

JÁRNBRAUTIN Í REYKJAVÍK - THE LOCOMOTIVES IN REYKJAVÍK

JÁRNBRAUTIN Í REYKJAVÍK

HAFNARGERÐ
Í REYKJAVÍK
OG JÁRNBRAUTIR
Á ÍSLANDI



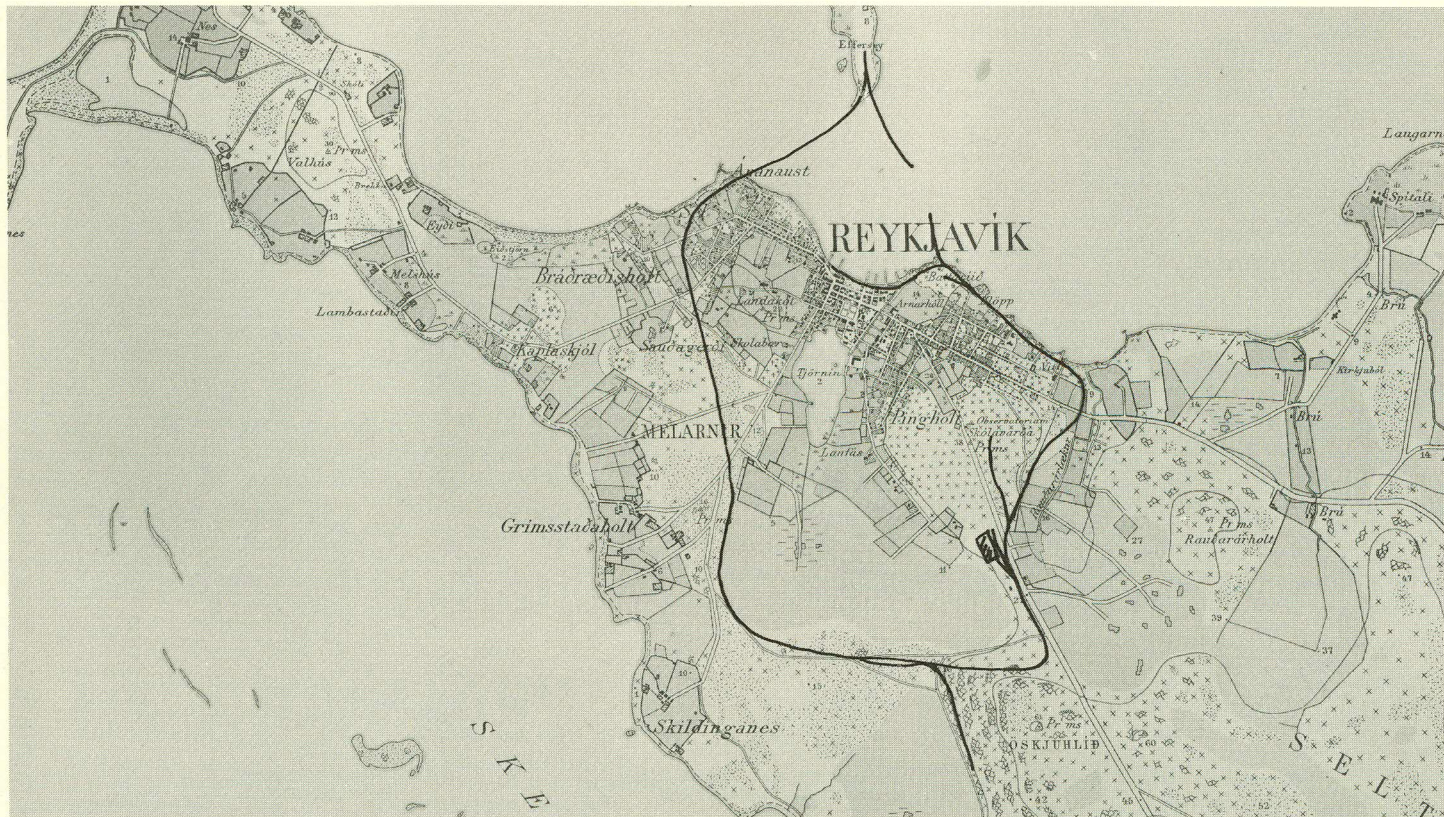
ÁRBÆJARSAFN 1982

THE LOCOMOTIVES IN REYKJAVÍK

REYKJAVÍK
HARBOUR AND
THE RAILWAY
IN ICELAND



ÁRBÆJARSAFN 1982



Hluti af korti, Nágrenni Reykjavíkur og Hafnarfjarðar 1902. Úr fórum N. P. Kirk. Á kortinu er uppdráttur af járnbrautinni.

Detail of a map of Reykjavík of 1902, owned by N. P. Kirk, showing the track.



Hluti elsta korts af Reykjavík, Hoffgaard 1715. Verslunarhúsin í Örfirisey. Frummynd í konunglega bókasafninu í Kaupmannahöfn.

Detail of the oldest map of Reykjavík, Hoffgaard 1715. Original in the Royal Library, Copenhagen.



Reykjavíkurhöfn um aldamótin, bryggjur kaupmanna við Vesturgötu.

Reykjavík harbour around the turn of the century, the piers from the warehouses.

HÖFNIN Í REYKJAVÍK OG JÁRNBRAUTIR Á ÍSLANDI

Hér verður sagt frá verslunarstaðnum við Reykjavík og hafnargerðinni þar á árunum 1913—1917, en þá var í fyrsta skifti notuð járnbraut á Íslandi. Voru tvær eimreiðar notaðar og er önnur þeirra nú til sýnis í Árbæjar-safni.

Um tíma fóru fram miklar umræður um að leggja járnbraut frá Reykjavík austur fyrir fjall og er hér greint frá þeim áformum.

VERSLUNARSTAÐURINN Í HÓLMINUM

Á 16. öld jukust mjög umsvif þýskra kaupmanna við Ísland. Kepptu þeir við Englendinga um að ná höfnunum við landið. Við Faxaflóa voru nokkrir verslunarstaðir og versluðu Þjóðverjar í Hólminum við Reykjavík. Þar reistu þeir verslunarhús. Ekki er vitað með vissu hvar verslunarstaðurinn var en sumir telja að það hafi verið í Grandahólmi.

Landsig hefur orðið mikið við sunnanverðan Faxaflóa, sennilega um 10—15 cm á öld. Olli það miklu landbroti og eyddist land smám saman og er talið að verslunin hafi verið flutt úr hólmunum í Effersey (Örfirisey). Á korti frá

REYKJAVÍK HARBOUR AND THE RAILWAY IN ICELAND

This is a short account of the establishment of the trading station in Reykjavík and also the building of the harbour in the years 1913-17, when the railway was used for the first time in Iceland. One of the two locomotives used is now on display in the Árbær Museum.

At one time there were also plans to build a railway line from Reykjavík to the southern lowlands, and these will be described below.

THE TRADING STATION ON HÓLMURINN

In the sixteenth century, German merchants greatly increased their trade with Iceland, and they competed with the English to gain exclusive trading rights in Icelandic ports. There were several trading stations in Faxaflói, and the Germans built a trading station on Hólmurinn, an island near the present city of Reykjavík. It is not clear just where this was, but it is thought it was on Grandahólmur.

There has been much subsidence on the southern shore of Faxaflói, probably as much as 10—15 cm per century. It is believed that because of the encroachment of the sea and the gradual erosion of the land the trading station was



Reykjavíkurhöfn 1912, kolauppskipun.

Reykjavik harbour 1912, coal brought ashore.

1715 eru verslunarhúsin sýnd í Effersey en þegar Reykjavík fær kaupstaðarréttindi árið 1786 er talað um að verslunin í Hólminum hafi verið lögð niður og flutt inn í Vík (Reykjavík). Nafnið hólmurinn virðist því hafa haldist eftir að verslunin var flutt yfir í Effersey.

