

BYGGÐASAFNIÐ HVOLI, DALVÍK

Lítið kver um
mjólkurflutninga í Svarfaðardal



Smárit
Byggðasafnsins á Hvoli, Dalvík

Áður útkomin Lítil kver:

1. Lítið kver um handverksmenn í Svarfaðardal,
á Upsaströnd, Dalvík og Árskógsströnd.
2. Lítið kver um skemmtun og dægradvöl í Svarfaðardal og nágrenni.
3. Lítið kver um Jóhann K. Pétursson Svarfdæling.
4. Lítið kver um Kristján Eldjárn og Svarfaðardal
5. Lítið kver um Þjóðsögur í Svarfaðardal

Texti: Solveig Brynja Grétarsdóttir íslenskufræðingur
Myndir í kverinu eru eign Héraðsskjalasafns Svarfdæla að þremur undanskildum
Ljósmynd á forstöðu: Friðþjófur Þórarinsson og Sveinn Jónsson að starfi. Þórey
Friðbjörnsdóttir í framsætinu. Ljósmyndari óþekktur. Í eigu Sveins Kristinssonar
Ljósmynd á baksíðu: Mjólkurbrúsar í kælingu á Hnjúki. Ljósmyndari/eigandi:
Jón Baldvinsson
Mynd á bls. 6: Ljósmyndari Jónas Hallgrímsson. Eigandi Júlíus Jónasson
Útgefandi: Byggðasafnið á Hvoli, Dalvík
ISBN 978-9979-9900-4-8
Prentvinnsla: Ásprent
Dalvík 2020

Formáli

Samkvæmt lögum ber byggðasöfnum að leggja rækt við sögu síns starfsvæðis og sinna rannsóknnum á henni. Byggðasafnið Hvoll hefur áður gefið út 5 sérrit í ritröðinni *Lítill hver*. Að þessu sinni er kverið unnið í samstarfi við Héraðsskjalasafn Svarfdæla þar sem efni og ljósmyndir koma að mestu úr safnkosti þess. Verkefnið á sér langan aðdraganda og hafa margir lagt hönd á plóg til að gera það að veruleika, eiga þau öll miklar þakkir skildar. Það er ljóst að mjólkurflutningar í Svarfaðardal hafa hafa fyrstu áratugina orðið drjúg búbót í samfélagi þess tíma og margir tengja við þá tilfinningar og minningar. Það er í raun ótrúlegt til þess að hugsa að ekki sé lengra um liðið frá þessum

frásögnum í ljósi örra tæknibreytingar samtímans. Brynja hefur sinnt verkefninu af mikilli alúð og áhuga og hefur m.a. nýtt sér gjörðabækur, dagbækur, ljósmyndir og viðtöl til þess að draga upp raunsæja og skýra mynd af aðstæðum og sögum mjólkurflutningamanna og aðstandenda þeirra. Samhliða útgáfu þessa rits verður opnuð vefsíða á heimasíðu héraðsskjalasafnsins, þar sem finna má ítarefni um mjólkurflutninga, fleiri myndir og annað tengt efni. Það er von okkar allra að lesendur verði margs fróðari eftir lesturinn.

*Björk Hólm Þorsteinsdóttir
Forstöðumaður safna og
Menningarhússins Bergs*

Um höfundinn

Höfundur sérritsins er Solveig Brynja Grétarsdóttir, fædd og uppalin á Fljótsdalshéraði. Brynja, eins og hún er jafnan kölluð, er íslenskfræðingur og kennari að mennt. Hún fluttist til Dalvíkur 1970 og kenndi í 4 ár við Dalvíkurskóla. Einn af fyrstu mjólkurbílstjórunum, Gestur Hjörleifsson, var tengdafaðir hennar og í Dalvíkurskóla kynntist hún Jóhanni Jónssyni í Arnarhóli og báðir þessir menn kunnu frá mjólkurflutningum í Svarfaðardal að segja. Seinna gerðist það svo að Jóhann, Halldór Gunnlaugsson og Stefán Björnsson í Lambhaga komu að máli

við hana og báðu hana um að skrá frásagnir þeirra af mjólkurflutningum í Svarfaðardal. Úr því varð grein sem birtist í Súlum árið 1983. Löngu síðar hringdi þáverandi forstöðumaður Bóka- og héraðsskjalasafns Svarfdæla, Laufey Eiríksdóttir, í Brynju og fékk hana til að flytja fyrirlestur um efnið í Menningarhúsinu Bergi í desember 2016. Ljósmyndahópur sem starfræktur er á héraðsskjalasafninu hafði þá nýverið unnið með ljósmyndir tengdar mjólkurflutningum og áhugi á efninu vaknað á nýjan leik.

Saga samtaka og þrautseigju

Í desember 2016 ræddi ég um mjólkurflutninga úr Svarfaðardal til Dalvíkur og Akureyrar árin 1934-1970 á hádegisfundi í Bergi á vegum Bóka- og Héraðsskjalasafns Dalvíkurbyggðar. Þá gafst ekki tími til að ræða þátt bílstjóranna í þessu ferli svo nokkru næmi. Mér þótti það miður, því árin 1980-1981, er ég tók viðtal við nokkra þeirra og rakti síðan helstu atriði úr sögu flutninganna í grein sem birtist í Súlum tveimur árum síðar, varð mér ljóst að án fádæma elju þeirra og þrautseigju hefði þetta framtak aldrei heppnast eins og það gerði. Samstaða bændanna og framlag þeirra til flutninganna var að vísu aðdáunarvert en þess ber að gæta að þeirra var hagurinn að koma mjólkinni í sölu.

Að ýmissa álitum varð þetta hjargráð til að koma í veg fyrir að allnokkrir bændur flosnuðu upp af jörðum sínum vegna bágs efnahagsástands í þjóðarbúskapnum í kreppunni eftir fyrri heimstyrjöldina. Það var reyndar engin nýjung á 4. áratug aldarinnar að Svarfdælingar tækju höndum saman um hagsmunamál sín. Þeir sem ekki hafa heyrt af átaki þeirra við brúarsmíðar og vegalagningu um sveitina ættu að fletta upp í Sögu Dalvíkur II og lesa kaflann Samgöngumál (bls. 75 o.áfr.). Þar var ekki einungis rudd braut fyrir ökutæki af ýmsum toga heldur einnig skapað fordæmi fyrir frekari ávinningum í krafti samstöðu.



