hafi samþykkt að halda úti eigin skipaferðum milli Íslands og Englands. „Það þarf að sýna danska félaginu í tvo heimana“ segir hann og lætur svo í ljós andúð sýna á stjórnvöldum með því að skrifa: „Jeg held jeg gerði „rebellion“ í landinu ef jeg ætti þar heima[.] Mjer er alveg óskiljalegt hvernig nokkur frjálssinnaður maður getur búið undir öðrum eins ósköp- og stjórnarfarið er[.] Það er ekki hótí betra en á Rússlandi, þó að það eigi að heita það. Þjóð og þing er ómyndugt, þegar allt kemur til alls.“<sup>30</sup>

Stóra málið hafði ekki náð þeim árangri sem að Sigtryggur vonaðist eftir við komuna til Íslands. Þrátt fyrir velvilja margra þá var frumvarpið kroppað í sundur á þinginu þar til að lítið stóð eftir nema hugmyndin sjálf. Ef forsvarsmenn frumvarpsins hefðu lagt meiri undirbúning í það og frumvarpið hefði fengið lengri tíma til umfjöllunar þá má leiða líkur að því að hægt hefði verið að finna grundvöll fyrir samstarfi Íslands og Hins íslenska siglinga- og járnbrautafélags. Samgönguúrbætur voru þó nauðsynlegar eftir sem áður og hugmyndin um járnbraut kominn í huga margra og járnbrautarmálin áttu eftir að vera í deiglu næstu áratugi.

---

<sup>28</sup> *ÞÍ*. Stj.Í. bréfabók, Skipaferðir og strönd, bls. 209, bréf nr 617.

<sup>29</sup> *Lbs*, 2880, 4to, Bréfasafn Ísafoldar.

<sup>30</sup> *Lbs*, 5020, 4to, Bréfasafn Skúla Thoroddsen.

## Draumnum haldið á lofti

Einn þeirra sem heillaðist af stóra málinu var dr. Valtýr Guðmundsson. Valtýr var doktor í sagnfræði og starfaði sem kennari við Hafnarháskóla. Valtýr bauð sig fram til þings í fyrsta sinn árið 1894 og tók þar sæti sama ár sem þingmaður Vestmannaeyinga.<sup>31</sup> Hann hafði fyllst andargift af „Stóra málinu“ og gerði bættar samgöngur að sínu baráttumáli og setti á stofn tímaritið *Eimreiðina* árið 1895 þar sem honum varð tíðrætt um samgönguvanda Íslendinga og þær framfarir sem að gætu orðið með tilkomu lesta á Íslandi. Hann rakti þróun jarnbrautakerfa í Danmörku og Noregi og spurði síðan hversvegna slíkt gæti ekki gengið upp á Íslandi. Valtýr taldi ástæðu þess að Ísland væri eitt af fátækustu löndum heims, vera skort á almennilegum samgöngum og tók Bandaríkin sem dæmi um fjölda jarnbrauta og hve framarlega þeir væru meðal þjóða í heiminum. Hugmynd hans var sú að leggja jarnbraut frá Reykjavík til Akureyrar og síðan frá Reykjavík og austur í Árnes- og Rangárvallarsýslu. Þannig vildi hann spara strandsiglingar og láta smærri spor leiða frá aðal-lestarstöðvunum til annara sveita og einnig að einn gufubátur yrði í hverjum landsfjórðungi. Með því að fækka strandsiglingum var hans ætlun að stuðla að auknum millilandasiglingum í staðinn. Þetta átti allt að stuðla að hraðari uppbyggingu og framþróun Íslands.<sup>32</sup> Valtýr hélt áfram að gefa út *Eimreiðina* næstu árin sem málgagn sitt í hinum ýmsu málum og naut blaðið ágættra vinsælda meðal landsmanna. Valtýr neyddist þó til þess að draga úr draumum sínum um jarnbrautir þar sem barátta hans fyrir íslenskum ráðherra átti hug hans allan næstu árin en átti þó eftir að koma nálægt jarnbrautamálum aftur síðar.

### *Lagning jarnbrautar rannsökuð í fyrsta sinn fyrir alvöru*

Eftir mikla sviftivinda í íslenskum stjórnámálum árin á undan fór aðeins að rofa til á Alþingi fyrir jarnbrautarmálum á ný. Hannes Hafstein var orðinn ráðherra og hafði framfarir Íslendinga að leiðarljósi í ýmsum málum eins og sást á hans fyrsta stóra embættisverki í lagningu síma til Íslands. Þegar á þingi 1905 var samþykkt fjárveiting um að láta verkfræðing kanna möguleika á jarnbraut austur í sveitir. Sá sem annaðist verkið var danskur verkfræðingur að nafni Thorvald Krabbe sem var landsverkfræðingur vita- og hafnarmála. Hann fór til Stokkhólms um vorið 1906 til að skoða rafmagnsjarnbrautir og rannsakaði sveitir

<sup>31</sup> Jón Þ. Jór, *Dr. Valtýr*, bls. 39-40.

<sup>32</sup> Valtýr Guðmundsson „Jarnbrautir og akbrautir“, bls. 10-15.

suðurlands um haustið sama ár í leit að hentugu brautarstæði. Á þinginu 1907 var lagt fyrir frumvarp um að láta 16.500 krónur renna í landmælingar til að finna sem hentugusta leið fyrir járnbrautina austur. Landmælingamenn á vegum danska herforingjaráðsins sem unnu við landmælingar á Íslandi áttu að búa til sérstakan uppdrátt af því svæði sem járnbrautin ætti að liggja um gegn þessum 16.500 krónum.<sup>33</sup> Niðurstöðurnar ættu að vera komar árið 1909 og ættu þá þingmenn að geta séð út kostnað og gróða við slíkt fyrirtæki.<sup>34</sup>

Hannes Hafstein talaði á þingi um að málið væri mikilsvert og ekki ólíklegt að kæmi til járnbrautarlagningar í nánustu framtíð. Umræðan tengdist þá framkvæmdum sem voru í deiglu um að gera áveitu úr Þjórsá yfir Skeiðin og úr Hvítá yfir Flóann og samgöngum þeim tengdum. Framsögumaður málsins var Jón Jónsson þingmaður Seyðisfjarðar sem einnig var í fjárlaganefnd. Var hann ekki jákvæður í garð fjárveitingarinnar og sagði að nefndin sem skipuð var um málið telji litlar líkur á að slíkt stórmál komist strax í framkvæmd og að þegar slíkt myndi gerast þá gætu rannsóknir sem gerðar yrðu nú verið orðnar úreltar. Þórhallur Bjarnason þingmaður Borgfirðinga var í minnihluta í nefndinni og var hlyntur fjárveitingunni. Honum var málið greinilega hjartfólgið þar sem að hann gerðist háfleygur í ræðu sinni og sagði járnbrautina vera bráðnaudsýnlega, ef hún kæmist ekki á koppinn þá myndi slá „skugga á framtíðarvonir“ Íslendinga.<sup>35</sup>

Málið hélt áfram í aðra umræðu og þar kom fram að meirihluti nefndar var ekki á móti fjárveitingunni sem slíkri heldur taldi litlar líkur á að járnbrautin yrði lögð í nánustu framtíð og taldi því óþarfa að setja peninga í rannsóknina.<sup>36</sup> Framsögumaðurinn Jón Jónsson snerist þar í vörn gegn þeim afturhaldsstimpli sem hann og meirihluti nefndarinnar virtist fá á sig í samanburði við Þórhall og ástríðu hans í málinu. Þórhallur var ötulasti talsmaður járnbrautarinnar í neðri deild og fékk ákúrrur frá andófsmönnum hennar á þinginu og einnig frá velviljurum hennar vegna æsings hans í málinu. En hann lét það sig engu varða og taldi menn vilja tefja fyrir öllum stórframkvæmdum með því að segja að hlutirnir væru ekki tímabærir. Sjálfur sagðist hann vera viss um að járnbrautin yrði komin austur fyrir fjall áður en tíu ár væru liðin. Tillagan var engu að síður felld með 13 atkvæðum gegn tíu.<sup>37</sup> Hannes

---

<sup>33</sup> *Alþingistíðindi* 1913,C, bls. 591.

<sup>34</sup> Sama, bls. 217-219.

<sup>35</sup> *Alþingistíðindi*. 1907, B, bls.. 31.

<sup>36</sup> Sama, bls. 111-164.

<sup>37</sup> Sama, bls. 240-244.

Hafstein kom þá fram með breytingartillögu um að lækka fjárhæðina í 16.000 krónur og þótti mönnum sú tillaga hljóma betur þó að breytingin væri ekki mikil. Hún var samþykkt með 14 atkvæðum gegn 11 og var þar með afgreidd upp í efri deild.<sup>38</sup> Þar fékk hún mun betri viðtökur og var þar ákveðið að hækka upphæðina aftur í 16.500 krónur eins og upphaflega stóð til. Tillagan var svo samþykkt þar með átta samhljóða atkvæðum og mælingar gátu hafist. Járnbrautin virtist vera að verða að veruleika.

### *Bakslag*

Thorvaldur Krabbe skilaði áætlun sinni árið 1909. Krabbe taldi að best væri að leggja járnbrautina „frá Reykjavík upp Mosfellssveit og Mosfellssveit, yfir Mosfellssheiði norðast, fyrir norðan og austan Þingvallavatn, niður með Sogi og vestur yfir það neðan til og svo að Ölfusárbrú“,<sup>39</sup> samkvæmt hans mælingum var sú leið 93 kílómetrar og myndi kosta um 3.5 milljónir króna. Jón Þorláksson verkfræðingur og síðar forsætisráðherra, skrifaði í *Lögréttu* sama ár og var sammála Krabbe en vildi að járnbrautin næði lengra inn í landið.<sup>40</sup> Framfarir voru í deiglu sem endranær á Alþingi árið 1909. Verið var að leggja talsímalínur um landið og menn töldu að járnbraut væri í sjónmáli. Í umræðum neðri deildar um fjárlögin á Alþingi þetta ár benti Jón Þorkelsson þingmaður Reykvíkinga á að skynsamlegast væri að reyna að leggja járnbrautina nokkurn veginn samhliða því að leggja talsíma-netið um landið.<sup>41</sup> Einnig kom fram tillaga um að bæta við fjárlög greiðslu til aðstoðarverkfræðings til að mæla og rannsaka hugsanlega lagningu járnbrautar austur í sveitir og nam greiðslan 2.700 krónum.<sup>42</sup> Var hún borin upp af konungskjörnnum þingmanni, Ágústi Flygenring, og taldi hann upphæðina litla viðbót við þær 16.500 krónur sem höfðu verið veittar á gildandi fjárlögum til undirbúnings járnbrautarinnar. Með þessu væri hægt að klára undirbúninginn að verkinu.<sup>43</sup> Tillagan var studd af öðrum konungskjörnnum þingmanni, Steingrími Jónssyni sem taldi að ekki væri hægt að hætta við hálfklárað verk hvort sem að járnbrautin yrði lögð eða ekki.<sup>44</sup>

---

<sup>38</sup> *Alþingistíðindi*. 1907, B, bls. 441-442.