REYKJAVÍKURHÖFN

Skípalægi í Reykjavíkurböfn var slæmt. Höfnin lá opin fyrir vindum af hafi, sérstaklega í vestan- og norðanátt. Hvergi var hægt að losa beint úr skipi við bryggju eða hafnarbakka, heldur varð að flytja allt úr skipunum með uppskipunarbátum, sem gátu lagst upp að litlum timurbryggjum. Á síðustu öld fjölgaði þessum bryggjum sem flestar voru í eigu kaupmannanna í bænum. Lágu þær oft niður af verslunar- og pakkhúsum þeirra.

Hugmyndir um að bæta leguna voru uppi þegar um miðja 19. öld. Fyrsti visir að hafnargerð var árið 1854, þegar dufl var lagt út við Akureyjarrif. Var þetta gert að beiðni Stíllhofs skipsstjóra á póstskipinu Sölöven. Tveim árum síðar var fenginn danskur verkfræðingur til að gera athugun á hafnarskilyrðum í Reykjavík og tillögur til úrbóta. Á næstu áratugum voru gerðar fleiri tillögur en kostnaður var talinn of mikill svo bæjaryfirvöld töldu sér ekki fært að leggja í framkvæmdir.

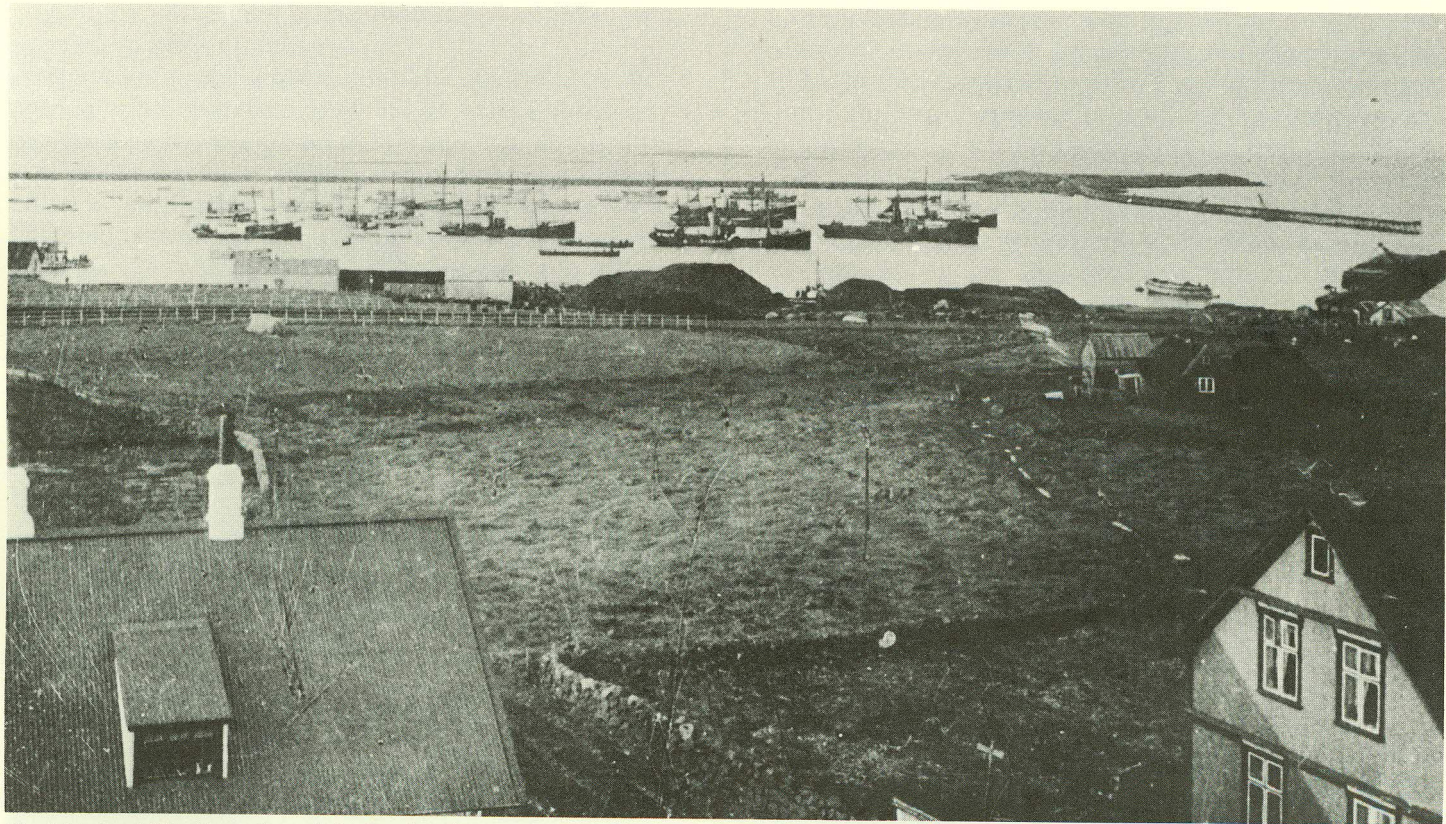
Árið 1896 var fenginn hingað hafnarverkfræðingur frá

moved from Hólmurinn to Effersey (Örfirisey). A map dating from 1715 shows a trading station on Effersey. It is recorded that when Reykjavík was granted the status of a trading centre by the Danish Crown in 1786, the Hólmurinn trading station was closed down and moved to Reykjavík, so it seems that the name „Hólmurinn“ was used even after the station was moved to Effersey.

REYKJAVÍK HARBOUR

Port facilities in Reykjavík harbour were bad. The harbour was exposed to onshore winds, especially from the north and west. It was impossible to unload ships straight onto a pier or dockside, and instead all the cargo had to be brought ashore in small craft which could dock alongside small timber piers. A lot of these small piers were built in the last century. Most of them were owned by merchants in the town, and often they ran straight down from their shops or warehouses.

Already in the mid-nineteenth century there were moves to improve the harbour. The first was in 1854 when a bouy was placed off the Akurey sandbank at the request of Captain Stíllhof of the mailboat Sölöven. Two years later a Danish engineer was engaged to make a study of the harbour conditions in Reykjavík and to make proposals for improvements. In the following decades further proposals were made, but the costs were too high and the town council considered them impractical.



Reykjavíkurbær á meðan á hafnarframkvæmdunum stóð, séð frá Hverfisgötu. Yst til hægri er Batteri (Ingólfsgarður) þar fyrir ofan býlið Sölvhóll, fjarst er Grandinn og Örfirisey.

Reykjavík harbour during the building operations, 1913–1917.

Kaupmannahöfn, Hugo Paulli að nafni. Hann athugaði aðstæður og komst að þeirri niðurstöðu að vegna mikilla sjávarfalla í Reykjavík yrði ráðlegast að gera hér dokkuhöfn með ytri höfn. Eins fór með tillögur Paulli og annarra á undan honum, kostnaðaráætlun þótti of há og málið féll niður um sinn.

Um aldamótin 1900, þegar þilskipa og togaraútgerð var hafin, var hafnarleysið mjög bagalegt og úrbóta þörf. Norskur verkfræðingur, Gabriel Smith, var árið 1906 fenginn til að gera nýjar athuganir og byggði hann tillögur sínar að nokkru leyti á hugmyndum Paulli, en þær voru þó mun ódýrari í framkvæmd.

Tillögur Smiths gerðu ráð fyrir hafnarkví undan miðbænum milli Granda og Batterís, með skjólgörðum frá Effersey til lands, suður af eyinni, gengt þriðja garðinum út frá Batterí, en hafnarmynni þar á milli.

