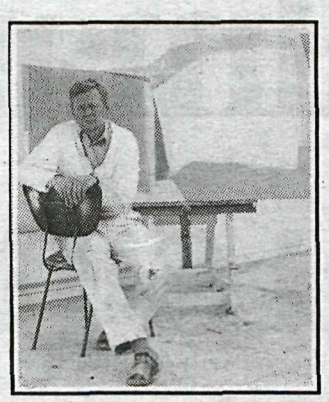
E F N I

LESBÓK
MORGUNBLAÐSINS

Útgefandi: Hf. Árvakur, Reykjavík. Framkvstj.: Haraldur Sveinsson. Ritstjórar: Matthías Johannessen, Styrmir Gunnarsson. Aðstoðarritstjóri: Björn Bjarnason. Ritstjórnarfulltr.: Gísli Sigurðsson. Auglýsingar: Baldvin Jónsson. Ritstjórn: Aðalstræti 6. Sími 691100.



Forsíðan

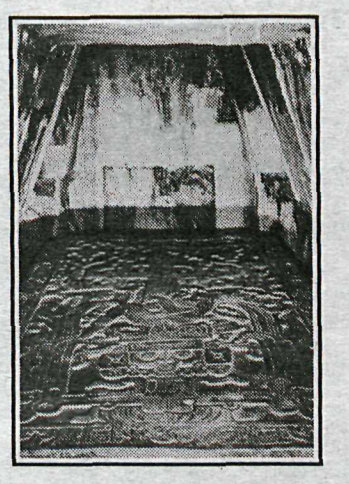
er af nýju málverki eftir Björn Birni listmálara og myndlistarkennara og sjálfur situr listamaðurinn framan við verkið. Myndin er birt í tilefni sýningar Björns Birnis á Kjarvalsstöðum, sem verður opnuð í dag. Ennfremur vísast til samtals við Björn á bls 8.

Ljósm.:Lesbók/Sverrir

Hjálmar

Jónsson, kenndur við Bólu, er á dagskrá núna vegna þess að senn kemur út hjá Menningarsjóði ný bók dr. Eysteins Sigurðssonar um Bólu-Hjálmar, þar sem gerð er gagnger úttekt á ævi og skáldskap Hjálmars. Hér er birtur kafli úr bókinni.





Goðin

skal eigi egna - það vita menn á Yucatan-skaga í Mexíkó. Þar eru margar og merkar minjar úr fortíðinni og á þessum fjörru slóðum var Andrés Pétursson á ferðinni og segir frá reynslu sinni.

KRISTJÁN FRÁ DJÚPALÆK

Kvæði um frið

Öll þráum við frið,
sköpum helsprengju.
Þráum frið,
leikum að eldflaugum.
Blinda olli dauða Baldurs
hins hvíta áss.
Hugsjón friðarboðenda
sýnist ekki vinmörg.
Ó, að orustugnýrinn
mætti breytast í friðarsöng.
Sérhver hátíð verða friðarhátíð.
Höður fá sjón.

Maðurinn

Í fyrstu var jörðin
friðsæll staður.
Þá hljóp fjandinn í spilið!
Það fæddist maður.

Og allt sem hann gerði
og allt sem hann sagði
til óhappa varð
á augabragði.

Afskipti manns
verða engu að liði.
Lífið bjargar sér
sé það látið í friði.

Ég verð

Mér var kennt að fyrir ofurefli
ég ætti að beygja mig og það án hiks.
Ég hlýddi því og hverja stundu síðan
ég horfi í skelfing til þess augnabliks.

Því eðli mitt er uppreisn, stríð gegn valdi,
en einnig geigur við hin bitru sverð.
En rödd þó stöðugt hljómar mér í huga
á hiksins stund: Ég verð. Ég verð.

Skortur á samgönguleysi

Vega- og gatnagerð eru meðal þess sem menn geta rifist um endalaust; ekki er það sízt ómetanlegt að hafa slíkan efnivið í deilumál þegar þyngist brúnin á skammdeginu með hverjum drottins degi. Oft kveða menn sér hljóðs vegna þess að vegi eða götur vantar og vænlegast er víst að hnippa í þingmenn, sem eiga að keppa hver við annan í skæklatogi og kjördæmapoti. Hitt er þó einnig til, að menn fyllist heilagri vandlætingu og mótmæli vegum eða götum. Þess er skemmst að minnast að mikill hugsjónamaður og ljósmyndari á láði og úr lofti, Björn Rúriksson, kvartaði sárlega yfir nýtilkomnum skorti á samgönguleysi norður á heiðum. Mátti af máli hans skilja, að þarna hafi hálendið verið skorið í tvennt eins og þegar dúkur er ristur með hníf og þjötlurnar sín hvorum megin fjúka þá ugglaust út í veður og vind.

Þetta mál hefur vissulega tvær hliðar. Ég ber virðingu fyrir einlægri aðdáun Björns á fegurð hálendisins og get verið honum sammála um, að vegur yfir ósnortið land er ekki nein staðarprýði út af fyrir sig. En þá vaknar sú spurning, hvort landið eigi að vera svo ósnortið, að mannvirki sjáist yfirhöfuð ekki þar sem byggð þrýtur. Mér þætti sú stefna nokkuð öfgafengin og hún samræmist illa lífsvenjum fólks á vélaöld. Þá yrði að fjarlægja öll sæluhús, eða grafa þau í jörð til þess að þau skæru sig ekki úr. Ég skal játa, að mér finnst háspennumöstrin frá Sigöldu og allar götur vestur í Hvalfjörð til lýta, þótt mestanpart sé á eyðimörk; það ber miklu meira á þeim en veginum, sem kenndur er við línuna. En ef við eigum að geta nýtt gögn og gæði landsins með þeirri tækni, sem stendur til boða, er víst ekki um annað að gera en kyngja þessu. Það er þó alveg víst, að þegar við Björn tökum myndir af Skjaldbreið, Hlöðufelli og Jarlhettum, reynum við að láta ólukkans möstrin hvergi sjást.