<sup>39</sup> Thorvald Krabbe „Járnbraut austur í Árnassýslu“, bls. 41-42.

<sup>40</sup> Hannes Hólmsteinn Gissurarson, *Jón Þorláksson*, bls. 138.

<sup>41</sup> *Alþingistíðindi* 1909, B II, bls 339.-340.

<sup>42</sup> *Alþingistíðindi* 1909, A, þingskjl. 493, bls 742.

<sup>43</sup> *Alþingistíðindi* 1909. B I, bls. 122.

<sup>44</sup> Sama, bls 143



Aftur á móti var Sigurður Stefánsson þingmaður Ísfirðinga á móti tillögunni og sagði nefndina vera mótfallna þessari tillögu:

... hún fær ekki séð, að hér sé um svo mikið nauðsynja mál að ræða, að það geti ekki beðið öllum að skaðlausu. Í mínum augum stendur þessi járnbrautarlagning í sambandi við framtíðardrauma, sem geta komið fram í ófyrirsjáanlegri framtíð, en engar líkur eru til að rætist á næstu áratugum, ég á við Flóaveituna. Járnbrautin er mikið mannvirki – kostar að minsta kosti 700 – 800 þús. kr. Það fyrirtæki er svo kostnaðarsamt, að í það verður ekki ráðist, nema fjárhagurlandsjóðs sé miklu betri en hann er nú, enda er mér ekki ljóst sá bráði gróði, sem af þessari braut hlytist.<sup>45</sup>

Hann heldur áfram og talar um að járnbrautir gætu varla borgað sig miðað við litla ræktun á landi fyrir sunnan og það væri fjárhagslegt glapræði að ráðist í slíkar framkvæmdir. Málið var því fellt og engin aukagreiddsla gefin það árið og lestartraumarnir settir í bið um stund.

### *Engin uppgjöf*

Tveimur árum síðar var kominn endurnýjaður framfarahugur í menn og byrjað var að ræða málið á Alþingi að nýju. Fluttu þeir þingmenn Reykvíkinga, Magnús Blöndahl og Jón Þorkelsson, breytingartillögu á fjármálafrumvarpinu og vildu að fjárstyrkurinn sem ekki hafði fengist samþykktur á þinginu 1909 yrði nú veittur svo hægt væri að halda áfram með rannsóknina á járnbrautarlagningunni. Nú hljóðaði tillagan uppá 3.000 krónur í stað þeirra 2.700 sem hafnað var árið 1909. Fjárlaganefndin gat ekki gert upp hug sinn að sögn framsögumanns nefndarinnar, Björns Þorlákssonar þingmanns Seyðfirðinga, vegna skorts á upplýsingum um stöðu málsins. Kristján Jónsson ráðherra og þingmaður Borgfirðinga gerði þá þingheimi grein fyrir stöðunni og sagðist vera nýbúinn að fá upplýsingar frá landsverkfræðingi um að rannsókninni væri nánast lokið, en u.þ.b. 2.500-3.000 krónur vanti upp á til að ljúka verkinu. Kristján sagðist hafa ætlað að tala fyrir málinu á þinginu, en þingmenn Reykvíkinga hefðu verið fyrri til og ráðlagði hann að tillagan yrði samþykkt.<sup>46</sup> Þingmenn Rangárvallarsýslu voru harla ánægðir með tillöguna, enda góðar samgöngur austur í sveitir þeim í hag. Einar Jónsson annar þingmaður Rangárvallarsýslu, kom þakklæti fyrir í ræðu sinni til þingmanna Reykjavíkur fyrir að koma fram með tillöguna og sagði að hann hefði sjálfur lagt hana fram ef þeir hefðu ekki gert það. Hann taldi að tillagan hefði fallið á

<sup>45</sup> *Alþingistiðindi* 1909, B I, bls.149-150.

<sup>46</sup> *Alþingistiðindi* 1911, B II, bls. 147-168.

síðasta þingi vegna „eintómrar hlutdrægni“ og þær 16.000 krónur sem veittar höfðu verið til verkefnisins hefðu verið ónýttar vegna þess.<sup>47</sup> Eggert Pálsson, fyrsti þingmaður Rángárvallarsýslu, tók málið föstum tókum framfarasinnans í ræðu sinni og gerðist heldur háfleygur í máli sínu. Ef járnbrautir ættu að komast á koppinn hér á landi þá yrði að setja þær fyrst upp á suðurlandsundirlendinu:

Ég lít nú svo á, að við verðum að hafa járnbrautir, eins og aðrar þjóðir, sem til menningarþjóðanna geta reiknast. Ég hef fyrir mitt leiti þá trú bæði á landi og þjóð, að við hljótum að verða því vaxnir mjög bráðlega, að innleiða hjá okkur slíkt menningar- og framfaratæki, sem járnbrautirnar eru. Og álíti nokkur annað, þá virðist mér það lýsa fullkomnu vantrausti, bæði á landinu og á því, að vér getum nokkurntíma staðið öðrum menntalöndum á sporði.<sup>48</sup>

Annar þingmaður Árnesinga Sigurður Sigurðsson studdi einnig tillöguna en sá ástæðu til að bauna á þingmenn Reykjavíkur úr ræðustól. Sagði hann að þar sem tillagan væri frá þeim komin þá væru þeir að viðurkenna að „Reykjavík sé ekki sjálfri sér nóg, og að hún geti ekki verið án þess að hafa greiðar samgöngur og samband við sveitirnar austanfjalls.“<sup>49</sup> Hann gagnrýndi þó þá leið sem hafði orðið fyrir valinu sem hentugasta leiðin og taldi þetta vera snjóþyngstu leiðina og því væri það rangt hjá Kristjáni ráðherra að málið væri nánast full rannsakað. Hann vildi að kannaðar yrðu leiðirnar um Hafnarfjörð og þaðan suðaustur fyrir fjallgarðinn, og einnig að brautin lægi um Ólafsskarð eða Lágaskarð. Var svo gengið til atkvæðagreiðslu og tillagan samþykkt með 14 atkvæðum gegn fjórum og hægt að hefjast handa við lokamælingar fyrir legu járnbrautateinanna.<sup>50</sup>

Var þá fenginn verkfræðingur að nafni Jón Þorláksson til þess að gera áætlun um legu járnbrautarinnar sem hann og gerði og átti hún að liggja um Þingvelli líkt og braut Krabbe. Varð þetta upphaf áhuga Jóns og baráttu fyrir járnbrautum á Íslandi og átti hann mikið eftir að koma við sögu eins og vikið verður að síðar. Járnbraut Jóns átti þó að vera aðeins lengri en braut Krabbe eða 112 kílómetrar. Þessi framkvæmd átti að kosta 3.8 milljónir króna, en Jón taldi ekki skynsamlegt að hafa brautina rafknúna og taldi að það myndi ekki borga sig vegan

---

<sup>47</sup> Alþingistíðindi 1911, B II, bls. 153.

<sup>48</sup> Alþingistíðindi 1911, B II, bls. 175-176.

<sup>49</sup> Sama, bls. 201-202.

<sup>50</sup> Sama, bls. 283.

þeirra miklu rafmagnskapla og stöðva sem leggja þyrfti meðfram brautinni. Einnig væru gufuknúnar járnbrautir öflugri í snjó en þær rafknúnu.<sup>51</sup>

### *Enn eitt frumvarpið*

Á Alþingi 1913 lögðu, að undirlagi Hannesar Hafstein, þeir Jón Magnússon þingmaður Vestmannaeyinga, Eggert Pálsson annar þingmaður Rangárvallarsýslu, Einar Jónsson fyrsti þingmaður Rangárvallarsýslu og Sigurður Sigurðsson fyrsti þingmaður Árnessýslu, fram frumvarp til laga um járnbrautarlagningu. Nú átti að reka loka höggið á málið sem fór af stað með fjárveitingu Alþingis til rannsókna á járnbrautalagningunni árið 1905 og sáu þessir þingmenn Suðurlands hag kjósenda sinna í járnbrautinni austur í sýslur. Hannes Hafstein var þá kominn aftur á þing og stóð á bak við frumvarpið, en hann hafði verið að vasast í málinu árið áður og sent Kristjáni X. Danakonungi bréf og viðrað járnbrautahugmyndirnar við hann ásamt því að reyna að fá fjársterka Dani með sér í lið.<sup>52</sup>

Jón Magnússon flutti frumvarpið og gerði grein fyrir járnbrautarmálum í grófum dráttum frá árinu 1894. Líkur væru á því að unnt yrði að fá fjármagn frá útlöndum til framkvæmdarinnar. Átti hann þar eflaust við vilyrði þau sem Hannes Hafstein hafði fengið frá dönskum fjárfestum og lagði til að málið yrði sett í fimm manna nefnd. Valtýr Guðmundsson sem var þá þingmaður Siglufjarðar fagnaði frumvarpinu og rifjaði upp hversu gott tilboðið hefði verið sem þinginu hefði boðist árið 1894, en þá hefði fáfræðin verið svo mikil að því hefði verið hafnað. Nú væri hins vegar mun betri grundvöllur fyrir slíkum framförum og tók hann svo djúpt í árinu að segja að ræktun landsins og framtíð Íslendinga sem menningarþjóðar væru undir járnbrautina komin. Jón Ólafsson þingmaður Suður- Múlasýslu var einnig jákvæður í sínu máli. Bjarni Jónsson þingmaður Dalamanna tók hins vegar annan pól í hæðina og minntist á samgöngur með bifreiðum og vildi að Jón Þorláksson gerði úttekt á því hvort það væri vænlegra að leggja vegi fyrir þá.<sup>53</sup> Þetta viðhorf hafði ekki komið fram áður í sambandi við járnbrautarlagninguna og bætti Bjarni því við að ekki væri hægt að skipta mönnum í framfararsinna og afturhaldsseggi á járnbrautarmálinu einu saman, til væru aðrar lausnir í samgöngumálum. Hér virtist málið loksins vera að fá hljómgrunn og var samþykkt að setja

<sup>51</sup> Hannes Hólmsteinn Gissurarson, *Jón Þorláksson*, bls. 139.