Árið 1911 var lokasamþykkt um hafnargerð gerð í bæjarstjórn og var ákveðið að ganga í meginatriðum út frá tillögum Smiths. Verkið var boðið út og kom lægsta tilboð frá dönsku verkfræðifyrirtæki. N. C. Monberg, og þann 31. ágúst 1912 var ákveðið að taka því. Hljóðaði það upp á 1.500.000 danskar krónur og skyldi verkinu lokið 1. október 1916.

In 1896 a harbour engineer, Hugo Paulli, was brought over from Copenhagen. He made a study of conditions here and came to the conclusion that in view of the great tidal difference in Reykjavik it would be advisable to build docks inside a surrounding breakwater. Paulli's proposals met with the same fate as those of his predecessors: the cost was considered too high and the whole matter was shelved for the time being.

Around the turn of the century, with the dawn of the era of the decked fishing boat and the trawler, a proper harbour became more and more of a pressing need. In 1906 the Norwegian engineer Gabriel Smith was engaged to make a new survey. His proposals were based partly on those of Paulli, but the estimated cost was much lower.

Smith envisaged a dock area in front of the town centre between Grandi and Batterí. Two breakwaters were to run from Effersey, one to the mainland and another to the south, and the entrance to the harbour was to be between this one and a third one extending from Batterí.

In 1911 the town council finally approved a plan based mostly on Smith's report. Tenders were invited and the lowest estimate, from the Danish engineering firm N. C. Monberg was accepted on 31st August 1912. The fee was 1.500.000 Danish kroner and the job was to be finished by 1st October, 1916.



Fyrsta eimreiðin á Íslandi leggur á stað 17. apríl 1913, H.L.J.
A.Th. með eiv. Karjetti.

Fyrsta ferðin, Minør leggur af stað 17. apríl 1913.

Minør's first tour, April 17th 1913.

HAFNARGERÐIN

1913—1917

Flytja þurfti allar vélar og mest allt efni frá Danmörku og kom fyrsti farmurinn með skipi til Reykjavíkur í mars 1913. Með sama skipi kom N. P. Kirk verkfræðingur sem skyldi hafa yfirumsjón með framkvæmdunum.

Ákveðið hafði verið að taka grjót til uppfyllingar í höfnina í Öskjuhlíð en mól í Skólavörðuholti. Með fyrsta farminum kom ein eimreið, Minör, sem nota skyldi til að flytja uppfyllingarefnið. Um sumarið kom önnur eimreið, Pionér, til landsins. Járnbraut var lögð frá Öskjuhlíð og Skólavörðuholti niður að höfn. Lagðar voru tvær brautir, fyrri áfanginn var lagður frá Örfiriseyjargranda að Öskjuhlíð og var sú leið almennt kölluð „leiðin út á Granda.“ Síðari áfanginn lá um Norðurmýri niður að sjó og þar meðfram strandlengjunni að Batteríi, en þar greindist hún í tvær leiðir, lá önnur út á Batterísgarð, síðar Ingólfsgarð, en hin fram með höfninni. Járnbrautin lá utan við meginbyggð bæjarins.

BRAUTARBRYGGJUR

Á Grandanum og út frá Batteríi voru reistar brautabryggjur út í sjó, þar sem skjólgarðarnir áttu að standa, en nokkru hærri. Brautarbryggjurnar sem voru kallaðar „stillansar“ voru úr timbri og ekki ósvipaðar venjulegum

BUILDING OPERATIONS

1913—17

All the machinery and almost all the materials had to be brought from Denmark. The first shipment arrived in Reykjavík in March, 1913. N. P. Kirk, the engineer who was to direct operations, came on the same ship.

For filling the harbour it was decided to take stone from Öskjuhlíð and gravel from Skólavörðuholt. In the first cargo of equipment there was a locomotive, Minör, to be used to transport these materials. Another locomotive, Pionér, arrived in the summer. Tracks were laid from Öskjuhlíð and Skólavörðuholt down to the harbour. Two tracks were laid, first from Örfiriseyjargrandi to Öskjuhlíð (this was commonly known as „the way out to Grandi“), and then across Norðurmýri down to the sea and along the seafront to Batterí. There the line split into two, one branch going out along Batterísgarður, later called Ingólfsgarður, and the other along the harbour front. The line skirted the town centre.

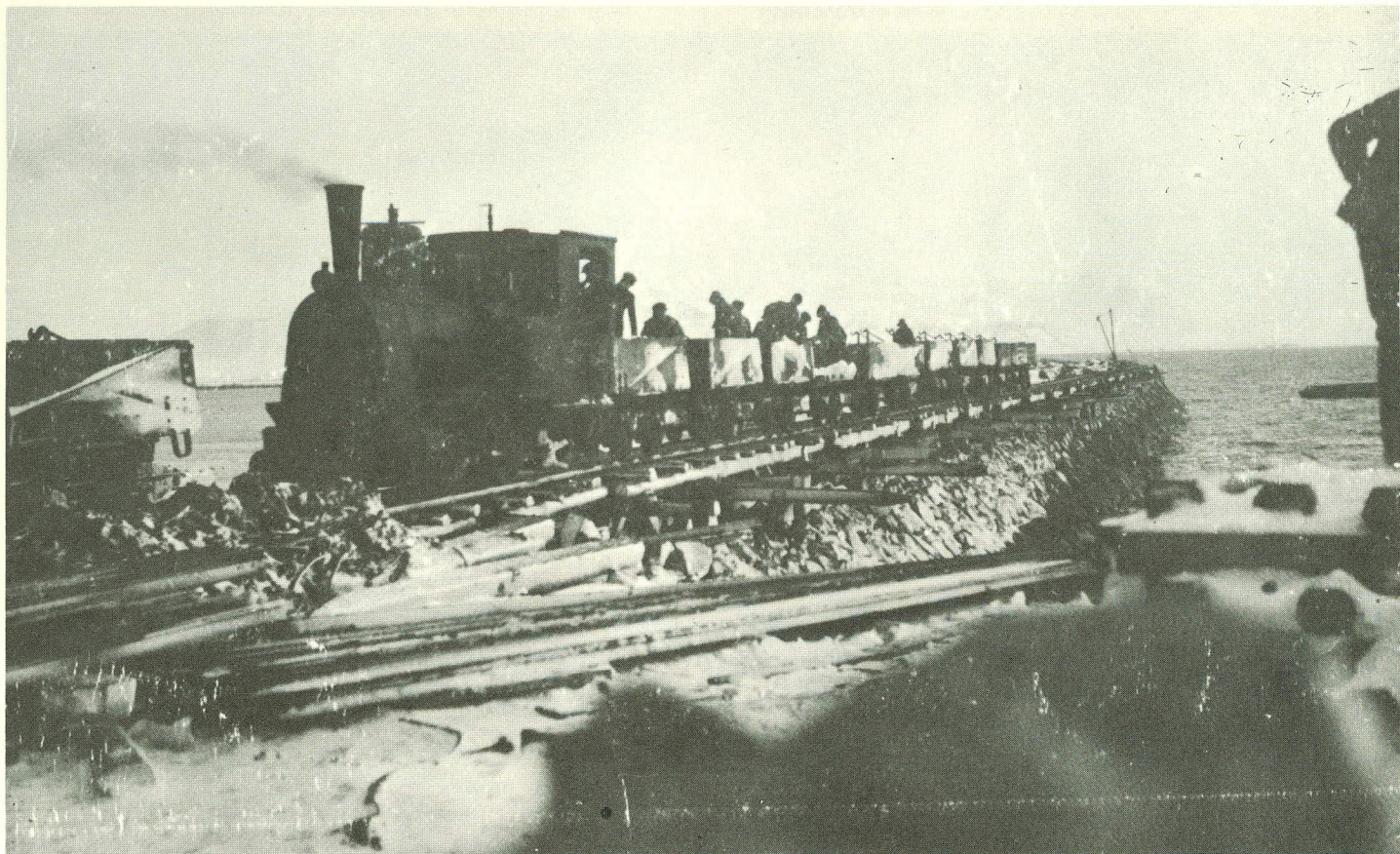
THE RAILWAY PIERS

Piers carrying railway tracks were built out into the sea from Grandi and Batterí where the breakwaters were to be, but standing higher out of the water. These piers, which were called „stillansar“ (scaffolding) were made of



Vinna við Batterí haustið 1914.