Brúsapallur við Hrafnstaðakot í Svarfaðardal 1948. Magnús Jónsson bóndi stendur við pallinn. Bærinn á Hrafnstöðum í baksýn.

Metnaður og samkennd



Snjóþungur vetur - myndin er tekin við Dæli í Skíðadal

Í þeirri sögu mjólkurflutninga sem hófst sumarið 1934 sést glögglega sá metnaður sem svarfdæliskir bændur höfðu til þess að senda góða mjólk til Mjólkursamlagsins. Þau mál voru jafnan rædd á aðalfundum Mjólkurdeildarinnar og nákvæmar tölur frá samlaginu af árangri liðins árs lesnar upp. Er á leið voru Svarfdælingar oft meðal þeirra bænda í Eyjafirði sem skiluðu hreinustu og feitustu mjólkinni.

Mjólkurbílstjórnarnir og aðrir þeir sem að flutningunum komu voru hins vegar bara starfsmenn á launum og höfðu ekkert annað en þau að berjast fyrir. Af frásögnum þeirra sjálfra og því sem lesa má úr fundargerðum Mjólkurflutningafélagsins verður þó ljóst að

samkennd þeirra með bændunum var mikil enda voru þeir flestir sprottnir úr sama jarðvegi. Þeim rann blóðið til skyldunnar og ábyrgðartilfinning þeirra fyrir viðkvæmum og verðmætum farni vó þungt. Táknræn er saga Halldórs Gunnlaugssonar af því að í janúar 1951 voru þeir að niðurlotum komnir og við það að gefast upp á Hagaásnum eftir 33 tíma baráttu við skafla. Þá tóku þeir sér smáhlé til að reikna út andvirði farmsins og komust að þeirri niðurstöðu að þeir mættu ekki gera bændunum það að ónýta hann. Til Akureyrar komu þeir 19 klst. síðar, kl. 7 næsta morgun – eftir 52 tíma volk. Það er í sjálfu sér heillandi fyrir nútímafólk að skynja þá samkennd sem leiðir af sér slíkan dug.

Bílstjórum og ýtustjórum duldist aldrei að bændum var mikið í mun að koma mjólkinni í verð og munu jafnan hafa notið skilnings þeirra á þessu erfiða starfi og hlotið þakkir fyrir störf sín. Halldór sagði líka frá því að bændur hefðu stundum látið boð út ganga, ef útlit var fyrir að mjólkinn kæmist ekki inn eftir vegna ófærðar, að nú yrðu menn að leggjast á eitt og handmoka bílana í gegnum verstu skaflana (sjá um þetta hvort tveggja í Súlum og viðtali í Norðurslóð).

Í fyrrnefndum kafla um Samgöngumál í Sögu Dalvíkur II segir svo (bls. 339-340):

„Mjólkurbílamir urðu veigamestu samgöngutækin, og ökustarfið var ekki með sældum sótt í þá daga. Haraldur Zóphoníasson sendi bílstjórunum þessa kveðju:

Eiga skilið orðin hlý,
ærna þökk og sóma,
þeir sem flytja efnið í
osta, skyr og rjóma.“



Snjóbíll sem ekki bregður oft fyrir á ljósmyndum. Þessi var gjarnan notaður í miklu illviðri og þegar lengi hafði verið ófært í sveitina.

Væntingar um vinnslustöð

Strax á fyrstu árum flutninganna taka bændur að ræða um að kaupa rjómabúsáhöld og hefja gerilsneyðingu til að selja mjólk á Dalvík. Í þetta eyddu þeir nokkru púðri og lögðu land undir fót til að kynna sér framkvæmd rjómabúa í öðrum byggðarlögum. Fljótlega vakna svo hugmyndir hjá þeim að setja á fót mjólkurvinnslustöð og framleiða skyr og osta undir hatti útibús ÚKED. Það sem vakti fyrir þeim var að losna við flutningana til Akureyrar eða draga úr þeim að miklu leyti. Um langt árabíl er bókuð í fundargerðum umræða um þessi mál en jafnan fyrir daufum eyrum stjórnenda KEA og mjólkursamlagsins, sem fundu slíkri framkvæmd stöðugt allt til foráttu.

Hugmyndir bænda voru jafnan slegnar út af borðinu af kaupfélagsstjóra KEA og samlagsstjóra með þeim rökum að magn mjólkur væri of lítið og tilkostnaðurinn of hár til að standa undir vinnslunni. Hvergi er þó sjáanlegt að haldbærir útreikningar hafi verið gerðir á því verkefni og lagðir fram bændum til skoðunar. Ekki virðast þeir heldur hafa haft einurð til að hrinda því í framkvæmd á eigin spýtur utan við rekstur ÚKED. Hér verður ekki metið hvort þetta hefði verið hægt, einungis má leyfa sér að gæla við tilhugsunina um hversu miklu álagi hefði verið létt af starfsmönnum flutninganna ef úr hefði orðið.

Spjall og spuni

Eftir umræddan hádegisfund í Bergi kom okkur Jóni Halldórssyni (f. 1941), fv. íþróttakennara við Dalvíkurskóla og áhugamanni um þessa sögu, saman um að þarft væri að draga þær upplýsingar sem skráðar hafa verið um þátt mjólkurbílstjóranna saman á einn stað¹.

¹ Það verður væntanlega gert á vef Héraðs-skjalasafnsins.