<sup>52</sup> Kristján Albertsson, *Hannes Hafstein*, bls. 139.

<sup>53</sup> *Alþingistiðindi* 1913, C, bls. 599-613.

Það í sjö manna nefnd sem skipuð var Sigurði Sigurðssyni, Jóni Magnússyni og Eggerti Pálssyni sem allir komu að frumvarpinu, Lárusi H. Bjarnasyni fyrsta þingmanni Reykvíkinga, Valtý Guðmundssyni, Magnúsi Kristjánssyni þingmanni Akureyrninga og Birni Kristjánssyni þingmanni Gullbringu- og Kjósarsýslu.

Þótt nefndin væri að meirihluta skipuð mönnum sem höfðu verið járnbrautasinnar frá upphafi málsins 1907 (Magnús Kristjánsson og Lárus H. Bjarnason höfðu báðir greitt atkvæði með því að veita fé í rannsóknirnar á Alþingi 1907) var efasemdatónn í nefndarálitum þeirra. Rekja má hann til bankastjóra Landsbankans og þingmanns Gullbringu- og Kjósarsýslu, Björns Kristjánssonar, sem alla tíð hafði verið andstæðingur járnbrautarinnar og kom nú fram með nokkuð sterkan málflutning gegn henni í séráliti sínu sem eini maðurinn í minnihluta nefndarinnar. Í álitum hans um frumvarpið telur Björn að sjósamgöngur séu forgangsatríði og þær geti alveg annað þeim flutningi sem lestarmenn vilji meina að einungis verði annað með járnbrautum. Samkvæmt Birni þarfnast efnahagur þjóðarinnar aukinna efna og framleiðslu við áður en hún fer að ráðast í framkvæmdir til þess að auka þægindi sín. Lestin sé ákveðin lúxus sem fátækir Íslendingar geti ekki leyft sér þar sem að þeir geti varla ræktað sitt eigið land sökum fátæktar. Einnig telur hann frumvarpið vera afar illa undirbúið og seint lagt fram í þinginu þannig að ekki sé hægt að semja vel rökstutt álit um það. Hann dregur fram atriði í skýrslu Jóns þar sem hann telur að frekari rannsókna sé þörf og telur hana ekki nægilega nákvæma til þess að hægt sé að vinna eftir henni. Samkvæmt reikningi Björns yrði tap á rekstri járnbrautarinnar rúmar 303.000 krónur á ári ef hún næði að Þjórsá, en um 558.000 krónur ef hún næði alla leið að Jökulsá.<sup>54</sup>

Meirihlutinn virðist hafa hlustað á Björn og segir í álitum sínum að best væri að fresta málinu til annars þings vegna skorts á nákvæmum rannsóknum og álitum um hvort að landssjóður ætti sjálfur að leggja brautina frekar en einkaaðilar. Einnig voru nefndarmenn ekki sammála landsverkfræðingi með að útiloka rafmagn sem aflagjafa járnbrautarinnar. Það var því samþykkt að fresta málinu, en lagt til að 18.000 krónum yrði varið í frekari rannsóknir á málinu.<sup>55</sup> Frumvarpið var því fellt og Alþingi búið að gefast upp á því að koma járnbrautarsamgöngum á koppinn í bili. En Jón Þorláksson hafði ekki sagt sitt síðasta í málinu og reyndar Björn Kristjánsson ekki heldur.

<sup>54</sup> *Alþingistiðindi* 1913, A, þingskj.734, bls 1422-1431.

<sup>55</sup> Sama, þingskj. 836, bls.1638.

## *Íslands eina lest*

Þetta sama ár var reyndar lögð eina járnbrautarlestin sem notuð hefur verið á íslenskri grundu. Þó var hún ekki sú mikla samgöngubót sem menn höfðu stefnt að árin á undan, en lest var það þó engu að síður. Þá var ráðist í mestu framkvæmdir sem að ráðist hafði verið í á Íslandi til þess tíma, hafnarframkvæmdir við Reykjavíkurböfn.<sup>56</sup> Við framkvæmdirnar var notað grjót sem sótt var í Skólavörðuholt og Öskjuhlíð. Til þess að flytja grjótið voru settir upp lestarteinar milli Öskjuhlíðar og Reykjavíkurböfnar og eftir þeim fór eimreiðin Pionér<sup>57</sup> sína fyrstu ferð 17. apríl sama ár, að viðstaddri bæjarstjórninni og fleiri fyrirmennum.<sup>58</sup> Spor lágu frá Öskjuhlíðinni vestur á Mela og út á Granda annarsvegar og niður Snorrabraut og Skúlagötu niður í Batterísgarð hins vegar.<sup>59</sup> Eimreiðin gekk þó einungis í þessi fjögur ár sem framkvæmdirnar tóku og síðan voru teinarnir fjarlægðir og var þá sögu lestarferða á Íslandi lokið.

---

<sup>56</sup> 20. öldin, brot úr sögu þjóðar, bls. 41.

<sup>57</sup> Lýður Björnsson, „Við flóann byggðist borg“, bls. 30.

<sup>58</sup> Öldin okkar, bls. 122.

<sup>59</sup> Styrmir Guðlaugsson „Járnbrautirnar sem aldrei komu“, bls. 53.

## Jón Þorláksson tekur við kyndlinum

Þrátt fyrir að lagningu járnbrautar á Íslandi hafði verið frestað um óákveðinn tíma þá hélt Jón Þorláksson merkjum hennar á lofti á næstu árum. Jón var menntaður verkfræðingur frá Verkfræðiskólanum í Kaupmannahöfn og tók við starfi landsverkfræðings árið 1905<sup>60</sup>. Hann átti síðar eftir að setjast á þing og verða forsætisráðherra um skeið. Árið 1914 og 1915 birtist í *Lögréttu* mikill greinaflokkur eftir hann, þar sem samgöngumálum Íslendinga eru gerð góð skil. Jón fer alla leið aftur til uppruna Íslendinga sem Indó-Evrópumanna og vill meina að Ísland hafi setið eftir í þróun, bæði verklega og félagslega, miðað við þær þjóðir sem einnig rekja uppruna sinn til þeirra.<sup>61</sup> Hann lýsir því hvernig hin göfuga atvinnugrein, landbúnaðurinn, sé að dragast aftur úr í samkeppni sinni við sjávarútveginn sem sé að verða stöðugt betur tækjum búinn. Ísland er ekki, samkvæmt Jóni, verra en önnur lönd hvað varðar ræktun landsins og telur hann að landið sé afskaplega vel staðsett þar sem stutt sé bæði til Ameríku og Norður-Evrópu. Það sem hins vegar sé versti ókostur Íslendinga, er hugarfarið og sú trú þeirra að ekki sé hægt að gera hlutina betri. Einnig átelur hann bóknámsdýrkun ráðamanna og telur að verkmenntun sé grunnur framfara. „Greiðar samgöngur við önnur lönd – gnægð landkosta frá náttúrunnar hendi – þrautseigt starfsfólk – þá eru upp taldir þeir hyrningasteinarnir undir framtíð landbúnaðarins, sem nú eru fyrir hendi eða fyrirsjáanlega verða fyrir hendi á næstunni. En það sem vantar er starfsfje og samgöngur innanlands.“<sup>62</sup> Jón ténir síðan til það sem hann kallar „fjögur mein íslenska landbúnaðarins“ sem að hans mati er að afurðasala bænda er nánast teppt allan veturinn, dýr drepist úr hor vegna fódurskorts á vorin, eldsneytisskortur og áburðarskortur. Lykillinn að því að laga þessi atriði séu samgöngubætur og í huga Jóns var járnbrautalagning besti kosturinn.<sup>63</sup> Járnbrautir væru eina samgöngutækið sem gat dregið gróðursælustu landsvæði Íslands inn í nútímann og bætt líf skjör ábúenda. Þær brautir sem Jón taldi landið þarfnast væru: „Braut frá Faxaflóa austur á Suðurláglandið og nokkuð austur eftir því [og b]raut frá Faxaflóa norður, um Húnavatns-, Skagafjarðar- og Eyjafjarðarsýslur, og helst eitthvað norður í Þingeyjarsýslu.“<sup>64</sup> Síðan vildi hann hafa hliðabrautir út frá þeim eins og nauðsyn krefði. Með það að viðmiði að hver kílómetri af járnbraut kostaði 31.250 krónur og að norðurbrautin yrði frá Borgarnesi til

<sup>60</sup> Hannes Hólmsteinn Gissurásson, *Jón Þorláksson*, bls. 54-86.

<sup>61</sup> Jón Þorláksson “Járnbrautir á Íslandi I”, bls. 209-210.

<sup>62</sup> Jón Þorláksson “Járnbrautir á Íslandi II”, bls. 215.

<sup>63</sup> Jón Þorláksson “Járnbrautir á Íslandi II” (frh), bls. 217.

<sup>64</sup> Jón Þorláksson “Járnbrautir á Íslandi III”, bls. 221.