Kosturinn við hálendisvegi — og meðal annarra þennan nýja veg úr Húnaþingi suður á Arnarvatnsheiði — er sá, að nútímafólk mun fyrir vikið kynnast þessum kynngimögnuðu slóðum, sem Björn lýsti á myndrænan og rómantískan hátt í grein sinni. Það er svo annað mál, að vegalagning sem þessi getur orðið hreint náttúruslys, ef leiðarvalið er skrifborðsvinna og reglustikan ræður. Öræfaveg þarf að leggja í landið með nánast myndrænni tilfinningu; þótt aðstæður leyfi vegalagningu, sem liti út tilsýndar eins og beint strik, ber að forðast slík vinnubrögð. Þar með er vegurinn orðinn meiri aðskotahlutur en hann þarf að vera og alveg í ósátt við umhverfið. Yfirleitt gerðist það ekki á meðan vegir voru lagðir með handverkfærum; þá var sveigt fyrir lautir og hóla og landið varð ekki eins og það hefði verið skorið í tvennt. Það er trúlega þesskonar náttúruslys, sem orðið hefur norður á heiðum og það ber að harma. En ég vil ekki taka undir fordæmingu á því, að þarna sé lagður vegur, ellegar einhverjir vegaspottar út frá honum.

Í þéttbýlinu, þar sem helmingur þjóðarinnar hefur kosið sér búsetu, er einatt verið að mótmæla vegum. Frægasta dæmið þar um er löngu fyrirhuguð aðalbraut inn í Reykjavík um Fossvogsdal. Líklega verður hún aldrei að veruleika vegna andstöðu Kópavogsbúa og fleiri. Einnig mótmælti fólk í Breiðholti fyrirhuguðum vegi úr Arnarnesi í Garðabæ og uppá Suðurlandsbraut. Gæti virzt þó nokkur tvískinnungur í því að vilja búa í borg, en fjarri vegum og götum.

Hitt er að sjálfsögðu margfalt algengara í þessu þéttbýli, að hrópað sé á götur vegna þess að þær vantar sárlega. Í meira en áratug vorum við búin að hrópa á Reykjanesbrautina, sem flytur nú daglega meiri umferð en Hafnarfjarðarvegurinn og er ljóst að ekki nægir að hafa eina akrein í hvora átt. Þetta er fárra kílómetra spotti og hefði ekki verið nokkurt mál að fá jafn langan veg með nokkrum brúm einhversstaðar á útkjálkum landsins til að friða — og halda kyrrum á sínum stað einu eða tveimur atkvæðum. Þannig eru tryppin rekin og allir eiga að gera sér það að góðu samkvæmt lögmáli skæklatogsins. Þingmenn Reykjavíkur virðast aftur á móti ekki þurfa að beita sér, þótt samgöngur í þeirra kjördæmi séu í ólestri. Þeir vita að atkvæðin flytja ekki í burtu.

Samgönguvandræðin innan Reykjavíkur eru m.a. fólgin í því, að menn hafa kosið að stinga hausnum í sandinn og leiða hjá þá staðreynd, að fólk þarf einhversstaðar að geta lagt bílum. Í stað þess að sjá fyrir þeirri þörf eru lögregluþjónar hafðir í vinnu við að hundelta bíleigendur með sektum. Á Laugaveginn vantaði engar hellulagningar, heldur bílastæði og sama er að segja um miðbæinn. Það ástand á eftir að versna með nýja ráðhúsinu. Jafnvel á nýjum stað eins og í Kringlu, klikka menn á þessu grundvallaratriði í nútíma borgarskipulagi. Samgönguæðin sunnan að og yfir Öskjuhlíð er skólabókardæmi um yfirgengilegt klúður, eða líklega það sem nú er nefnt sérfræðingafúsk. Á annatímum strandar allt heila klabbið þarna, enda gert í að láta það stranda, m.a. með umferðarljósum við gatnamót Suðurhlíða í stað þess að byggja undirgöng, sem er eina nothæfa lausnin. Öll Skógarhlíðin er samfellt klúður og dæmigert, að þar var bætt við hálfri akrein í sumar, sem var vitaskuld ekki til neins. Það er þó fagnaðarefni, að þetta er allt til bráðabirgða; fyrir skömmu var kynnt ný lausn gatnamálastjóra og sýnist hún svipuð hliðstæðum samgöngumannvirkjum í erlendum borgum.

Vegagerðarmenn í þéttbýlinu eru ákaflega elskir að kantsteinum; jafnvel svo að þeir reyna að koma þeim fyrir á miðjum vegum og búa til eyjar, sem þjóna engum tilgangi, en safna aftur á móti snjó og klaka á veginn og eru í alla staði til óþurftar.

Mér finnst augljóst, að umferðarkerfi í borg þurfi að vera hliðstæða við vel smurða vél, sem greiðir fyrir umferð og stuðlar að lágmarks orkunotkun. En sérfræðingarnir eru á annarri skoðun. Sem stendur eru þeir með ljósadellu og ljósin eru samstillt á þann veg, að allir verða að stöðva á sem flestum ljósum til þess að umferðin gangi hægt og með hámarks bensíneyðslu.

Sé þessu kerfi líkt við vél, þá er hún bæði afkastalítil og eyðslufrek, enda viljandi vanstillt og stundum á mörkum þess að bræða úr sér.

GÍSLI SIGURÐSSON