Í leiðinni datt okkur í hug að grafast fyrir um hvort ekki leyndust fleiri sögur í fórum manna sem enn eru á dögum og muna þessa tíma. Allir bílstjórnir í brautryðjendahópnum eru nú fallnir frá, en Friðþjófur Þórarinsson, fv. bílstjóri og síðar deildarstjóri hjá ÚKED (f. 1932), er þó enn í fullu fjöri og man þessa sögu nokkuð langt aftur. Það varð úr að við sömdum við hann að setjast

með okkur að spjalli og tvo menn aðra sem áttu líka sinn þátt í að gera mjólkurflutninga mögulega úr Svarf-aðardal. Það voru þeir Kristinn Jónsson (f. 1928) og Jónas Ingimarsson (1937-2020), sem báðir voru jarðýtustjórar árum saman og sáu til þess að vegirnir um sveitina og inn Árskógsströnd væru færir til flutninganna, hvort heldur var á sumri eða vetri, ásamt með því að taka beinan þátt í flutningum þegar drekkhlaðnir sleðar af mjólkurdunkum voru dregnir af jarðýtum að vetrarlagi úr sveitinni. Kristinn fór líka nokkrar ferðir sem bílstjóri í afleysingum með flutningabílunum til Akureyrar.

Við komum okkur fyrir á Héraðs-skjalasafninu og gáfum minningunum lausan tauminn á meðan Jón renndi myndum úr sögu flutninganna upp á sýningartjald. Þar er til nokkuð gott myndasafn sem tengist flutningunum, bæði af mönnum, bílum, jarðýtum og sleðum.

Friðþjófur segist ungur hafa fengið mikinn áhuga á starfi föður síns, Þórarins Þorsteinssonar (1905-1966), sem var einn af fyrstu mjólkurbílstjórunum. Hann fékk gjarnan að fljóta með í ferðum sem krakki; segist hafa gert samning um það við pabba sinn þegar ekki var skóli næsta dag að vera vakinn áður en lagt var af stað í söfnunina á nóttunni – það var oft um kl. 3. Hann vissi því allvel að hverju hann gekk þegar hann réðst til félagsins 1955 í bílstjórastarfið, sem hann sinnti til 1964 er hann söðlaði um og hóf störf í byggingavörudeild ÚKED. Þar tók

hann svo fljótlega við stjórninni er Frímenn Sigurðsson (1902-2001) lét af störfum.

Jón, sem er sonur Halldórs Gunnlaugssonar (1920-2016), fv. rútu- og mjólkurbílstjóra og síðast lögreglumanns á Dalvík, þekkir vel þessa sögu og býr líka yfir margvíslegum fróðleik um flutningabílan. Þeir fjórir ræða útbúnaðinn á bílunum er myndirnar streyma fram á skjáinn.

JH: - Hér virðast bændur hafa komið með mjólkina á dráttarvélum. Og þarna eru tveir sleðar aftan í ýtunni; olú-tunnur á öðrum.

JL: - Þetta eru litlu sleðarnir. Mig minnir að samlagið ætti þessa sleða.

KJ: - Já, tvo. Svo voru smíðaðir stærri sleðar hérna út frá.

SBG: - Jónas Hallgrímsson var iðinn að smíða fyrir félagið. Hann smíðaði t.d. belti á truckkana, var það ekki mikil framför?

JH: - Varst þú ekki í því, Friðþjófur, að keyra bílana á beltunum?

FP: - Nei, þetta tollði ekkert á. Ef þeir fóru að spóla eða eitthvað, þá tolldu þau illa á. Þetta var ekkert vinsælt.

JL: - Svo fór nú einn og einn öxull líka. Þetta fór allt að læsa sér og svona, minnir mig.

JH: - Pabbi sagði mér frá því að þeir þurftu að vera með tvöfaldar keðjur á, innan í beltunum. Þetta batt mismunadrifið og ef þeir spóluðu eða eitthvað, þá fóru hásingarnar að dragast saman og spruttu loks sundur og þá skall beltið upp í pallinn með ógurlegum látum.

FP: - Öxlarnir fóru og þetta var ekki notað nema kannski einn vetur. En bændurnir fengu þessi belti sumir og gátu vel notað þau á dráttarvélar.

KJ: - Þetta var bara tilraun sem gafst ekki nógu vel nema þá í einstaka færi. En þau gátu gengið ef það var – svona eins og maður segir – þægur snjór.

FP: - Bílarnir máttu ekki spóla neitt, þá voru beltin farin. Þeim var brugðið undir einn vetur en svo ekki meira.

JH: - Vandamálið með truckkana var það að þeir spóluðu í kross, kannski vinstra framhjól og hægra hjólið fremra að aftan og vinstra hjólið aftast. Þá batt þetta mismunadrifið af því að hjólin snerust mishratt. Og svo fóru þeir að sökkva meira að framan...

KJ: - Afturhásingarnar drógust saman.

FP: - Svo var eitthvað um öxulbrot og við vorum farnir að hafa meðferðis stengur til að ná brotunum út, geymdum þær uppi undir þaki. Og þá þurfti bara að berja nógu snögg. Við urðum líka að hafa alltaf með okkur öxuljárn í bílunum til að skipta um.

Kristinn man vel eftir þessu og ítrekar að þeir hafi orðið að vera snöggir að berja öxulbrotin burt svo að þau lentu ekki inn í drifið. Og nú hlæja þeir félagar dátt.



F.v. Sveinn Jónsson og Friðbjófur Þórarinsson.



Bændur í Skíðadal koma með mjólk í mjólkurbílinn.

Glottir tungl og hrín við hrönn

Jón og Kristinn rifja upp skriftlu af því þegar sá síðarnefndi og Billi Jóns¹ fóru einhverju sinni inn að Fagraskógi til að skipta um drif í einum trucknum. Þegar

komið var fram á kvöld og þeir höfðu streist við lengi í ófærð og slæmu veðri varð skyndilega hjart af tungli og þá gellur í Billa: „Sjá svo mánann - þarna glottir hann og er ekki nema hálfur!“

¹ Brynjar Hreinn Jónsson (Björnssonar, f. 1935), fyrrum bifvélavirki á verkstæði ÚKED.

FP: - Já, maður var búinn að brasa mikið við þetta, í alls konar veðrum.

KJ: - Það var bara allt reynt. Og það var auðvitað lagt miklu meira á þessa bíla en þeir voru gefnir út fyrir.

FP: - Já, maður var meðvitaður um hversu mikið var í húfi fyrir bændurna að mjólkinn kæmist inn eftir.