Akureyrar, samtals 500 kílómetrar með brautinni sunnanlands, sagði Jón að hún mundi kosta um 20 milljónir króna. Fjármögnun ætti að fást með láni á 5-6% vöxtum sem myndi þýða afborganir upp á 1-1.2 milljónir árlega. Miðað við að landsmenn yrðu orðnir 100.000 árið 1930, þá væri afborgunin 10-12 krónur á hvert mannsbarn á Íslandi. Hann sýndi hvernig tekjur á hvern Íslending hefðu hækkað jafnt og þétt frá árinu sem landið fékk full fjárforráð árið 1876 og taldi litla hættu á að tekjur landsmanna hætti að vaxa við að styrkja sína helstu atvinnugrein, landbúnaðinn.<sup>65</sup>

Þessi framtíðarsýn Jóns er stór í sniðum og svipuð þeirri sem Sigtryggur Jónasson sá fyrir sér 20 árum fyrr. Þrátt fyrir að margt í áætlunum Jóns sé byggt á líkum (s.s. fólksfjöldi og launahækkunir landsmanna) þá er sýnin skýr og vel sett fram og eflaust hafa margir deilt henni með Jóni eftir lestur greinanna. Þeir voru þó eflaust einnig margir sem voru á móti járnbrautunum og einn þeirra, Björn Kristjánsson bankastjóri sem staðið hafði í vegi fyrir málinu á Alþingi 1913, sá ástæðu til þess að svara greinum Jóns með skrifum í *Ísafold* og *Landið* árin 1915 og 1916. Þar reyndi hann að sýna fram á að áætlanir Jóns væru ekki á rökum reistar og benti á gögn um járnbrautarlestir frá fjallahéruðum í Noregi og Þýskalandi máli sínu til stuðnings. Hann vildi frekar að Íslendingar einbeittu sér að vegum fyrir bifreiðar sem jafnvel mætti steypa yfir göng til þess að þeir yrðu færir allan ársins hring.<sup>66</sup>

Eftir frekari blaðaskrif og deilur þeirra á milli lagðist málið í dvala og lítið spurðist til þess þar til að Jón Þorláksson settist á Alþingi árið 1921 og var þá komin í aðstöðu til þess að beita sér að fullum þunga í að járnbrautavæða Íslendinga.

### *Allt á leið í rétta átt*

Á Alþingi árið 1921 voru ýmis mál á dagskrá og þar á meðal áætlun um að ráðast í virkjunarframkvæmdir í Soginu. Jón Þorláksson, sem þá var þriðji þingmaður Reykvíkinga, var framsögumaður frumvarpsins og var hann einnig í nefndinni sem fjallaði um það. Þegar málið var tekið fyrir í nefnd, var Jón í forsvari fyrir meirihluta nefndarinnar. Í frumvarpinu var ákvæði um að við gerð virkjunarinnar þyrfti að hafa greiðar samgöngur fyrir efnisflutninga og þá annaðhvort járnbraut eða traustan akveg. Meirihlutinn skilaði álitum um að brýn nauðsyn

---

<sup>65</sup> Jón Þorláksson "Járnbrautir á Íslandi IV", bls. 1.

<sup>66</sup> Björn Kristjánsson „Um járnbrautir“, bls. 23.

væri á lestarsamgöngum í þessum landshluta og því ekki úr vegi að reyna að sameina járnbrautarsamgöngur almennings við efnisflutninga upp í Sogið.<sup>67</sup> Í minnihluta var einn maður, Sveinn Ólafsson fyrsti þingmaður Suður-Múlasýslu á móti þeim níu sem voru í meirihluta. Hann taldi að fjármagn landsjóðs leyfði ekki bæði virkjanaframkvæmdir og járnbrautalagningu og lagðist gegn því að hvort tveggja yrði gert í einu.<sup>68</sup>

Í umræðum um frumvarpið komu fram ýmis sjónarmið og voru flest þeirra jákvæð. Atvinnumálaráðherra, Pétur Jónsson, tók þó fram að hann vildi einnig að rannsókuð yrði lagning á vegstæði þangað upp eftir ef lagning járnbrautarinnar gengi ekki eftir.<sup>69</sup> Jón Þorláksson lét ekki sitt eftir liggja í umræðunni. Hann taldi rannsóknir sem nú hefðu verið gerðar, ekki nógu góðar vegna lágra fjárveitinga. Nauðsynlegt væri að kanna betur brautarstæðið og legu þess annars staðar heldur en um Þingvelli. Einnig þyrfti að rannsaka „hvaða afl á að nota, og sjerstaklega hvort ekki sje tiltækilegt að nota raforku. Og þá þarf að rannsaka leiðslu rafmagnsins meðfram brautinni í sambandi við leiðslu þess til sveita og kauptúna til almennings þarfa.“<sup>70</sup> Afstaða hans til raforkunnar hafði því breyst frá því að hann samdi skýrslu sína um málið nokkrum árum áður.

Frumvarpið var samþykkt í neðri deild og sent til umfjöllunnar í þeirri efri. Þar voru menn einnig jákvæðir í garð málsins og voru það helst þingmenn Árnesinga og Rangæinga sem töluðu fyrir málinu, enda yrði það mikil samgöngubót fyrir umdæmi þeirra ef málið næði fram að ganga. Guðmundur Guðfinnson annar þingmaður Rangárvallasýslu minntist á það í máli sínu að nokkrum sinnum hefði verið fjallað um járnbrautarmálin á þinginu og ef þau hefðu gengið í gegn á þeim tíma þá væri brautin búinn að borga sig.<sup>71</sup> Frumvarpið var því samþykkt með tíu atkvæðum gegn tveimur og það afgreitt sem lög frá Alþingi.<sup>72</sup>

Íslensk stjórnvöld fengu til liðs við sig norskan verkfræðing að nafni Sverre Möller til að framkvæma nauðsynlegar rannsóknir í lagningu járnbrautarinnar. Hann taldi að betra væri að

---

<sup>67</sup> *Alþingistíðindi* 1921, A 1, þingskj. 252, bls. 676.

<sup>68</sup> *Alþingistíðindi* 1921, A 1, þingskj. 265, bls. 704.

<sup>69</sup> *Alþingistíðindi* 1921, B, bls. 1523.

<sup>70</sup> Sama, bls. 1527.

<sup>71</sup> Sama, bls. 1569.

<sup>72</sup> *Alþingistíðindi* 1921, A 2, þingskj. 672, bls. 1597.



leggja brautina um Hellsheiði beint að Ölfusá frekar en um Þingvelli líkt og fyrri rannsóknir höfðu gefið til kynna og kostnaður við hana væru um 6 milljónir króna.<sup>73</sup>

### *Lokatilraunir Jóns*

Jón Þorláksson settist í stól fjármálaráðherra árið 1924 og hafði þá ekkert verið gert í járnbrautarmálinu þrátt fyrir árangurinn af þinginu 1921 og rannsóknir Sverre Möllers.<sup>74</sup> Þá var hagur landsjóðs heldur bágborinn og ekkert fé til framkvæmda af þessu tagi á lausu. Jónas frá Hriflu sem þá sat á þingi skaut því að Jóni hversvegna hann nýtti ekki stöðu sína til þess koma járnbrautunum loksins á koppinn. Jón lét hann hins vegar ekki slá sig út af laginu og taldi mikilvægt að koma ríkissjóði úr þeim ógöngum sem hann var í áður en slíkum málum væri sinnt.<sup>75</sup>

Þó leið ekki nema eitt ár þar til að Jón gerði lokatilraun sína til þess að járnbrautavæða Ísland. Þá fluttu þeir Jörundur Brynjólfsson annar þingmaður Árneseinga og Magnús Jónsson fjórði þingmaður Reykvíkinga frumvarp til laga um heimild til að leggja járnbraut frá Reykjavík til Ölfusár. Átti þetta að vera framkvæmt með samvinnu Reykjavíkur og Árneseyslu þar sem Reykjavík kostaði land undir stöðvar og bætur fyrir landnám, jarðrask og átroðning vestan afréttar eða almennings á Hellsheiði, en Árneseysla tæki á sig kostnað vegna sömu hluta að austan. Ríkissjóður skyldi leggja fram restina, beint framlag 2.5 milljónir og lán til fyrirtækisins það sem upp á vantaði. Járnbrautin yrði eign ríkissjóðs og ríkisrekin.<sup>76</sup> Geir Zoega, vegamálastjóri endurskoðaði áætlun Möllers og fylgdu skýrslur þeirra frumvarpinu. Stofnkostnaðurinn, samkvæmt framhaldsskýrslu Geirs, miðaði við þáverandi verðlag og að brautin yrði byggð á næstu þremur árum, var 6.250.000 krónur en 6.475.000 með brú yfir Ölfusá. Á öðru ári ætti samkvæmt útreikningum tekjuafgangurinn að vera 63.000 krónur en 308.000 á tíunda ári eða 5% af stofnkostnaðinum.<sup>77</sup> Líkt og í fyrri áætlunum er talað um aukna flutningsþörf og bent á að verslanir á Stokkseyri og Eyrarbakka séu að leggjast af sem að muni auka þörfina á aðföngum fyrir austan fjall. Einnig séu Hafnfirðingar og Reykvíkingar

<sup>73</sup> Geir Zoega, „Járnbrautarmálið og samgöngumál Suðurlandsundirlendisins“, bls. 48.

<sup>74</sup> Hannes Hólmsteinn Gissurarson, *Jón Þorláksson*, bls. 144.

<sup>75</sup> *Alþingistíðindi* 1925, B, bls. 1370.

<sup>76</sup> *Alþingistíðindi* 1926, A, þingskj. 153, bls. 354-355.