Batterímalet, v. 114
The work at the Batterí mole, autumn 1914.



Vinna að vetrarlagi.

A winter view.



Brautarpallarnir, stillansarnir byggðir.

The railway piers.

timburbyggjum. Brautarsporið var lagt út á bryggjurnar og var vagnalestunum ýtt út á bryggjuendann, eimreiðin losuð frá lestinni og færð aðeins aftur. Síðan var uppfyllingarefninu hvolft úr vögnunum og alltaf í átt til hafs. Á Grandanum í vestur, en á Batteríinu í austur. Á þennan hátt hlóðust upp malarhryggir sem grjóti var síðan hvolft yfir. Bryggjurnar voru lengdar eftir því sem verkinu miðaði áfram.

Reist var bækistöð, Hafnarsmiðjan, þar var bæði birgðastöð og skýli yfir eimreiðarnar. Stóð hún nálægt þar sem Miklartorg er nú.

HAFNARMANNVIRKIN

Þann 16. október 1917, afhenti Kirk fyrir hönd fyrirtækisins Monberg, bæjaryfirvöldum hafnarmannvirkin. Þá var lokið við Grandagarð, sem var steingarður 740 m á lengd; Norðurgarð, sem einnig var steinfylling, 492 m langur; Ingólfsgarð, 266 m langan steingarð, en meðfram honum var reist hafskipabryggja úr timbri. Hafnarmynnið var á milli Norðurgarðs og Ingólfsgarðs. Einnig var gert bólverk undan miðbænum og höfnin dýpkuð.

Verkið hafði tekið lengri tíma en upphaflega var gert ráð fyrir. Kom þar bæði að verkið tafðist af völdum heimsstyrjaldarinnar og einnig að framkvæmdir urðu meiri en gert var ráð fyrir í fyrstu. Að framkvæmdum loknum festi Reykjavíkurbær kaup á járnbrautinni með vögnum, byggingum og öðrum tækjum og einnig efni sem af gekk.

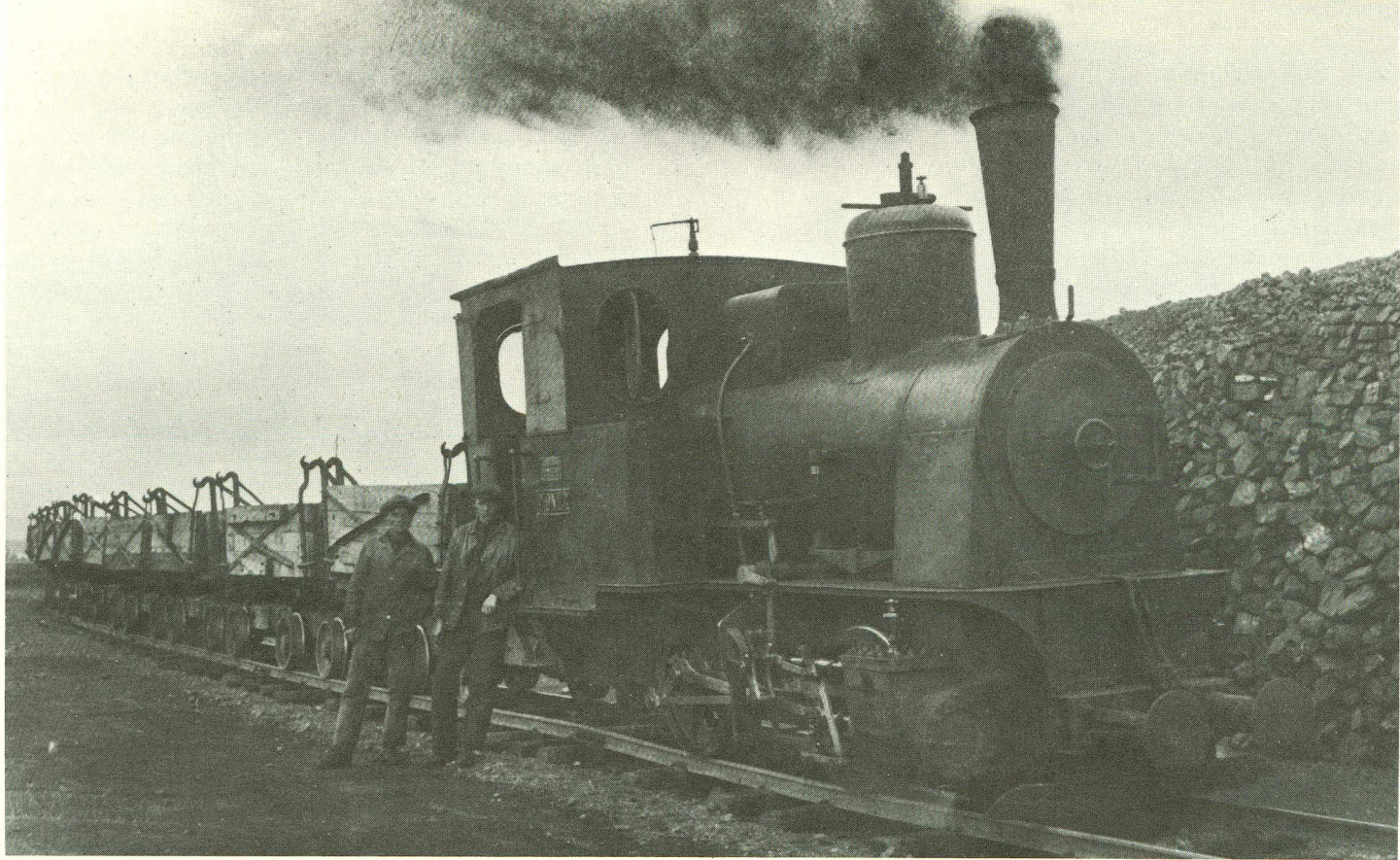
wood and were just like ordinary wooden piers, but with railway tracks running along the top. Trucks full of gravel were shunted out along these tracks and the locomotive was disconnected and moved back a little. The gravel was then tipped out of the trucks, always on the seaward side: towards the west on Grandi and the east on Batterí. In this way banks of gravel were built up, and later stone was put on top. As work proceeded the piers were extended.

A construction camp (Hafnarsmiðjan) with storehouses and shelters for the locomotives, was built near Öskjuhlíð.

THE HARBOUR STRUCTURE

On 16th October, 1917, Kirk, on behalf of the Monberg company, made the harbour over to the town council. The parts then complete were: Grandagarður (740 m), Norðurgarður (492 m) and Ingólfsgarður (266 m). These were built of stone and gravel, and running alongside Ingólfsgarður was a cargo-ship quay made of wood. The harbour entrance was between Norðurgarður and Ingólfsgarður. The sea-frontage in front of the town centre was also built up and the harbour was deepened.

The work had taken longer than was originally estimated. The delay was partly because of the war but also because there was actually more work than the estimates had allowed for. When the work was finished, the Reykjavík town council bought the railway lines and rolling stock, together with the buildings and other machinery and excess materials.



Eimreiðin Pionér, lestarstjórnir Guðmundur Guðmundsson og Páll Ásmundsson.

The locomotive Pionér, the engineers.

Næstu ár voru lestirnar lítið notaðar, en 1920—1922 var eimreiðin Pionér notuð við gerð Austurbakka. Hann nefndist einnig Kolabakki eftir kolakrananum Hegra sem verslunin Kol og Salt h/f reisti 1926. Járnbrautarlestirnar voru oft notaðar til annarra flutninga, m. a. fluttu þær olíu, timbur, kjöt og kol. Lestarstjórar voru þeir Páll Ásmundsson 1913—1928 og Óli Kærnedst 1913—1916.