JH: - Pabbi sagði mér að það hefði verið allt í lagi með „gemsana“ á meðan

það var bara einfalt lag af dunkum á pallinum en um leið og það var komin ein grind ofan á með öðru lagi af dunkum, þá varð allt ómögulegt.

Jónas skýtur hér inn í að eitt af þessum umræddu beltum sé ennþá til. Hinir hvá undrandi og Jónas segir þeim að Kristján Ólafsson (fv. útibússtjóri ÚKED, f. 1939) geymi það í skemmu sinni.

Brúarsmíði bænda

Friðþjófur safnaði fyrir allmörgum árum saman efni¹ um brúargerð bænda í Svarfaðardal og studdist þar m.a. við dagbækur tengdaföður síns, Gests Vilhjálmssonar, bónda í Bakkagerði (1894-1985), sem sat í hreppsnefnd og skrifaði gjarnan að loknum fundum í dagbækur sínar það sem fór fram um málefni sveitarinnar.

FP: - Þeir byggðu timburbrýr yfir bæði Skíðadals- og Svarfaðardalsána, bændurnir². Og ástæða þess að þeir drifu í því var sú að eitt haustið urðu þeir innlyksa úti á Tungunni með fé úr afréttinni af því að það var orðið svo mikið í ánum að þeir treystu sér ekki yfir með safnið. Og á næsta sveitarstjórnarfundum á eftir samþykktu

þeir að fara bara sjálfir í brúargerð og brúa þessar tvær ár. Gísli á Hofi³ var sendur um veturinn vestur í Fljót – hann hefur sjálfsagt farið á skíðum – til að hitta mann sem hafði verið sendur af þeim Skagfirðingum til Noregs til að kynna sér svona brúargerð. Og þeir voru búnir að brúa þessi stórflyót þarna fyrir vestan áður, bæði Kolku og fleiri ár. Frá þessu segir Gestur í einni dagbókinni.⁴

Nýjar brýr voru svo byggðar yfir svarfdælskar ár um 1940.

KJ: - Þær voru bara svo mjóar, þessar brýr, að ýtan komst ekki yfir þær nema maður tæki tönnina af. Svo þurfti að binda hana aftan í ýtuna og draga hana yfir brúna og setja hana svo á aftur hinum megin. Þetta var hölvað leiðindabras í hvernig veðri sem var.

¹ Óbirt; í fornum hans.

² Fyrir 1900, skv. frásögn Stefáns Björnssonar, fv. bónda á Grund, í Norðurslóð, 17. des. 1979, bls. 4; „Þegar Surtur kom í Svarfaðardal“. Sjá og um brúargerð bænda í Sögu Dalvíkur II, s.s. áður var getið hér í inngangi.

³ Gísli Jónsson (1869-1964), bóndi og smiður á Syðra-Hvarfi og síðar Hofi.

⁴ Dagbækur Gests Vilhjálmssonar eru varðveittar á Héraðsskjalasafninu. Sjá um þetta í bók VI, 16. jan. 1964.

Fyrstu jarðýturnar

Áfram er rætt um sleðana sem mjólkin var sótt á þegar ófært var á vetrum og dregnir voru af ýtunum:

KJ: - Það var nú eitt, að litlu ýturnar réðu eiginlega ekki við þessa sleða þegar mikið var komið á þá. Til dæmis þegar farið var yfir auða bletti þurfti að taka ýtuna frá og koma henni einhvers staðar á fastan blett utan vegar, tengja svo á milli með kaðli og draga þetta svona á seil yfir. Þetta var óttalegt basl þegar maður var einn.

JL: - Ég man eftir því einu sinni við Skáldalæk, þá lenti ég með fullhlaðinn sleðann á auðan blett og þá slitnaði beislið hreinlega af sleðanum.

Og nú skellið lær Jónas.

KJ: - Svo lenti maður stundum í því að festa sleðann á brúnni, til dæmis hérna á Árgerðisbrúnni einu sinni, ég hélt að hún myndi jafnvel hrynja, hún titraði svo mikið þegar ýtan fór að spóla.

SBG: - Festist þá sleðinn í handriðinu?

KJ: - Nei, það var þegar sleðarnir komu á brúna auða, þeir voru náttúrlega orðnir miklu þyngri fullhlaðnir en vélin sjálf og hún réði bara ekkert við þetta aftan í sér þegar þeir komu á autt. Svo sátu þeir bara fastir.

Maður gat þá kannski hnýtt í þá kaðal og sett ýtuna á svolitinn hraða og reynt að kippa svona í sleðann og komið honum þannig af stað. Ýtunni gekk miklu auðveldar að draga sleðann á snjó þó að hann væri þyngri en hún sjálf.

Nú birtist mynd af ýtu og sleða aftan í, fullum af tómum mjólkurbrúsum og olútunnum.

JH: - Þið hafið flutt olíu á bæina í sveitinni?

JL: - Það var alltaf olíulaust á bæjunum frammi í botnunum...

JH: - En þurftu þið ekki að hafa með ykkur olíu á ýturnar?

JL: - Það var tankur í Dæli og líka á Hóli.

KJ: - Ég man að oft þegar ég var að moka inn eftir ... ætli það hafi ekki verið veturinn '49 sem var mjög snjóþungur, þá mokaði maður nótt og dag. Og svo þurfti maður kannski að snúa við út á Háls aftur, þá var slóðin orðin full og maður þurfti að moka sig í gegn aftur til að sækja olíu. Olfúðilarnir fylgdu okkur ekki eftir. Það skóf svo fljótt í.

FP: - Jájá.

JL: - Já, það var baks í þessu.



Mjólkurbrúsum umstaflað af ýtusleða á truck. F.v. Gunnlaugur Sigvaldason, Vilhjálmur Þórssón, Sveinn Jónsson, Jón A. Jónsson og Friðbjófur Þórarinnson.

Baks og brambolt – Kristinn segir frá

SBG: - Þetta hefur náttúrulega bara verið *endalaust* baks, ekki satt?