<sup>77</sup> Geir Zoega, *Framhaldsskýrsla um járnbrautarmálið*, bls. 4-6.

að sækja sér hey uppí Borgarfjörð sem yrði auðveldar að sækja austur þar sem eftir nægum túnum sé að slægjast.<sup>78</sup>

Ekki náðist sátt um málið í nefndinni og vildi minnihlutinn að frumvarpið yrði samþykkt óbreytt. Var hann skipaður þeim Klemens Jónssyni öðrum þingmanni Rangárvallarsýslu og Jóni Kjartanssyni þingmanni Vestur-Skaftafellssýslu. Í séráliti þeirra tala þeir um þor og dug þjóðarinnar og að nú sé komin tími til þess að ljúka því sem var hafið fyrir 30 árum. Einnig koma upp kunnugleg rök um að járnbrautin sé ekki einungis nauðsynleg landbúnaðarlega, heldur einnig menningarlega fyrir sveitir Suðurlands og alla Íslendinga.<sup>79</sup> Meirihlutinn var skipaður þeim Jóni Auðunni Jónssyni þingmanni Norður-Ísafjarðarsýslu, Sveini Ólafssyni fyrsta þingmanni Suður-Múlasýslu og Hákonni J. Kristóferssyni þingmanni Barðstrendinga. Ekki voru þeir jákvæðir í garð frumvarpsins og töldu að of dýrt yrði fyrir ríkissjóð að leggja í þessar framkvæmdir nema að leggja niður allar opinberar framkvæmdir næstu árin. Ef fjármagn fengist hins vegar frá einkaaðilum væri ekkert málinu til fyrirstöðu en slíkt væri ekki upp á teningnum í þettað sinnið.<sup>80</sup>

Málið var mikið rætt á þingi og var það tekið fyrir á fjórum þingfundum. Rök þeirra sem voru með málinu voru svipuð og áður, um hversu mikið framfaramál þetta yrði og lyftistöng bæði fyrir Suðurlandsundirlendið og Reykjavík, en þeir sem voru andsnúnir sáu einungis stór fjárútlát sem óvíst væri að myndu borga sig. Bifreiðar voru orðnar algengari en áður og töldu menn ótækt að halda bæði úti vegasambandi og járnbrautarlest. Á hinn bóginn varði Jón Þorláksson sitt gamla mál og benti á að vegurinn milli Reykjavíkur og Suðurlandsundirlendisins væri það lélegur að hann væri lokaður 5-6 mánuði á ári.<sup>81</sup> Ekki var það þó járnbrautin sem að menn voru í andstöðu við heldur fjárútlátin sem þurfti til að setja hana á laggirnar. Málinu var því frestað til annarrar umræðu þar sem það komst aldrei á dagskrá og var þar með úr sögunni.<sup>82</sup>

Á þessum tíma var bifreiðin að verða stöðugt vinsælla faratæki og margir komnir á þá skoðun að frekar ætti að ráðast í framkvæmdir á akvegum fyrir þær heldur en lagningu járnbrautarteina. Jón fékk það reyndar samþykkt á Alþingi árið 1927 að fossafélagið Titan

<sup>78</sup> *Alþingistíðindi* 1926, A, þingskj. 153, bls. 356-358.

<sup>79</sup> *Alþingistíðindi* 1926, A, þingskj. 508, bls. 925-926.

<sup>80</sup> *Alþingistíðindi* 1926, A, þingskj. 577, bls. 1000-1001.

<sup>81</sup> *Alþingistíðindi* 1926, C, bls. 1020.

<sup>82</sup> Sama, bls. 1077.

fengi einkarétt á að virkja Urriðafoss í Þjórsá með því skilyrði að leggja fram fé til lagningar járnbrautar þangað, en áður en það kom til framkvæmda var skipt um stjórn og þessar áætlanir slegnar út af borðinu. Framkvæmdir strönduðu á gamalkunnum rökum, um kostnað og litla arðsemi, auk þess sem bifreiðir komu sem annar valkostur í samgöngumálum. Ekkert var rætt um járnbrautarlagningu á Alþingi næstu áratugina. Akvegir voru lagðir um allt land og Íslendingar búnir að missa af járnbrautarlestinni.

## Endurreisn lestarmála

Það var ekki fyrr en árið 1980 sem menn fóru að huga að járnbrautalestum á nýjan leik. Það kom til vegna spádóma um yfirvofandi orkukreppu í heiminum vegna minnkandi olíuforða. Hinrik Guðmundsson framkvæmdastjóri Verkfræðingafélags Íslands vakti athygli á málinu í bréfi til Þórarins Sigurjónssonar fyrsta þingmanns Suðurlandskjördæmis og Þórarinn ásamt þeim Guðmundi G. Þórarinssyni tólfta þingmanni Reykvíkinga og Jóhanni Einvarðssyni fimmta þingmanni Reykjaneskjördæmis lögðu fram frumvarp um nýtingu innlendra orkugjafa á Alþingi árið 1980. Tillagan snerist um að koma á fót lestarsamgöngum austur fyrir fjall eins og áður var í deiglunni en einnig að tengja Reykjavík og Keflavíkurflugvöll með lest og hafa spor frá Reykjavík upp í Mosfellssveit.<sup>83</sup>

Í bréfi Hinriks kemur fram að nú hafi verið gengið mikið á olíuforða heimsins og hann geti tæmst á næstu áratugum ásamt því að olíuverð muni hækka mikið þangað til. Því sé rétt að vera viðbúinn. Hann bendir á að á Íslandi sé afar lítið af brennsluefnum, en nóg af rafmagni og megi búa sig undir hluta vandans með rafknúnum járnbrautarlestum á suðvesturhluta landsins þar sem 70% þjóðarinnar á heima. Hann rifjar einnig upp tilraunir Íslendinga á framanverðri öldinni til þess að setja upp járnbrautir og telur að þær rannsóknir sem gerðar hafi verið þá séu enn marktækar. Einnig hafði hann haft samband við erlenda sérfræðinga hjá járnbrautaverktökunum í Deutsche Eisenbahn GmbH í Frankfurt/Main sem að hafði rafvætt járnbrautakerfi í um 40 löndum. Einnig hafði hann rætt við fulltrúa Almennu verkfræðistofunnar hf. í Reykjavík og hefðu bæði þessi fyrirtæki lýst yfir áhuga á að taka að sér hagkvæmnisathugun á verkinu.<sup>84</sup> Taldi Deutsche Eisenbahn GmbH að kostnaðurinn við slíka athugun væri um 450.000 þýsk mörk eða um 100 milljónir króna og ætti að taka sex mánuði.<sup>85</sup> Málið komst hinsvegar ekki á dagskrá og var ekki rætt í þinginu.

Tillagan var lögð aftur fyrir Alþingi ári síðar. Þá fékk einn flutningsmannanna loksins tækifæri til að tjá sig um málið og gerði grein fyrir álitum Hinriks Guðmundssonar og athugunum hans ásamt því að leggja til að þessi athugun færi fram sem fyrst. Benti hann á að skipta mætti lagningu brautarinnar í tvo áfanga til að dreifa kostnaði. Þetta yrðu að mestu flutningalestir nema í nágrenni Reykjavíkur og til Keflavíkur. Hann taldi einnig að Keflavíkurflugvöllur gæti nýst betur með tilkomu farþegalestar. Ennig talar hann um

<sup>83</sup> *Alþingstíðindi* 1979-80, A 3, þingsályktunartil. 522, bls. 2021.

<sup>84</sup> Sama, fylgiskjal II, bls. 2024-2025.

<sup>85</sup> *Alþingstíðindi* 1979-80, A 3, þingsályktunartil. 522, fylgiskjal III, bls. 2027.

bílaflutningana og flutninga á sjó og bendir á að Rangárvallasýsla og Vestur-Skaftafellssýsla hafi hvorki höfn né flugvöll með áætlunarflugi og reyndar hafi Árnassýsla heldur ekki flugvöll með áætlunarflugi. Á styttri leiðum gætu rafknúnar bifreiðar annast flutninga. Málið byggðist á auknu öryggi og auknu sjálfstæði þjóðarinnar þar sem hún þyrfti ekki að reiða sig jafn mikið á erlenda orkugjafa. Hjörleifur Guttormsson, iðnaðarráðherra tók svo til máls og las upp bréf frá Orkumálastofnun í sambandi við rafknúin farartæki á Íslandi. Þar kom fram að skipta yrði þeim í tvo flokka „þ.e. rafbíla, einkabíla almenningsvagna, og í öðru lagi leiðslubundna vagna, þ.e. hálínuvagna og járnbrautir neðanjarðar eða ofan í þéttbýli og járnbrautir í strjálbýli milli borga”. Orkustofnun sendi niðurstöðu sína um hvort álitlegt væri að setja upp rafknúnar járnbrautalestir á Íslandi og var hún svohljóðandi: „að ekki sé þörf á þeirri könnun, sem þingsályktunartillagan fjallar um, vegna þess að fámenni þjóðarinnar leyfir ekki notkun þeirra rafknúðu samgöngutækja, sem til eru á markaði, og tæki, sem hentað gætu íslenskum aðstæðum í þeim mæli sem nokkru máli skiptir, eru enn ekki á almennum markaði”. Hjörleifur var þó ekki neikvæður í garð járnbrautanna þrátt fyrir álit Orkustofnunar og taldi að álit fleiri aðila þyrfti til. Hann hefði sjálfur kynnst lestum erlendis og mögulega mætti rekja óstundvísi Íslendinga til þess að þeir væru of frjálssir ferða sinna á einkabílum, því að lestin biði ekki eftir neinum. Einnig steig í pontu Alexander Stefánsson fyrsti þingmaður Vesturlands og lýsti yfir stuðningi við tillöguna og sagði hana horfa til framtíðar.<sup>86</sup> Tillögunni var síðan vísað til atvinnumálanefndar þar sem hún dagaði uppi og hefur ekkert til hennar sést síðan.

### *Lest til Keflavíkur*

Þrátt fyrir að Alþingi hafi síðast minnst á járnbrautarlestir árið 1980, þá virðist hugmyndin um þær ekki hverfa alveg úr hugum manna. Árið 1995 var gerð rannsókn á hagkvæmni lestarsamgangna á milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar. Rannsókn þessi var framkvæmd á vegum Nýsköpunarsjóðs námsmanna og Háskóla Íslands. Var hún framkvæmd af þeim Guðmundi Ásmundssyni, Pétri Erni Richter, Reyni Leví Guðmundssyni og Sveini Stefáni Hannessyni. Rannsóknin var einnig hluti af námskeiðinu Hagverkfræði við véla- og iðnaðarverkfræðiskor Háskóla Íslands undir leiðsögn Páls Jenssonar prófessors. Rannsakendur gáfu sér þær forsendur að Reykjavíkurflugvöllur yrði þá lagður niður og innanlandsflug yrði flutt til Keflavíkurflugvallar. Farið yrði frá Mjódd og stöðvað í

<sup>86</sup> *Alþingstíðindi* 1980-81, B 2, bls. 1928-1936.