EIMREIÐARNAR

Eimreiðarnar sem notaðar voru við grjót- og malarflutninga við hafnargerðina í Reykjavík, báru nöfnin Minör og Pionér. Báðar voru þær framleiddar hjá Arnold Jung, í Jungenthal bei Kirchen í Þýskalandi árið 1892. Árið 1910 var settur nýr ketill í Pionér og er það ártal stimplað á skjöld á hlið eimreiðarinnar.

Eimreiðarnar eru 4,9 m á lengd og 3 m á hæð og veга 13 tonn tómar en 15 fullhlaðnar, sporvidd var 90 cm. Þær voru ekki gerðar fyrir hraðan akstur, heldur var áhersla lögð á mikið dráttarafl. Hraðast mun Pionér hafa verið ekið á 50 km hraða á klst.

Ekki var hægt að snúa eimreiðunum við eða breyta stefnu þeirra á sporinu, og stóðu þær því báðar alltaf eins og þær voru settar á brautina í upphafi. Sneri framendi þeirra að Öskjuhlíð þannig að þær ýmist drógu farmvagnana eða ýttu þeim á undan sér. Pallvagnar voru hafðir undir grjót og kassavagnar undir mól og gátu allt að 27 vagnar verið í lest í einu. Út að Grandi voru farnar 7—8 ferðir á dag en 17 ferðir niður að Batteríi. Þegar

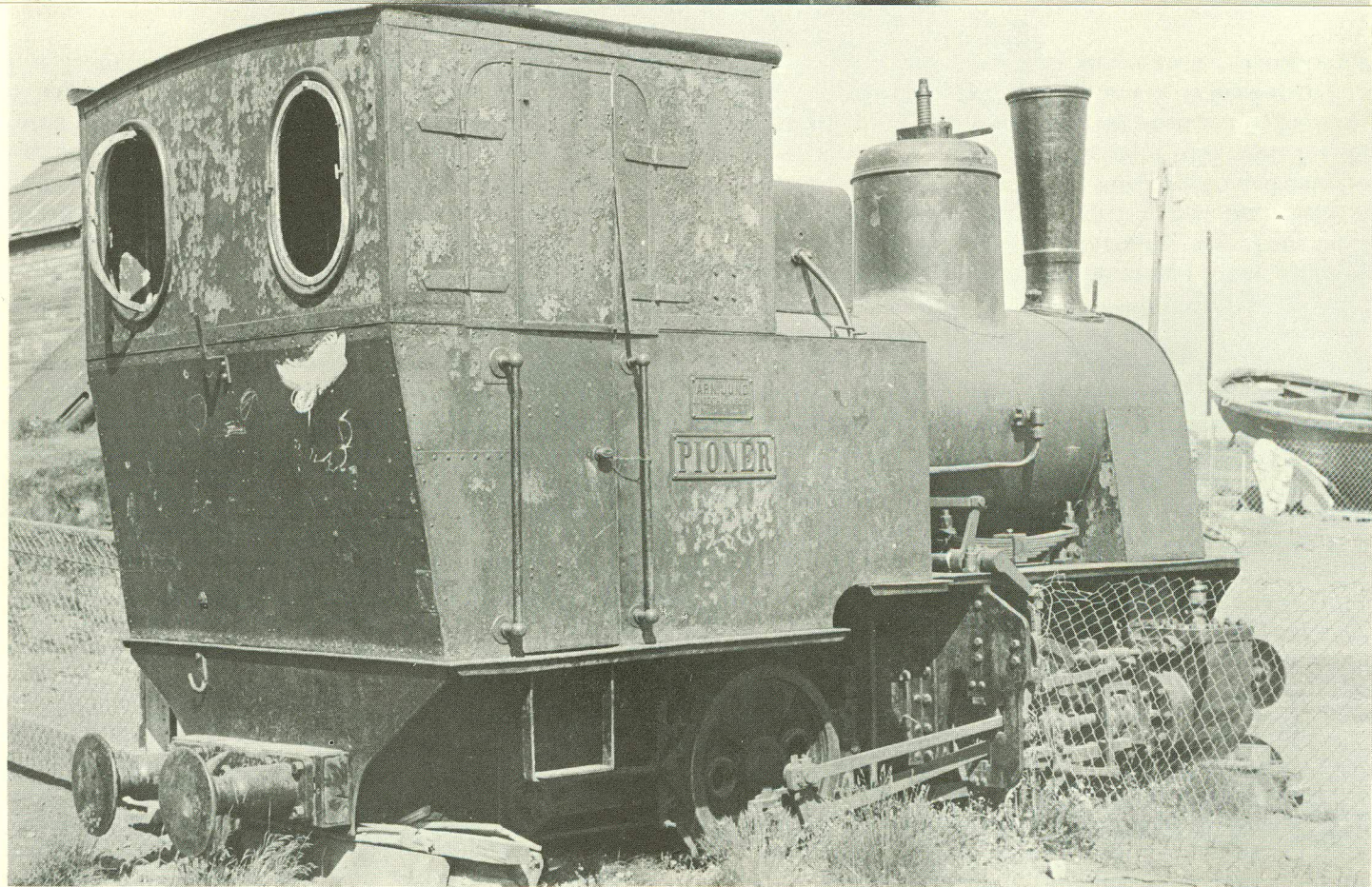
During the years 1920—22 the locomotive Pionér was used in the building of Austurbakki, Kolabakki. (This was also called Kolbakki since the firm Kol og Salt h/f (Coal and Salt Ltd.) built a crane for moving coal there in 1926.) The trains were often used for transporting various goods, including oil, wood, meat and coal. The drivers were Páll Ásmundsson (1913—28) and Óli Kærnedst (1913—16).

THE LOCOMOTIVES

The locomotives used in moving the gravel and stone for the harbour were called Minör and Pionér. Both were built in 1892 by Arnold Jung in Jungenthal bei Kirchen, Germany. In 1910 a new boiler was installed in Pionér, the date being stamped on a crest on the side of the locomotive.