Þeir taka allir undir það. Og Kristinn lætur þess getið að hann sé með mjög slitna hálsliði eftir áratuga starf á jarðýtu, bæði í eilífum titringi frá vélinni og einnig hafi reynt á hálsinn að þurfa í sífellu að snúa höfðinu og horfa til skiptis fram og aftur fyrir sig þegar verið var að hjakka aftur og fram í mokstrinum. Hann kveðst oft hafa vonda verki upp í höfuðið af þessu og telur að það valdi sér líka minnisbresti. Ekki er þó annað að merkja en að minni hans sé í góðu lagi og hann hefur

frá ýmsu að segja:

„Ég var aldrei fastur starfsmaður í mjólkurflutningunum, ég var bara kallaður til úr vinnu minni á Bílaverkstæði ÚKED til að safna mjólkinni á sleða í illviðraköflum þegar færið var vont og bílarnir komust ekki um sveitina eða bændurnir gátu ekki flutt mjólkina sjálfir niður á Dalvík eins og þeir gerðu þó reyndar oft. Þeir hjá mjólkurflutningunum sömdu um þetta við kaupfélagið og borguðu mér eitthvert jafnaðarkaup, aldrei nætur- eða helgidagataxta.

Það teygðist iðulega úr þessum törn-um eftir veðri. Kannski var beðið um einn dag í upphafi en svo hélt áfram að snjóa og þá varð ég að halda áfram, stundum í heila viku. Og auðvitað voru þessir dagar dregnir frá verkstæðis-kaupinu, maður var aldrei á tvöföldum launum.

Vegir og tæki voru í rauninni lengi vel engan veginn í nógu góðu standi til að hægt væri að gera þetta, ef svo má segja, hvort heldur var á sumrum eða vetrum. Ýturnar voru litlar og illa útbúnar og vegirnir voru mjóir og lélegir. Þeir óðust sundur í bleytutíð vor og haust og runnu saman við ræsi og skurði báðum megin við. Brýrnar framfrá voru allt of mjóar og handriðin of há til að ýtan kæmist yfir þær með tönninni á. Þá þurfti að taka tönnina af, binda hana aftan í ýtuna með kaðli og draga hana yfir brúna, og svo var oft dálítill vesen að koma henni á kjálkana aftur. Það gekk illa að láta festingarnar hittast nákvæmlega á, því að ef skyggni var slæmt sá maður ekki nógu vel til og það var nóg ef munaði 2-3 sentimetrum, þá gekk það ekki og þetta tók sinn tíma. Það var nánast engin lýsing á þessum tækjum miðað við það sem gerist í dag og það gat orðið andskoti blint undan norðanáttinni þegar beltin rótuðu upp snjónum, þá sá maður ekkert fram fyrir sig í kófinu sem myndaðist.

Í byrjun fór alltaf einn af bíl- stjórunum með mér að safna mjólkinni og það var auðvitað miklu þægilegra. Hann varð þá að vera úti á sleðanum

því ekki var rúm fyrir tvo inni í ýtunni, húsið var svo lítið. En fljótlega neituðu bílstjórnarnir að taka þátt í söfnuninni því að þeir þurftu líka að keyra inn í Mjólkursamslag þegar henni var lokið og þá hefðu þeir verið í vinnu allan sólarhringinn alla daga.

Þá var maður orðinn einn að basla við þetta, þurfti til skiptis að hendast út úr ýtunni og inn í hana aftur og bar með sér snjó inn í ýtuhúsið sem ekki var með neinni miðstöð en hitinn frá vélinni bræddi snjóinn í fötunum á manni og maður varð oft hundrennandi og kaldur. Og alltaf var svo stutt á milli þess sem maður þurfti út á nýjan leik að sækja brúsa og setja þá á sleðann að aldrei náðist upp neinn hiti í kroppinn.

Þetta urðu oft langir dagar þegar farið var alla leið inn í dalbotna. Oftast var lagt af stað í söfnunina um eða upp úr miðnætti og mjólkinn þurfti að vera komin til Dalvíkur fyrir klukkan tvö eftir hádegi, þá lögðu bílarnir af stað til Akureyrar. Og svo varð að skila brúsunum í sveitina fyrir mjaltir.“

Kristinn kom víðar við sem ýtustjóri. Hann var um tíma hjá Ræktunar- sambandinu yfir sumarið og eitt ár hjá Dalvíkurbæ í vinnu við hafnargerð og skólplagnir. Og iðulega var leitað til hans af Vegagerðinni um að halda opinni leiðinni og hjálpa bílum sem festu sig milli Akureyrar og Dalvíkur. Þá þurfti hann stundum að fara ferð eftir ferð því að fljótt fennti í slóðir. Einu sinni man hann til þess að hafa ekki komið heim til sín fyrir en eftir

miðnætti á gamlaárskvöld - og brosir hógvær út í annað er hann lætur þess getið að hann hafi kannski ekki alltaf fengið greitt að fullu fyrir slíkar ferðir.

Og þótt hann tali af æðruleysi um álagið á ýtustjórum þegar illa viðraði má heyra Hörð Sigfússon (1925-2017), fv. bifvélavirkja í áratugi á Bíla-verkstæði Dalvíkur, lýsa því hve örmagna Kristinn var orðinn eftir dágóða ófærðarlotu einn veturinn í viðtali sem Haukur Sigvaldason tók við hann í nóvember 2015 og geymt er á Héraðsskjalasafninu. Ég skýt frásögn hans hér inn í með góðfúslegu leyfi Hauks:

„Já, það var mikil vinna í kringum mjólkurflutningana, sérstaklega eftir að farið var að nota bíla. Þessu var nú bara ekið ofan eftir – að vegi; og það var bara engin mjólk tekin þegar ekki var bílfæri. En það var nú orðið breytt, það var farið hvernig sem veðrið var og hvernig sem vegirnir voru. [...] Ræktunarsambandið fékk fyrstu ýtuna. Svo keypti bærinn eina stóra ýtu af hernum, eða Sölnefndinni. Það var nú Jónas sem sá þessa vél fyrir sunnan – búið að stela öllu utan af henni, eins og var nú gert á Vellinum, það var öllu stolið. En hann keypti vélina og við gerðum hana svo upp hérna og hún var notuð hér í fleiri, fleiri ár.“

Haukur spyr hvort það hafi ekki verið víragálgi á henni og mótör sem setti hinn¹ í gang.