Hafnarfirði áður en haldið yrði á endastöð við Keflavíkurflugvöll. Við kostnaðaráætlunina var gert ráð fyrir að 40% flugfarþega myndu nýta sér lestarsamgöngurnar og að miðaverð yrði 562 krónur fyrir virðisaukaskatt en 700 krónur með honum. Áætlað var að fara fjórar ferðir á klukkustund, tvær frá Reykjavík til Keflavíkurflugvallar og svo öfugt og átti hver ferð að taka um 25–30 mínútur. Útreiknaður stofnkostnaður voru sjö milljarðar og 309 milljónir króna miðað við gengið 101.0 gagnvart breska pundinu sem var meðalgengi þess í nóvember 1995. Þar af nam lagning lestarteinanna tæpum 5.1 milljarði af upphæðinni. Þar ofan á reiknaðist síðan kostnaður við vagnakaup, jarðvinna og mannvirkjagerð og laun starfsmanna ásamt öðru. Gert var ráð fyrir að 45 starfsmenn myndu starfa við lestina. Lestinni var þó ekki einungis ætlað að flytja farþega því að inn í áætluninni voru þungaflutningar og var áætlað gjald fyrir slíka flutninga 3.500 krónur á tonnið. Þó svo að þessar hugmyndir hafi ekki gengið svo langt að tiltaka nákvæmlega legu járnbrautarinnar, var farið í að greina góðar fjármagnsáætlanir sem gefa góða mynd af möguleikum lestarakerfis hér á landi. Í lokaorðum ritgerðarinnar segir:

Með þeim forsendum sem að við gefum okkur, getur fjárfesting að þessu tagi borið sig. Áhættan af þessari fjárfestingu er mjög mikil, en arðsemin er á hin bóginn lítil. Því er ólíklegt að einkaaðilar sjái sér hag að leggja út í slíka framkvæmd. Víða erlendis taka ríkis- og sveitastjórnir þátt í rekstri slíkra fyrirtækja og kæmi slíkt rekstrarfyrirkomulag hér vel til greina. Hagur ríkisins væri t.d. að spara sér tvöföldun Reykjanesbrautar og hagur sveitafélaganna væri sameining atvinnusvæða. Vert er að geta þess að samkvæmt tölum frá Vegagerðinni er áætlaður kostnaður við tvöföldun Reykjanesbrautar hátt á annan milljarð króna.<sup>87</sup>

Ekki virðist þessi rannsókn hafa haft nein hvetjandi áhrif á stjórnvöld eða aðra til þess að ráðast í slíkar framkvæmdir þótt að möguleikarnir væru fyrir hendi og eins og svo réttilega var einnig bent á í ritgerðinni að lestirnar myndu nota íslenska raforku sem bæði myndi samkvæmt hugmyndum Hinriks Guðmundssonar frá 1980, spara þjóðinni gjaldeyrir og minnka ágang okkar í þverrandi olíforða heimsins.

### *Nákvæmar athuganir í nútímanum*

Hvort sem það er rannsókn háskólanemanna að þakka eða einhverju öðru þá virtist Orkuveitu Reykjavíkur og borgarverkfræðingi vera nokkur alvara þegar þeir létu vinna fyrir sig skýrslu um hagkvæmnisathugun á járnbrautarlest milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar árið 2001. Skýrslan var unnin af Ístaki og var fyrri hluti hennar gefin út í október sama ár. Úr samantekt

<sup>87</sup> Guðmundur Ásmundsson: *Arðsemismat gert fyrir Háskóla Íslands og Nýsköpunarsjóð námsmanna*, bls. 1-8.

um skýrsluna sem gefin var út 15. október 2001 má sjá að uppi eru hugmyndir um að staðsetning endastöðvarinnar í Reykjavík verði annað hvort í Mjódd eða á Reykjavíkflugvelli en aðalstöð lestarinnar við Smáralind. Þar er einnig farið í gegnum helstu gerðir lesta og hver þeirra myndi henta best á Íslandi, en kostnaðarhlið framkvæmdarinnar og nákvæm lega lestarinnar látin vera.<sup>88</sup>

Seinni og nákvæmari hluti skýrslunnar kom síðan út ári síðar og í samantekt úr henni má sjá nokkuð nákvæma áætlunargerð um kostnað og legu lestarinnar. Þar er einnig gert ráð fyrir að Reykjavíkflugvöllur verði lagður niður og starfsemi hans flutt suður á Keflavíkflugvöll. Staðsetning lestarinnar við Keflavíkflugvöll er þar áætluð við þann hluta sem aðkomufarþegar koma inn í landið. Það á að gefa möguleika á stækkun flugstöðvarbyggingar síðar. Járnbrautin átti að liggja austan Reykjanesbrautar alla leið til Straumsvíkur, líklega nokkur hundruð metrum austan vegarins til þess að svigrúm skapaðist fyrir mjúkar beygjur sem hægja ekki á hraðanum. Til greina kom einnig að hafa brautarstöð í Innri-Njarðvík til þess að íbúar svæðisins gætu nýtt sér lestina til þess að komast á höfuðbogarsvæðið. Lagning lestarinnar hjá Straumsvík markaðist af áætlunum um aukna íbúabyggð á svæðinu í framtíðinni. Lestarstöð yrði reist í Kapelluhrauni við Krísuvíkurveg þar sem áætlað var að íbúabyggð yrði komin árið 2024. Þar í greindinni yrði líka svæði fyrir geymslu og viðhald lestarvagnanna.

Áætlað var að járnbrautin færi í jarðgöngum á næsta hluta leiðarinnar til þess að draga úr hávaða í íbúðabyggð og yrðu göngin boruð eða sprengd til þess að valda sem minnstu yfirborðsraski. Síðan kæmi hún upp samsíða Reykjanesbraut frá Vífilstaðavegi að Arnarnesvegi og færi þar aftur í göng þar sem hún færi undir Reykjanesbraut og að lokum undir bílastæðið við Smáralind. Stöðin í Smáralind yrði neðanjarðar og aðalinngangur í húsi á horni Hagasmára og Smárahvammsvegjar. Stöðinni var ætlað að þjónusta eystri hverfum höfuðborgarsvæðisins og kom til greina að byggja nýjan bílapall við Smáralind. Einnig kom til greina að hafa aðalstöðina þar sem fólk geti lagt bílum sínum og skilið þá eftir þegar farið væri í ferðalagið, svo kallaða „park and ride“ stöð í Kapelluhrauni í stað Smáralindar.

Frá Smáralind færi járnbrautin svo eftir botni Kópavogsdals og í gegnum Kópavogshálsinn. Óvissa var um legu járnbrautarinnar um Fossvogsdalinn. Gert var ráð fyrir nýjum vegi, Hlíðarfót, sem tengja átti eystri byggð Kópavogs við svæðið vestan Öskjuhlíðarinnar. Gæti járnbrautin farið í göng undir þessi gatnamót, en þá þyrfti hún að fara umtalsvert undir

---

<sup>88</sup> Hagkvæmnisathugun um járnbraut milli Reykjavíkur – Keflavíkur, fyrri hluti, bls. 1-8.

sjávarmál og óvíst með eiginleika bergsins á þessu svæði. Annar möguleiki var að hanna gatnamótin þannig að járnbrautin færi þvert yfir Fossvogsdalinn nokkurnveginn í núverandi jarðvegshæð og lægi þá yfir nýju götuna. Við tækju jarðgöng í gegnum Öskjuhlíðina með gangnaopi við rætur hlíðarinnar vestan við Perluna og norðan við Hótel Loftleiðir.<sup>89</sup>

Þetta voru nokkuð nákvæmar áætlanir á legu járnbrautarinnar þó svo að ekki væri allt fullljóst með hagkvæmustu möguleika staðsetningunnar. Áhrifin á mynd þéttbýlisins gætu orðið gríðarlega mikil. En þó er þessi sýn það skýr að ekki er erfitt að ímynda sér þetta verða að veruleika. Það var þó áætlunargerðin sem byggði á fyrirfram gefnum atriðum sem drógu úr raunhæfni hugmyndarinnar. Yrði Reykjavíkurlugvöllur fluttur úr Vatnsmýrinni? Mundi Umferðamiðstöðin gegna sínu hlutverki eða sameinast hugsanlegri lestarstöð? Hvað með svæði undir aðkomu leigubíla, einkabíla og strætisvagna? Mundi járnbrautin teygja sig til annara hluta borgarinnar og ætti að gera ráð fyrir því? Þessar spurningar voru afar mikilvægar og þeim ósvarað. Það dró úr gildi rannsóknarinnar. Öll þessi atriði sameinuð eða í sitt hvoru lagi hefðu getað umturnað borgarlandslaginu á stóru svæði og eflaust yrðu ekki allir á eitt sáttir með það.

Skýrslan gerir einnig grein fyrir nánari þáttum eins og útliti og þjónustu lestarinnar. Þar er gert ráð fyrir svipuðum lestum einsog má sjá við flugvelli annars staðar s.s. í Kaupmannahöfn, Osló og London. Hver lestarreining yrði um 100m löng með 200 sætum, líklega fjórir vagnar sem gætu gengið í báðar áttir, tengdir saman svo gengið væri á milli. Í þeim enda sem gengi til Keflavíkur yrði farangursgeymsla sem myndi gera flugfarþegum kleift að skrá sig inn í flug á brottfararstað. Ferðir yrðu ráðgerðar á 30 mínútna fresti mestan hluta dags. En á álagstímum þá myndi vögnum fjölga eða ferðum, einnig er gert ráð fyrir að 11 lestarreiningar yrðu komnar í notkun árið 2020 (líklega með fjórum vögnum í einingu). Lestin yrði rafdrifin með orku frá loftlínu yfir brautinni. Hámarkshraði yrði 160 km/klst og ferðatíminn yrði um 30 mínútur, óháð veðri. Hluti leiðarinnar yrði einspora braut sem nýtist í akstri í báðar áttir. Til að spara tíma mundu lestarverðir innheimta fargjald á leiðinni en ekki fyrir brottför og miðavélar yrðu staðsettar á brautarpöllum. Hægt yrði að kaupa farmiða um leið og flugmiða og fargjald yrði á bilinu 700–1.250 krónur.<sup>90</sup>

Skýrslan áætlar einnig að yrði ráðist í framkvæmdir þá og þegar (árið 2002) þá yrði lestin tekin til notkunar árið 2010. Mat á fjölda lestarfarþega yrði miðað við fjölda flugferða, notkun

<sup>89</sup> *Hagkvæmnisathugun um járnbraut milli Reykjavíkur – Keflavíkur, seinni hluti*, bls. 2-4.