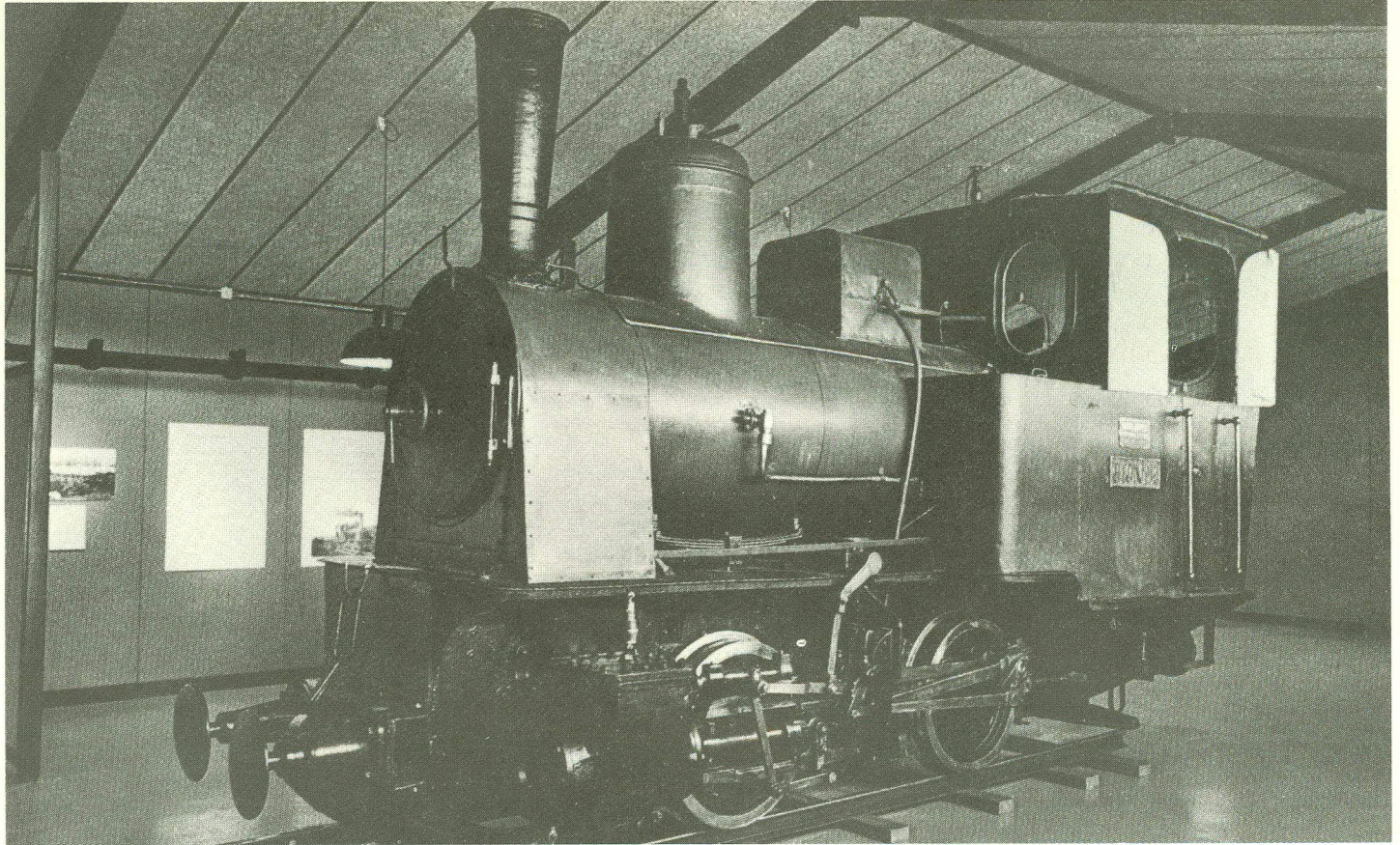
The locomotives were 4,9 m long and 3 m high. They weighed 13 tons empty and 15 tons fully loaded and had a gauge of 90 cm. They were designed not for speed but for pulling capacity. Pionér probably reached a maximum speed of 50 km/h.

The locomotives could not be turned round; once on the tracks they always faced the same way. They faced towards Öskjuhlíð and so either pulled the trucks or pushed them from behind. The stone was loaded onto flat open trucks, while trucks with sides were used for the gravel. Up to 27 trucks could be drawn at a time. Each day 7—8 trips were made to Grandi and 17 on the Batterí line. When the train crossed busy streets such as Laugavegur



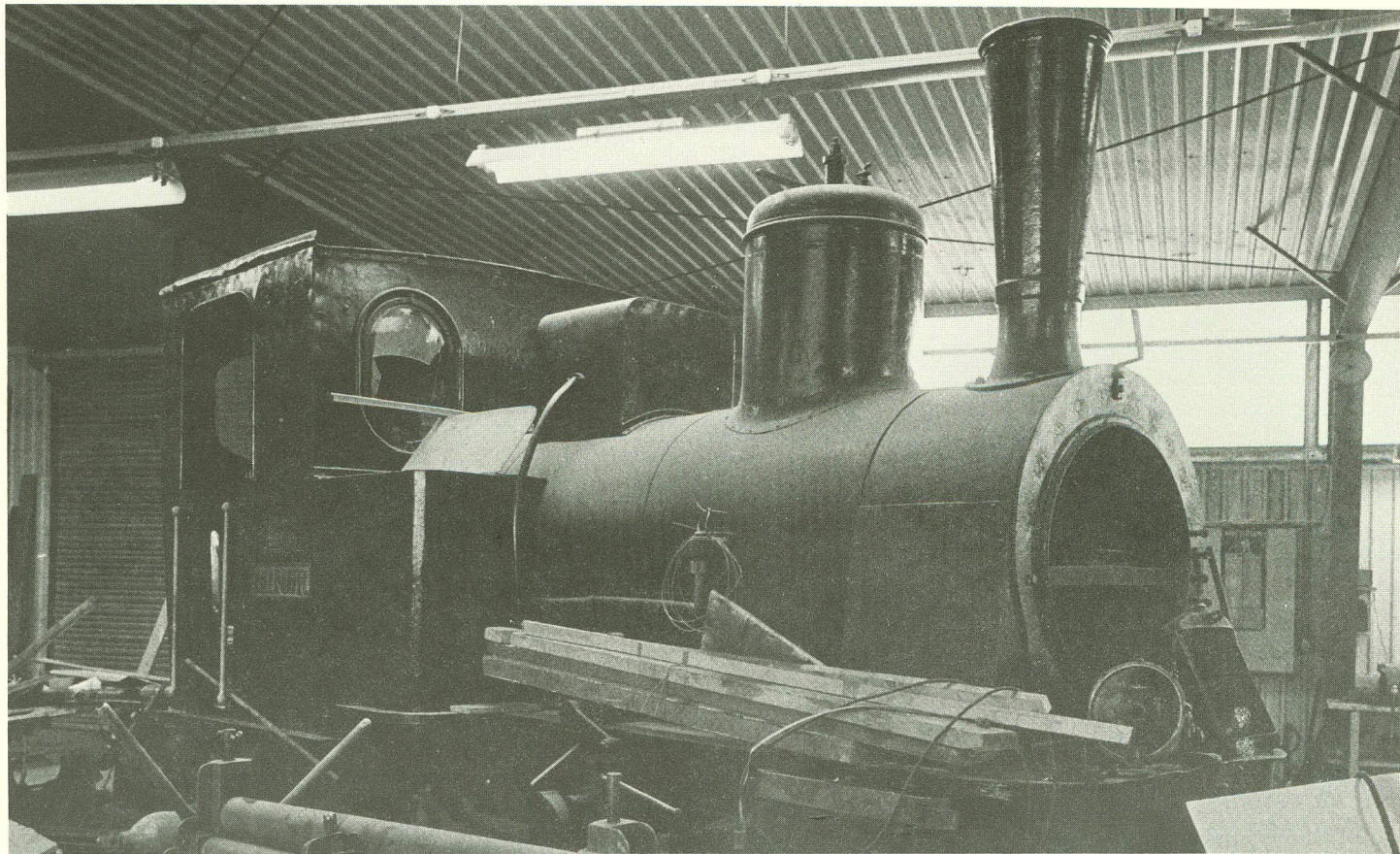
Eimreiðin Pionér í Árbæjarsafni áður en gert var við hana.

Pionér in the museum before the restoration.



Eimreiðin Pionér eftir viðgerð.

Pionér after the restoration.



Eimreiðin Minør í geymslu hafnarinnar.

Minør in the Harbour shed.

lestin fór yfir fjölfarnar götur eins og Laugaveg og Hverfisgötu, var eimpípan þeytt í viðvörunarskyni. Ekið var alla virka daga árið um kring og hvernig sem viðraði. Engin ökuljós voru á lestunum og brautin óupplýst, en litlar olíuluktir héngu framan og aftan á eimreiðunum.

Eimreiðarnar voru af algengri gerð sem mikið var notuð í iðnaði. Þær komu hingað frá Danmörku. Minör var slitnari og því ekki eins góður dráttarvagn og Pionér sem var í notkun allan þann tíma sem hafnargerðin stóð yfir.

Eimreiðin Pionér var til sýnis á Reykjavíkursýningunni 1961, á 175 ára afmæli Reykjavíkur. Síðan var eimreiðin flutt að Árbæjarsafni og þar stóð hún úti þar til að reist var yfir hana geymsluskemma veturinn 1975. Þá var hún ryðhreinsuð og máluð, en ketillinn var ekki hreyfður. Eimreiðin Minör er í vörslu Reykjavíkurhafnar.