1 Hinn mótörinn, þ.e. aðalvélin í ýtunni (skv. skýringum Hauks).

Hörður jánkur því. „Já, lítill mótör; þetta var Caterpillar.“² Haukur segist muna vel eftir þessari vél: „Var ekki á henni hús?“ spyr hann. – „Jújú,“ segir Hörður, „það var ágætis hús á henni. Jónas tók að sér að reka hana fyrir bæinn. Við mokuðum á henni, við Kiddi Hær. Ég man eftir Kidda – einu sinni mokaði hann hringinn í sveitinni og inn að Fagraskógi án þess að leggja sig og eiginlega án þess að borða líka og hann var orðinn svo þreyttur þegar hann kom að það var ekki hægt að skilja eitt einasta orð sem hann sagði. Þetta þótti alveg sérstakt.“

Þeir hlæja báðir. „Ja, þetta hefur verið löng leið, maður,“ segir Haukur. „Þrjátíu kílómetrar sveitahringurinn og svona tuttugu inn að Fagraskógi?“ – „Jájá,“ segir Hörður og heldur áfram: „En þetta var helvíti mikil vél, sko. Það voru vökvagræjur á henni, en það var frekar leiðinlegt að vera með þessa víra; og svo þurfti maður alltaf út með járnkarl og sleggju sko, til að skekkja tönnina, eftir því á hvora hliðina maður ætlaði að moka.“ Og Hörður hlær af hógværd að öllu þessu amstri.

2 Kristinn Jónsson segir að hér sé vélum ruglað saman. Ekki hafi verið vökvagræjur á ýtunni sem bærinn keypti; á henni hafi öllu verið stjórnað með vírum.



Ýta kemur til aðstoðar annarri.

Langir vinnudagar - Jónas segir frá

Jónas byrjaði á ýtu hjá Vegagerðinni 1961 en vann á Bílaverkstæði Dalvíkur 1964-1966. Þá fór hann aftur að vinna á ýtu við mjólkurflutningana. Hann man eftir sams konar tórnum, bæði hjá Mjólkurflutningafélaginu og Vegagerðinni. Og hjá því fyrrnefnda var hann ævinlega á jafnaðarkaupi eins og Kristinn, og segir féлага sína hjá Vegagerðinni hafa rekið upp stór augu er þeir fréttu það. „Já, maður bjóst kannski aldrei við því að verða ríkur á

þessu,“ segir hann brosandi. Hann segir frá einni söfnunarferð sem hann fór í sveitina austanverða á ýtu og með sleða og tók 30 klst. Ófeigur S. Jóhannesson (f. 1940) var með honum í för og þeir lögðu af stað frá Dalvík kl. 9 á sunnudagsmorgni. Það var kafsnjór fram sveitina og þeir voru ekki komnir fram í Dæli fyrr en um kvöldmatarleytið. Í Dæli þáðu þeir matarbita eins og algengt var að byðist þar á bæ en fljótlega eftir að þeir lögðu aftur af stað

fram Skíðadalinn skall á þá brjáluð stórhrið. Í Hlíð var þeim gefið kaffi um miðja nótt. Viða var tafsamt að rífa brúsana frosna úr fönnum á leiðinni út eftir og til Dalvíkur komust þeir ekki fyrir en kl. 19 á mánudagskvöld með tveggja hæða brúsastæðu á sleðanum, þá orðnir allsvangir og þrekaðir.

„Það sem okkur gramdist mest eftir þessa ferð var að einhverjir miður góðviljaðir gárungar komu þeirri sögu á kreik að ekki þyrfti að furða sig á því að hún hefði tekið langan tíma, við hefðum nefnilega komið við á öðrum hverjum bæ til að fá okkur kaffi og með því,“ segir Jónas. Hann hleypir í brúnir og bætir við af nokkrum þunga: „Sem voru auðvitað helber ósannindi!“

Veturinn 1974 var afar snjópungur og um jólin var Jónas við mokstur til kl. 19 á aðfangadagskvöld. „Já, maður var

feginn að komast loks heim og fá matarbita eftir puðið allan daginn,“ segir hann brosandi. „En svo þurfti ég af stað aftur á jóladagsmorgun; ég var búinn að moka fram í Dæli en þurfti að taka mjólkurbílinn í tog þaðan fram Skíðadalinn og til baka aftur út í Dæli. Ég var ekki kominn heim aftur fyrir en klukkan núu að morgni annars jóladags.“ Hann dæsir lítið eitt og heldur áfram: „Svo fóru dagarnir um áramótin meira og minna í að moka fyrir bílana svo þetta voru svona frekar léleg jól og áramót. En þetta var reyndar síðasti hressilegi snjóaveturinn sem ég man.“

Síðustu starfsár sín vann Jónas á Bílaverkstæði Dalvíkur en sökum heilsubreysts þurfti hann að hætta allri vinnu fljótlega eftir aldamótin.



Auk mjólkur var flutt olía og fóðurblanda á bæina með ýtunum.

Og áfram um bíla og baks

KJ: - Ja, þessi tæki voru bara svo lítil að þau áttu erfitt með að draga sleðana fullhlaðna. Og það var voðalega vont að moka þegar búið var að keyra lengi ofan á snjónum eins og þið munið, kannski margar vikur, og allt orðið þjappað niður og svo þurfti að berja þetta upp aftur með ýtu þegar stytta upp.

FP: - Jájá.

JH: - Ég fór einu sinni inn eftir með Sveini [Jónssyni frá Hæringsstöðum, (1922-1965), SBG] þegar þið höfðuð keyrt lengi svona ofan á, bara í slóðum - þú varst á undan okkur á Volvo-trukknum, Friðþjófur, - þá var á einum stað svona hliðarhalli. Þá segir Sveinn: „Ja, nú líst mér ekki á Friðþjóf minn.

Ef hann skrallar út af, þá er hann fastur.“

Nú hlæja þeir allir.

KJ: - Jájá, ef farið var út af slóðunum, þá sat allt fast.

SBG: - Þá hafið þið þurft að keifa heim á bæi til að hringja eftir hjálp; ekki voru menn með símann í vasanum eins og nú á dögum?