<sup>90</sup> *Sama*, bls. 1-2.



flugvalla starfsmanna og verði á eldsneyti en ekki er tekið með í reikningin aðrar ferðir en þær sem tengjast flugvellinum. Hér fyrir neðan má sjá töflur úr áætlanagerðinni um kostnað og innkomu við gerð og rekstur slíkrar járnbrautar sem áætluð er í skýrslunni.

*Tafla fyrir upphafskostnað.*

<b>Útgjaldaliðir</b>	<b>Milljónir íslenskra króna</b>
Mannvirki og jarðvinna	11.210
Járnbrautastöðvar	2.482
Reitur fyrir geymslu vagna og viðhald þeirra	1.305
Járnbrautarteinar	7.448
Merkja og stjórnbúnaður	1.344
Raflagnir	3.109
Járnbrautalestir	6.308
<b>Samtals upphafskostnaður</b>	<b>33.278</b>

*Tafla fyrir rekstrarkostnað.*

<b>Rekstrarkostnaður</b>	<b>Meðaltal á ári í milljónum íslenskra króna</b>
Járnbrautarlestir	415
Reitur fyrir geymslu vagna og viðhald þeirra	13
Rafmagn	93
Járnbrautarteinar	276
Mannvirki og jarðvinna	112
Merkja- og stjórnbúnaður	54
Járnbrautarstöðvar	25
Orka	58
Starfslið	412
<b>Samanlagt</b>	<b>1.458</b>

*Tafla fyrir áætlaða innkomu.*

<b>Fjöldi farþega á ári*</b>	<b>Tekjur á ári í milljónum íslenskra króna**</b>
1.421.000.	1.208

\* Miðað við að meðaltals ár frá opnun séu 10.

\* Miðað við að hver farmiði kosti 850 krónur.

Af þessum tölum má sjá að tekjur af miðasölu mæta nærri öllum rekstrar og viðhaldskostnaði, en duga ekki fyrir endurnýjun vagna og mannvirkja. Ef rétt er áætlað þá hefði átt að vera hægt að reka járnbrautirnar á styrkjum. Ekki er hægt að ætla að tekjurnar dugi fyrir vöxtum né afborgunum af lánum vegna upphafskostnaðar. Þó eru þættir sem að erfitt er að meta til fjár eins og réttilega er bent á í skýrslunni, en það eru til að mynda tímasparnaður farþega og fækkun slysa á vegum úti vegna meira öryggis í lestarsamgöngum.<sup>91</sup>

Sá munur er hér á að það eru framkvæmdar aðilar rannsóknarinnar sem að telja það ekki svara kostnaði að setja upp lestarkerfi á Íslandi. Í fyrri rannsóknum var það dómur þeirra sem framkvæmdu þær að slíkar framkvæmdir væru arðvænlegar og öllum til heilla, en í niðurlagi skýrslu Ístaks hljómar tónn þeirra sem stóðu á móti framkvæmdum um hundrað árum fyrr:

Það er niðurstaða þessarar athugunnar að ekki eru neinar tæknilegar hindranir fyrir því að leggja járnbraut eins og hér hefur verið lýst, en frá sjónarhóli hagkvæmni er hún ekki réttlæt看leg miðað við þær forsendur sem eru notaðar. Verkkaupi, Orkuveita Reykjavíkur og borgarverkfræðingur, þurfa nú að ákveða um framhaldið. Til greina gæti komið að kanna hverjar viðbótartekjur kynnu að fást frá notkun á járnbrautinni óháðri flugi. Einnig mætti rannsaka tækifæri til sparnaðar. Síðast en ekki síst kemur sá kostur til álita að fella járnbrautina inn í svæðisskipulag þannig að hana megi leggja síðar, ef þróun verður með þeim hætti að lagning þessarar járnbrautar teljist hagkvæm og þá ef til vill sem hluti stærra brautarkerfis.<sup>92</sup>

Ekki sá Orkuveitan sér fært að ráðast í framkvæmdir þrátt fyrir skýrslugerðina og harla ólíklegt er að hún geri það í nánustu framtíð miðað við fjárhagstöðu hennar um þessar mundir. Ísland verður því að bíða enn um sinn eftir járnbrautarsamgöngum.

<sup>91</sup> Hagkvæmnisathugun um járnbraut milli Reykjavíkur – Keflavíkur, seinni hluti, bls. 4-5.

<sup>92</sup> Sama, bls. 6.

## Niðurstöður

Þrátt fyrir viðleitni þeirra Sigtryggs Jónassonar, Jóns Þorlákssonar og fylgismanna þeirra á seinni hluta nítjándu aldar og í byrjun þeirra tuttugustu, er Ísland ennþá laust við allar járnbrautarsamgöngur. Þegar tilraunir þeirra eru skoðaðar í heild sinni þá virðist það vera þrennt sem að stendur í vegi fyrir því að barátta þeirra skili sér. Það er lélegur undirbúningur, of langt ferli rannsókna og ótti við fjárhagslegar skuldbindingar ríkisins.

Þegar frumvarp Sigtryggs var lagt fyrir Alþingi urðu menn strax tortryggirnir vegna þeirra upphæða sem Landssjóður þurfti að skuldbinda sig til að greiða. Frumvarpinu var því breytt og aðlagð að því sem þingmönnum þótti öruggari aðferðir fyrir ríkissjóð, þar til að forsendur þeirra sem stóðu á bakvið frumvarpið hrundu. Samkvæmt frumvarpinu sjálfu var áhætta ríkisins ekki svo mikil en að leggja svo stórt mál fram á aukþingi án þess að það hafi verið mikið kynnt áður, reyndist að mínu mati banabiti þess. Þingtíminn var of stuttur til þess að hægt væri að ræða málin til fullnustu en ef hugmyndin hefði verið vel rædd og kynnt áður en hún var send fyrir sjónir Alþingis, þá hefðu menn getað verið búnir að athuga málin til hlítar og getað gert málamiðlanir við alla hluteigandi aðila.

Þegar málið kemst svo aftur á dagskrá 1905 er það ríkið sem þarf að bera allan kostnað af lagningu járnbrautarinnar í stað þess að einkafyrirtæki taki þátt í honum líkt og í „Stóra málinu“. Þá er heldur ekki staðið nægilega vel að rannsóknum og málið dróst á langinn og krafðist frekari fjárveitinga sem gaf efasemdömonnum þess tækifæri á að tefja enn frekar fyrir því. Að lokum strandaði málið vegna útreikninga Björns Kristjánssonar þáverandi bankastjóra Landsbankans, sem stönguðust á við útreikninga Jóns Þorlákssonar um hagnað af rekstri járnbrautarinnar.

Þegar lokatilraun Jóns stóð yfir við að koma járnbrautarmálinu í gegnum Alþingi frá árinu 1921 til 1930 tóku rannsóknir og skýrslugerðir langan tíma og hagur Landssjóðs hafði versnað þegar þær voru loks tilbúnar. Þegar að Jón taldi Landssjóð vera orðinn nægilega sterkan til að fjármagna framkvæmdirnar, hafði bifreiðin aukið vinsældir sínar og hugmyndir um járnbrautalestir urðu að lúta í lægra haldi fyrir henni. Þeir sem höfðu verið kallaðir afturhaldsseggir gátu nú skýlt sér á bak við það að styðja frekar bifreiðina en járnbrautina og gerðu þannig rök þeirra sem kölluðu sig framfarasinna að engu. Ísland þokaðist nær samtímanum í samgöngumálum á eigin hraða og áhyggjur járnbrautarmanna af menningarleysi Íslendinga vegna járnbrautarskorts reyndust óþarfar.

Á okkar tímum hefur það helst verið hugmyndin um járnbraut frá Reykjavík til Keflavíkurflugvallar sem hefur verið rætt um. Það er eðlilegt þar sem gríðarlegur fjöldi ferðamanna kemur til Íslands ár hvert sem myndi notfæra sér lestina í stað rútu- eða leigubíla. Frumvarpið sem sett var fram á Alþingi árið 1980 fékk ekki miklar undirtektir og var ekki byggt á þörf fyrir samgönguúrbætur eins og frumvörp fortíðarinnar, heldur nýtingu á innlendri orku og sparnað í notkun á þeirri erlendu. Lítil áhugi virðist hafa verið á málinu og ekkert gert til þess að halda því lifandi eftir að það hvarf í atvinnumálanefndinni. Sömuleiðis snúast skýrslurnar tvær sem koma fyrir í lokakafla ritgerðarinnar um samgöngur milli Reykjavíkur og Keflavíkurflugvallar. Fyrri skýrslan er þó ekki unnin með framkvæmdir í huga heldur einungis til þess að sjá fyrir möguleikann á járnbrautarlestinni og hugsanlegan kostnað þar við en er engu að síður ein af fáum umleitunum í þessa áttina á seinni árum. Seinni skýrslan er unnin af meiri alvöru og gerð sem grundvöllur fyrir framkvæmdum. Það er hinsvegar niðurstaða framkvæmdaraðila skýrslunnar sem dregur úr gildi hennar og hefur líklega dregið máttinn úr Orkuveitunni til framkvæmda. Þar er það enn og aftur fjárhagshliðin sem dregur úr framkvæmdum og í þessu tilfelli er það spá um litla gróða von.