Þegar járnbrautin var lögð niður árið 1928 voru vagnarnir seldir til Póllands, og síðustu brautarteinarnir voru teknir upp við Öskjuhlíð á stríðsárunum síðari.

TÆKNILEGAR UPPLÝSINGAR

Lengd 4,9 m; hæð 3 m; þyngd fullhlaðnar 15 tn; þyngd, tómar 13 tn; vatnsgeymar í undirvagni tóku 1,5 tn af vatni; kolageymar ca 0,5 tn, en það var álika og kolaeyðslan á dag; lokubúnaður af Walschaerts-gerð; gufuþrýstingur 180 pund á ferþumlung; afl gufuvélar 150 hestöfl; þvermál aflhjóla 78 cm; sporvidd 90 cm.

and Hverfisgata, a whistle was blown to warn people to keep clear. The trains ran every working day throughout the year, no matter what the weather. The tracks were not lit up and there were no headlights on the trains, but there were small oil lamps at each end of the locomotives.

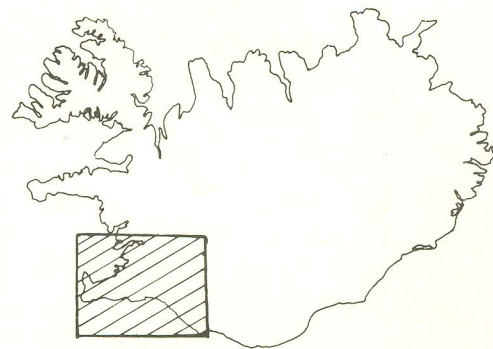
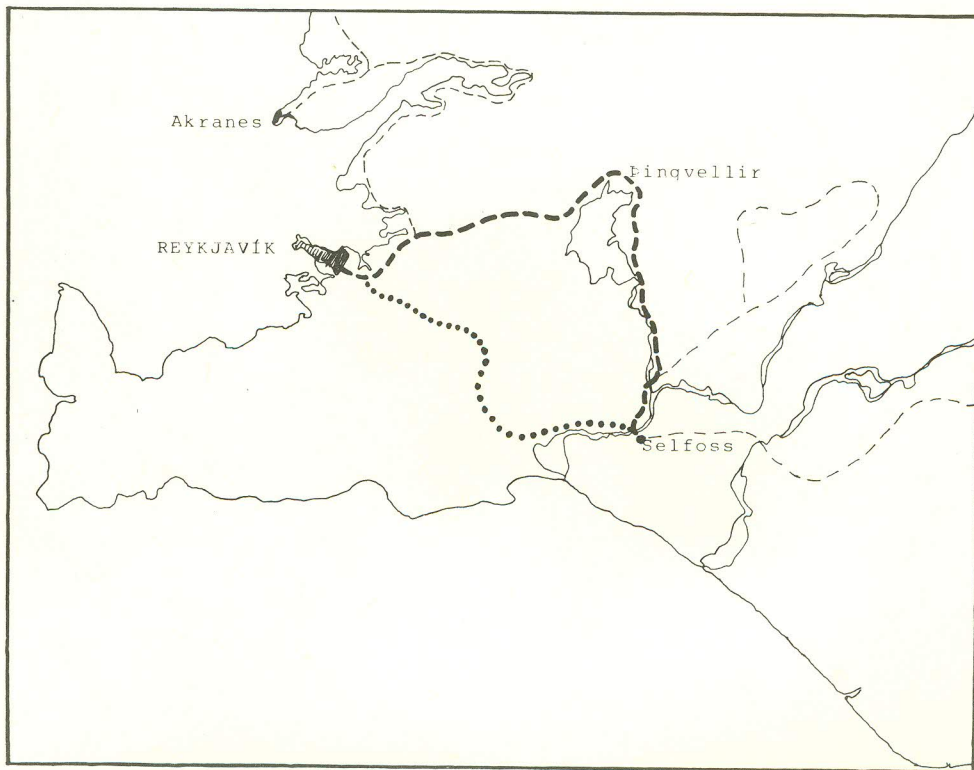
Locomotives of this type were commonly used for industrial purposes. These two were both brought from Denmark. Minör had been used more previously and so was not as powerful as Pionér. Pionér was used throughout the harbour building operations.

In 1961 Pionér was put on display in the Reykjavík Exhibition as part of the 175th anniversary celebrations. Later it was moved to the Árbær Museum where it stood out of doors until the shed was built in the winter of 1975. Then it was cleaned and repainted, but the boiler was left untouched. Minör is in the possession of the harbour authorities.

When the railways were discontinued in 1928 the trucks were sold to Poland, and the last stretches of track on Öskjuhlíð were torn up during the last war.

TECHNICAL DATA

Length 4.9 m; height 3 m; weight 15 tons (fully loaded), 13 tons (empty). Capacity of water tanks 1.5 tons; of the coal-box 0.5 ton (this was about one day's supply). Walschaerts-type valve mechanism; steam pressure 180 lb/sq in; power 150 hp; diameter of driving wheels 78 cm; gauge 90 cm.



- — —: Áætlun um jærnbraut 1906.
Planned routes 1906.
- - - -: Hugsanlegar hliðarlínur.
Possible branch lines.
- : Áætlun um jærnbraut 1924.
Planned routes 1924.

Uppdráttur af fyrirhuguðum jærnbrautarleiðum, 1906 og 1924.

Map of planned railway routes, 1906 and 1924.

HUGMYNDIR UM JÁRNBRAUT Á ÍSLANDI

Strax upp úr aldamótum voru uppi hugmyndir um að leggja járnbraut hér á landi.

Að frumkvæði Hannesar Hafstein ráðherra var sumaríð 1906 athugað hvaða leiðir kæmu til greina. Var í fyrstu hugsað um að koma á samgöngum frá Reykjavík austur fyrir fjall. Gerð var áætlun um braut sem lægi frá Reykjavík yfir Kjalarnes og Mosfellssveit, yfir Mosfellsheiði og niður á Þingvöll, niður með Soginu að Selfossi. Mögulegt yrði þá að tengja hliðarlínur við þessa leið, svo sem áframhaldandi leið yfir Kjalarnes og Kjós á Akranes og upp í Borgarfjarðarhéruð. Einnig mætti halda lengra austur frá Selfossi og tengja Rangárvelli við þetta samgöngukerfi.

Rannsóknnum var haldið áfram næstu árin, svæðið athugað nánar, m. a. að vetrarlagi með tilliti til snjóa, og kostnaðaráætlanir gerðar.

Árið 1913 hélt Jón Þorláksson verkfræðingur áfram athugunum og gerði hann m. a. samanburð á rafknúinni lest og lest sem gekk fyrir kolum eða olíu.

Fyrsti bíllinn hafði komið til landsins árið 1904 en það var ekki fyrr en um 1920 sem þeim fjölgaði verulega. Um það leyti var farið að aka austur fyrir fjall að sumri til.

Árið 1921 ákvað Alþingi að láta rannsaka að nýju járnbrautarlagningu um Suðurland og danskur verkfræðingur gerði athuganir á árunum 1922—1923. Hann

PLANS FOR RAILWAYS IN ICELAND

As early as the beginning of this century, the idea of building railways in Iceland was being considered.