JL: - Það var nú ekki alltaf gott að ná sveitasímanum, hann var ekki alltaf opinn.

JH: - Það var ekki hægt nema bara yfir hádaginn.

JL: - Já, og til dæmis um helgar og á hátíðisdögum, þá var hann bara lokaður.



Stundum tók það allt að 52 klst. að koma mjólkinni í samlagið.

Misgóðir bílar

Nokkrar myndir af bílum og bílstjórum renna upp á skjáinn og þeir félagar skemmta sér við upprifjun. Þeir dást að góðum flutningablum og setja út á aðra miður góða, býsnast yfir sköflum eins og sjást á myndunum og ófærð á erfiðum vetrum. – „Þarna er Volvo-trukkurinn,“ segir Jón. „Og rútan hans Gunna, REO-rútan.“

JL: - Það þyrfti einhver að snýta sér ef það kæmi svona snjóavetur eins og þarna. Það gengi eitthvað á, ég veit það, haha.

KJ: - Þetta er náttúrlega allt orðið gjörbreytt, bæði vegirnir og tækin.

JL: - Já en vegirnir fram í botnana eru ennþá nákvæmlega eins og þeir voru þarna, bæði framan við Hól og eins framan við Dæli.

JH: - Já, nema Auðnahvammurinn.

FP: - Sko, skurðgrafan gróf bara skurð fram eftir, frá Lambánni og alveg fram að Atlasstöðum. Svo var bara jafnað úr ruðningnum og hann mölborinn

Hæringsstaðabræður - þáttur Sveins

Nefndur Gunni rútnueigandi er Gunnar Jónsson frá Hæringsstöðum (1924-2003), bróðir Kristins og mikilvirkur bifreiðastjóri og ferðahaukur á sinni tíð (var m.a. einn af stofnendum Ferðafélags Svarfdæla). Áður hafa þeir Jón, Kristinn og Friðþjófur rakið starfsferil Sveins Jónssonar, þriðja bróðurins, sem þeir segja að hafi ekið flutningabíl hjá Óskari Jónssyni um stuttan tíma er hann hætti mjólkurflutningum og síðan farið á vertíð með Helga Jakobssyni. „Já, hann fór í

Grundarfjörðinn með Helga,“ segir Friðþjófur.

SBG: - En Sveinn setti á stofn bensínstöð hér á Dalvík í félagi við Bomma (Hjálmar Blómkvist Júlíusson, 1924-2002) þegar hann hætti flutningunum, var það ekki, Kristinn?

KJ: - Jú, það var Shellið.

SBG: - Varst þú ekki með í þessu?

KJ: - Jú.

SBG: - Gekk þetta vel hjá ykkur?

KJ: - Neeei, ekki nógu vel, held ég.

SBG: - En þið fenguð þó umboðið út

eftir og það urðu auðvitað ákveðin kaflaskil að fá óháða bensínafgreiðslu hér, ekki rétt?

KJ: - Jújú, það má segja það.

Fram að þessu hafði eina bensín-salan á svæðinu verið á vegum kaupfélagsins. Í fundargerð stjórnar Mjólkurflutningafélagsins 1963 er skýrt frá því að eigendur nýju bensín-stöðvarinnar hafi boðið félaginu 10 aura afslátt á lítrann af bensíni og olíu. Þessa fyrirgreiðslu munu þeir hafa ætlað að draga af umboðslaunum sínum. Reikna má með að þetta hefði skipt talsvert miklu í rekstri flutninganna og jafnframt að ÚKED, sem rak Esso-stöð á Dalvík, hefði þarna séð tapast stóran spón úr aski sínum.

Tilboðinu var reyndar hafnað samhljóma af stjórninni á sama fundi en samþykkt að leita eftir því við Esso að fá tank sem mjólkurbílstjórar gætu sjálfir afgreitt sig úr.

Í fundargerð stjórnar 30. des. 1963 er Sveinn Jónsson sagður hættur störfum sem bílstjóri og á aðalfundi félagsins 17. apríl 1964 má lesa að það hafi gerst mjög skyndilega og án fullnægjandi skýringa að mati fundarmanna; jafnvel svo að ekki sé fullkomlega ljóst hvort hann sé endanlega hættur. Að sögn kunnugra mun þar hafa valdið óánægja Sveins með kaup og kjör, en ef til vill hefur aðild hans að nýju bensínstöðinni valdið ósætti milli hans og útibússtjóra. Í fundargerðar-bókum Mjólkurflutningafélagsins má lesa að Baldvin Jóhannsson kaupfélags-

stjóri ÚKED segir sig frá framkvæmdastjórarstarfinu á aðalfundi í apríl 1964 en það hafði hann annast frá upphafsári 1934, endurgjaldslaust fyrir félagið. Upp frá því höfðu stjórnir og formenn flutningafélagsins reksturinn og bókhaldið með höndum.¹

Í dagbók Gests Vilhjálmssonar er ritað 17. apríl 1964: „[...] *Allmikið var rætt um að Sveinn Jónsson bílstjóri fór frá starfi í árslok [þ.e. 1963. SBG]. Hafði hann sagt starfinu upp í nóvemberlok og átti því ekki að fara fyrir en þrem mánuðum síðar. Formanni mjólkurflutninganefndar, Hirti á Tjörn, og Sveini hafði orðið eitthvað sundur-orða. Sveinn eða aðrir fyrir hans hönd munu hafa talið að hann hefði verið rekinn frá starfi en Hjörtur leit svo á að Sveinn hefði hætt starfi að ástæðulausu. Um þetta urðu nokkrar umræður.[...]*“

Á aðalfundinum var borin fram tillaga um að Sveini yrðu greidd þriggja mánaða laun frá því er hann hætti störfum en hún var felld með miklum meirihluta. Aftur á móti var samþykkt að greiða honum 10 þúsund kr. launauppbót og tjá honum þakkir fyrir langt og gott starf, en þegar Jóhann Jónsson hætti hafði komist í vana að greiða slíkan starfslokabónus er bílstjórar létu af störfum hjá félaginu.