Almenningssamgöngur Íslendinga hafa löngum þótt tímafrekar og dýrar og það má velta fyrir sér hvernig þeim væri háttað ef járnbrautirnar hefðu komist á koppinn. Það er gróðavonin sem virðist hafa verið versti óvinur járnbrautarinnar og margir sem að gera sér ekki grein fyrir þeim gróða sem fæst með sparnaði í vegagerð, styttingu ferðatíma og fljótari flutninga milli landshluta. Þungaflutningar myndu hverfa af vegunum og álag á þá minnka ásamt minni slyshættu og mengun af úblæstri bifreiða. Ef lestir lægju frá Reykjavík til helstu byggðarkjarna Íslands, til dæmis Akureyrar, Hafnar, Egilsstaða eða Ísafjarðar mætti ímynda sér að þar byggju fleiri en nú og hægt væri að vera þar með rekstur sem nú er hagkvæmast að hafa í Reykjavík vegna vegalengda og flutningstíma milli staða. Einnig má ímynda sér að borgarskipulag Reykjavíkur væri annað ef innanbæjar væru járnbrautir. Reykjavík er byggð í kringum akvegi og bifreiðaeign borgarbúa er gríðarleg.

Færa má rök fyrir því að mögulegt sé að koma upp járnbrautakerfi á Íslandi. Eins og fjárhagur Íslendinga er í dag er það reyndar afar óraunhæft en landfræðilega og tæknilega séð er það vel gerlegt. Það sem þarf er hinsvegar mikil bjartsýni og hugsunin um arðsemi til lengri tíma sem oft er víðsfjarri þegar ráðist er í fjárfrekar framkvæmdir eins og framangreind dæmi sýna. Þá er ég ekki að tala um lestarkerfi innan Reykjavíkur þar sem að ég tel framkvæmdir á þá leið séu svo flóknar og kostnaðarsamar miðað við núverandi borgarmynd að þær fengju seint hljómgrunn borgarbúa. Íslendingar verða því að bíða eftir járnbrautarlausnum enn um sinn.

Erfitt er að spá fyrir um hvort eða hvenær þær verða að veruleika í landi þar sem bílaeign er jafn mikil og fjármagn til framkvæmda jafn lítið og það er í dag.

## Heimildir

20. öldin, *Brot úr sögu þjóðar*. Ritstjór, Jakob F. Ásgeirsson. Nýja Bókafélagið. Reykjavík, 2000.

*Alþingistíðindi* 1894. Ritstj. Björn Jónsson & Hannes Þorsteinsson. Reykjavík, 1894.

*Alþingistíðindi* 1907. Ritstj. Magnús Stephensen & Júlíus Havsteen. Reykjavík, 1907-1908.

*Alþingistíðindi* 1909. Ritstj. Hannes Þorsteinsson & Kristján Jónsson. Reykjavík, 1909.

*Alþingistíðindi* 1911. Ritstj. Hannes Þorsteinsson & Einar Hjörleifsson. Reykjavík, 1911.

*Alþingistíðindi* 1913. Ritstj. Júlíus Havsteen & Jón Ólafsson. Reykjavík, 1913-1914.

*Alþingistíðindi* 1921. Reykjavík, 1921.

*Alþingistíðindi* 1925. Reykjavík, 1925.

*Alþingistíðindi* 1926. Reykjavík, 1926.

*Alþingistíðindi* 1979-1980. Reykjavík, 1985.

*Alþingistíðindi* 1980-1981. Reykjavík, 1986.

Aryas, „Til gagns og gamans“. *Ísafold*. 49. Tbl. 1887. Bls. 195-196.

Benidikt Gröndal, „Jánbraut á Íslandi“. *Ísafold*. 46. Tbl. 1894. Bls. 182-183.

Björn Jónsson, „Fyrirlestur um samgöngumál vor. Jánbrautir og gufuskipaferðir“. *Ísafold*. 52. Tbl. 1894. Bls. 206-207.

Björn Jónsson, „Mikils háttar nýmæli“. *Ísafold*. 49. Tbl. 1894. Bls. 193-194.

Björn Kristjánsson. „Um jánbrautir“. *Landið*. 1. árg. 6. tbl. 1916. Bls. 21-24.

Bogi Th. Melsted, *Framtíðarmál: verzlunarfrelsi eða einokun á Eyrarbakka: fréttapráður til Íslands*. Kaupmannahöfn. 1891.

Bónði, „Um samgöngur“. *Norðurljósið*. 4. Árg. 2. Tbl. 1889. Bls. 5-6.

„Framtíðarmál Íslands“. *Lögberg*. 27. Tbl. 1891. Bls. 4.

Geir Zoega. *Framhaldsskýrsla um járnbrautarmálið*. Ísafoldarprenntsmiðja h.f. Reykjavík, 1926.

Geir Zoega. „Járnbrautarmálið og samgöngumál Suðurlandsundirlendisins. Erindi flutt af Geir G. Zoega vegamálastjóra á fundum V.F.Í. 26. marz og 9. apríl 1924. Ásamt skýrslu Sv. Möller járnbrautaverkfr. um rannsókn brautarstæðis frá Reykjavík austur að Ölfusá“. *Tímarit Verkfræðingafélags Íslands*. 9. árg. 5. tbl. 1924. Bls. 37-58.

Guðmudur Ásmundsson ofl. *Aðsemismat gert fyrir Háskóla Íslands og Nýsköpunarsjóð námsmanna*. Háskóli Íslands, 1996.

*Hagkvæmnisathugun fyrir Járnbraut milli Reykjavíkur og Keflavíkur, Fyrri hluti*. Unnið af Ístak fyrir Orkuveitu Reykjavíkur og borgarverkfræðing. 2001.

*Hagkvæmnisathugun fyrir Járnbraut milli Reykjavíkur og Keflavíkur, Seinni hluti*. Unnið af Ístak fyrir Orkuveitu Reykjavíkur og borgarverkfræðing. 2002.

Hannes Hólmsteinn Gissurarson. *Jón Þorláksson*. Almenna bókafélagið. 1992.

Hannes Þorsteinsson, „Stórvægilegt nýmæli“. *Þjóðólfur*. 46. Árg. 37. Tbl. 1894. Bls 147-148.

Íslendingafjelagsmaður. *Lögberg*. 1. Tbl. 1889. Bls. 2-3.

Íslendingafjelagsmaður. *Lögberg*. 5. Tbl. 1889. Bls. 3.

Jens Pálsson, *Samgöngur vorar og gufuskipamálið*. Ísafoldarprenntsmiðjan. Reykjavík, 1890

Jón Bjarnason, „Gufuskip á Faxaflóa“. *Lögberg*. 7. Tbl. 1890. Bls. 2.

Jón Þorláksson. „Járnbrautir á Íslandi I“. *Lögrjetta*. 9. árg. 57. tbl. 1914. Bls. 209-210.

Jón Þorláksson. „Járnbrautir á Íslandi II“, *Lögrjetta*. 9. árg. 59. tbl. 1914. Bls. 215.

Jón Þorláksson. „Járnbrautir á Íslandi II“. *Lögrjetta*. 9. árg. 60. tbl. 1914. Bls. 217.

Jón Þorláksson. „Járnbrautir á Íslandi III“. *Lögrjetta*. 9. árg. 61. tbl. 1914. Bls. 221.

Jón Þorláksson. „Járnbrautir á Íslandi IV“. *Lögrjetta*. 10. árg. 1. tbl. 1915. Bls. 1.

Jón Þ. Þór. *Dr. Valtýr. Ævisaga*. Urður bókafélag. 2010.

Kristján Albertsson. *Hannes Hafstein*. III. Bindi. Almenna bókafélagið. Reykjavík, 1985.

Lambert, Mark & Taylor, Ron. *Tækniheimurinn*. Örn og Örlygur. 1980.

*Lbs.* Bréfasafn Jóns Bjarnarsonar. Bréfitari Jens Pálsson. *Lbs.* 3405, 4to.

*Lbs.* Bréfasafn Skúla Thoroddsen. Bréfitari Sigtryggur Jónasson. *Lbs.* 5020, 4to.

*Lbs.* Bréfasafn tímaritsins Ísafoldar. Bréfitari Sigtryggur Jónasson. *Lbs.* 2884, 4to.

*Lbs.* Bréfasafn tímaritsins Ísafoldar. Bréfitari Jón Þórarinsson. *Lbs.* 2880, 4to.

Lýður Björnsson. „Við Flóann byggðist borg“, *Saga Reykjavíkur*. Námsgagnastofnun. Reykjavík, 1986.

Mattíhas Jochumson, „Stórkostleg nýmæli“. *Lýður*. 1. Árg. 16. Tbl. 1889. Bls. 61.

Pálmi Eyjólfsson. „Draumur um eimreið austur í sveitir“. *Lesbók Morgunblaðsins*. 22. 08. 1998. Bls. 4-6.

„Sigtryggur Jónasson kosinn“. *Lögberg*. 1. Tbl. 1896. Bls. 1.

„Stórkostlegt samgöngunýmæli“. *Fjallkonan*. 11. árg. 32. Tbl. 1894. Bls. 125.

Styrmir Guðlaugsson. „Járnbrautirnar sem aldrei komu“. *Verktækni. Tímarit Verkfræðingafélags Íslands*. 9. árg. 2. tbl. 1992. bls. 52-63.

Torvald Krabbe. „Járnbrautir austur í Árnæssýslu“. *Lögrjetta*. 4. árg. 11. tbl. 1909. Bls 41-42.

Valtýr Guðmundsson. „Járnbrautir og akbrautir“. *Eimreiðin*. 1. árg. 1. tbl. 1895. Bls. 4-14.

ÞÍ. Stjórnarráð Íslands Bréfabók. Skipaferðir og strönd. Bréfitari Peter A. Paulsen. Bls. 209. Bréf nr. 617.

Þorsteinn Thorarensen, *Vaskir menn. Myndir úr lífi og viðhorfum þeirra, sem voru uppi um aldamót*. Bókaútgáfan Fjölvi. Reykjavík, 1971.

*Öldin okkar, Minnisverð tíðindi 1901-1930*. Ritstjór. Gils Guðmundsson. Iðunn. Reykjavík, 1950.