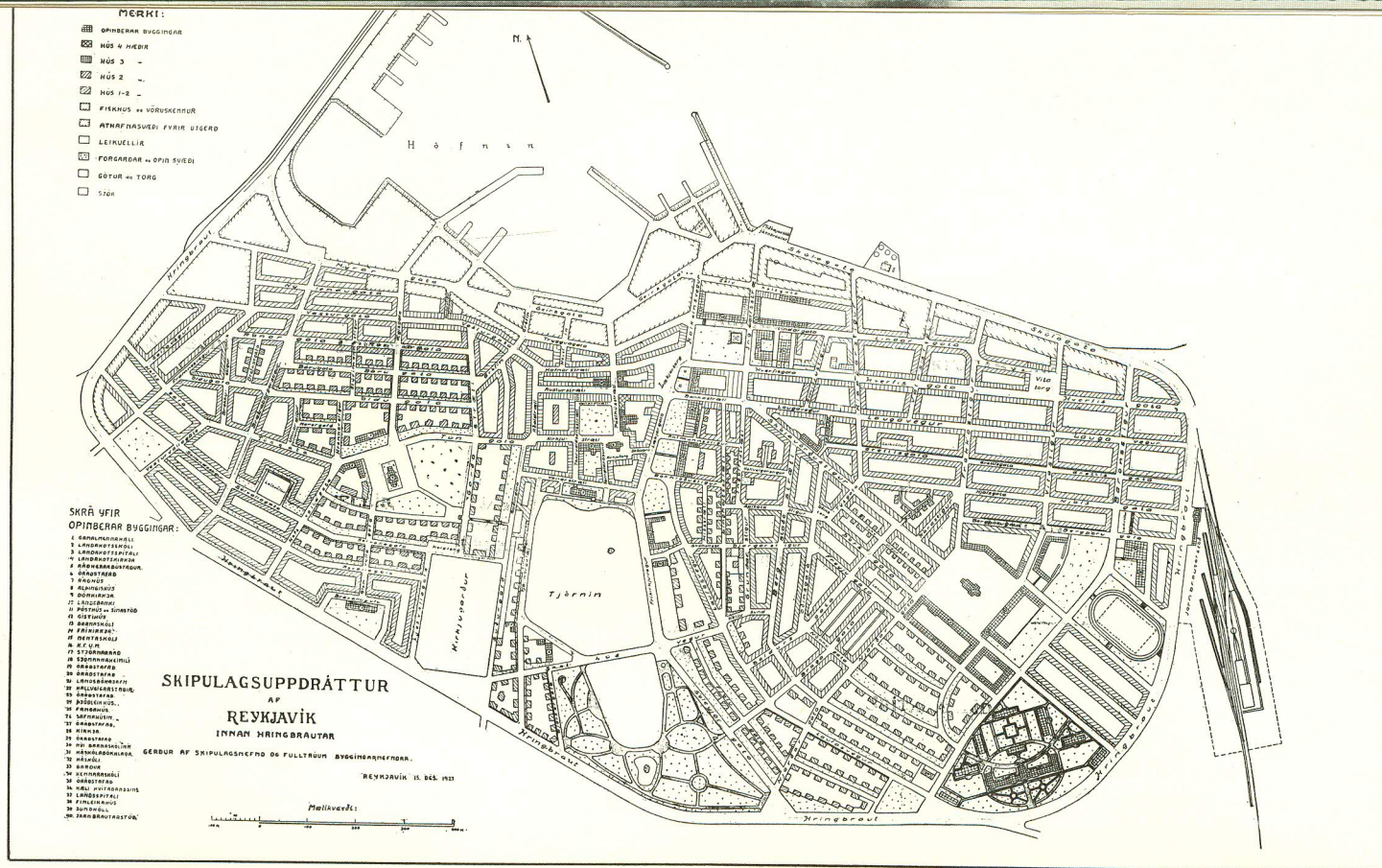
Possible routes were investigated in the summer of 1906 at the instigation of the prime minister, Hannes Hafstein. At first the plan was to open up a line between Reykjavík and the southern lowlands. The line was to go from Reykjavík to Kjalarnes and Mosfellssveit, then over Mosfellsheiði to Þingvellir and along the Sog river to Selfoss. (To this could be added branch lines and a continuation from Kjalarnes through Kjós to Akranes and up into Borgarfjörður). The line could also be extended east from Selfoss to bring Rangárvöllur into the system.

Surveys of the route, with particular regard to winter snowfalls, were made over the next few years, and cost estimates were drawn up.

In 1913 the engineer Jón Þorláksson continued these surveys and also made a comparison between oil- and coal-powered systems.

The first car in Iceland arrived in 1904, but it was not until about 1920 that the number of cars increased significantly. About that time, people began driving to the south across Hellisheiði during the summer.

In 1921 the Alþingi decided to have the whole matter of railways looked into again, and a Danish engineer worked



Skipulagsuppráttur af Reykjavík 1927. Þar var gert ráð fyrir járnbrautarstöð í Nordurmýri.

Reykjavík town plan of 1927. The railway station as planned in the eastern part of the town.

komst að þeirri niðurstöðu að brautin ætti að vera sem styst og lagði því til að hún yrði lögð um Þrengsli, niður að Selfossi. Þótti þetta ódýr og heppileg lausn.

Á þessum árum fjölgaði bílum ört og umferð utan Reykjavíkur jókst mjög. Kostnaður við að leggja bílvegi um landið var borinn saman við kostnað við að leggja járnbraut og virtist járnbraut þá hagstæðari.

Á skipulagsupprætti fyrir Reykjavík frá 1927 var gert ráð fyrir járnbraut með brautarstöð í Norðurmyri (austan Snorrabrautar).

Árið 1931 var endanlega fallið frá áætlunum um járnbraut. Bílaumferð hafði aukist mjög og þörfin á góðum bílvegum var orðin mjög brýn. Var ákveðið að láta vegagerðina hafa forgang, og að leggja bílveg austur fyrir fjall í staðinn.

HEIMILDIR/BIBLIOGRAPHY

Th. Krabbe: Islands og dets tekniske udvikling. Kaupmannahöfn 1946.

Þorleifur Þorleifsson: Járnbrautin í Reykjavík 1913-1928. Saga 1973.

Helgi Þorláksson: Hólmurinn við Reykjavík. Reykjavík í 1100 ár. Reykjavík 1974.

Þorleifur Einarsson: Jarðfræði Reykjavíkur og nágrennis. Reykjavík í 1100 ár. Reykjavík 1974.

Knud Zimsen: Úr bæ í borg. Reykjavík 1952.

at a survey during the years 1922—23. His conclusion was that the shortest possible line should be built, running across Þrengsli to Selfoss. This seemed a cheap and convenient solution.

At that time car ownership and the volume of traffic outside Reykjavík were increasing very quickly. The cost of building a road around the country was compared with that of the railway, and the railway seemed the cheaper option.

In 1927 a plan for the development of Reykjavík took account of the proposed railway line and included a site for a railway station in Norðurmyri (to the east of Snorrabraut).

The plans for a railway were finally abandoned in 1931. By then road traffic had increased heavily and there was a great need of good roads. It was decided to give road-building priority and to build a road over Hellisheiði instead.

LJÓSMYNDIR OG KORT

Forsíða *Ljósm./Photo* Peter Ottosson.

- Bls. 2 Hafnarstjórinn í Reykjavík.
— 3 Konunglega bókasafnið í Kaupmannahöfn.
— 4 Árbæjarsafn. *Ljósm./Photo* Collection Viollet, París.
— 6 Árbæjarsafn.
— 8 Árbæjarsafn.
— 10 Árbæjarsafn. *Ljósm./Photo* Árni Thorsteinsson.
— 12 Árbæjarsafn.
— 14 Árbæjarsafn.
— 16 Árbæjarsafn.
— 18 *Ljósm./Photo* Leifur Þorsteinsson.
— 19 *Ljósm./Photo* Peter Ottosson.
— 20 *Ljósm./Photo* Peter Ottosson.
— 22 Árbæjarsafn.
— 24 Borgarskipulag Reykjavíkur.



Árbæjarsafn 1982.

Umsjón með útgáfu, Guðný Gerður Gunnarsdóttir.

Prentun Oddi hf.