¹ Hér með leiðréttist það sem segir í áðurnefndri ritgerð minni í Súlum 1983 að Baldvin Jóhannsson hafi sinnt framkvæmdastjórarstarfi fyrir mjólkurflutningana allan sinn starfsaldur hjá ÚKED. SBG.



Jón A. Jónsson bílstjóri tekur við mjólkurdunkum Alexanders bónda í Hlíð.



Bændur ferja mjólk á dráttarvélum til Dalvíkur þar sem hún er sett á bíla sem fara til Akureyrar. Myndin er tekin fyrir framan UKE á Dalvík.



Bændur og bílstjórar mætast. F. v. Friðjón Kristinsson (hjötbúðarstjóri), Friðþjófur Þórarinnsson (bílstjóri), Torfi Jónsson (frá Hæringssstöðum), Sveinn Jónsson (bílstjóri), Arngrímur Jóhannesson (Sandá), Hreinn Jónsson (Klaufabrekkum) og Gestur Vilhjálmsson (Bakkagerði)



Tveir þrautseigustu þjónarnir: Júlíus Steingrímsson t.v. og Jón Anton Jónsson t.h. Á milli þeirra stendur Eiður Steingrímsson.



Vorfærð var ekki alltaf góð. Hér stendur Sveinn Jónsson og ef vel er að gáð sést nafni hans og bróðursonur, Sveinn Kristinsson, í framsæti bílsins.

Farartálmur

Enn koma á skjáinn myndir sem minna á snjóavorið 1949, þegar gerði illfært fram í botna í lok maí, fé fennti í dölunum og úti í Múla. Rifjuð er upp saga Halldórs Gunnlaugssonar og Gunnars Jónssonar af erfiðri ferð í blindhríð yfir Hvarfið sem endaði þó giftusamlega og lauk með kaffi og konfaki í boði Rögnvaldar í Dæli, sem hafði komið í Ýtra-Hvarf og slegist í förina þaðan ásamt Tryggva bónda þar. Rögnvaldur bóndi stóð úti á dekki og þessi för kostaði hann húfuna sem snjógusa frá bílnum feykta af honum út í buskann (sjá viðtal við þá féлага, Halldór og Gunnar, í Norðurslóð

1996¹). Rögnvaldur fékkst ekki um húfumissinn, hafði um hríð sótt fast að fá bílana til sín og þótti þarna nokkur sigur unninn í þeirri baráttu.

KJ: - Já, Rögnvaldur var alltaf með konfak.

Þeir eru sammála um að Hvarfið hafi um árabíl verið mikill og erfiður farartálmi, sem og Auðnahammurinn.

Hér má skjóta inn klausu úr bréfi sem stjórn Svarfdæladeildar Mjólkursamlags KEA ritaði Karli Friðrikssyni, vegaumsjónarmanni á Akureyri, í júní 1947:

¹ Þórarinn Hjartarson: Norðurslóð, 12. tbl. 1996.

„[...] Vegarkafli sá er hér um ræðir er brattur og þröngur krókur austan Skíðadalsárbrú [svo] við gil það er áinn [svo] fellur um. Það er öllum ljóst sem til þekkja að vegarkafli þessi hindrar eðlilega samgöngur um Svarfaðardal. Um leið og frost koma á haustin neita mjólkurbúlstjórnarnir að keyra þessa leið með hlaðna bíla austur yfir eða móti brekkunni, þetta er mjög bagalegt sem skiljanlegt er.

Þar sem þetta er tiltölulega lítil viðgerð þá væntum við þess að þér [svo] herra vegaeftirlitsmaður sjáið til þess að viðgerðin verði látin fara fram nú á þessu sumri.[...]²

FP: - En eftir að trukkarnir komu þá grófum við stundum niður staur efst í Hvarfinu fyrri part vetrar til að geta spilað þá upp.

JH: - Og var ekki annar í Auðnahvamminum?

FP: - Jújú.

JH: - Vegurinn lá þarna frá samkomuhúsinu Höfða niður í hvamminn og svo strax upp úr honum aftur hinum megin...

FP: - Þarna í Auðnahvamminum - þetta mátti engu muna; það hefðu orðið margar veltur niður í ána.

JH: - Og svo var beygja á veginum þarna niðri í hvamminum.

KJ: - Þetta var helvíti vont þarna, alltaf allt á kafi í snjó.

² Tillaga um málið fylgdi bréfinu og er skráð í aðalfundargerð 10. mars 1947.

Friðþjófur og Jónas taka undir það. En SBG biður um betri skýringar á þessum staurum sem þeir tala um.

FP: - Það bjargaði manni oft að hafa þessa staura, þetta var svo bratt, bæði í Hvarfinu og við Auðnir. Og í norðanáttum setti svo mikinn snjó sunnan í að við festum okkur gjarnan. Það voru spil framan á trukkunum og þá gátum við dregið þá upp með því að strengja vírinn í þessa staura.

KJ: - Það var nú líka símastaur þarna sem við notuðumst stundum við.

FP: - Já, og eins og þú manst Kiddi, þá þurftum við oft að fara og laga staurana. En nú er búið að færa veginn miklu ofar.

KJ: - Þetta var fjandi vondur partur að ryðja, vegurinn neðan við túnið á Ytra-Hvarfi. Hann lá alveg frammi á blá-bakkanum og ýtan vildi skríða svo mikið til hliðar á svelli, svo að maður þurfti að beita henni upp á við og halda henni svona skáhallt upp í brekkuna til að maður rynni ekki niður í gilið.

FP: - Maður hafði ekkert svigrúm þarna.

JH: - Neinei.

JH: - Það voru ekki neinar þverspyrnur á ýtubeltunum á þessum tíma.

KJ: - Nei.

Jónas tekur undir þetta og lýsir reynslu sinni úr Ólafsfjarðarmúla: - Þess vegna var svo gaman að ýta snjó í Múlanum, haha, það var svona svipað. Ég man einu sinni eftir því þegar ég var að moka þar og lenti í blindbyl, að þá var eina ráðið að ýta alltaf þversum og

passa mig bara á því að bakka um leið og ég sæi snjóinn hverfa af tönninni, þá væri ég kominn fram á hengiflugið.

Jón sýnir mynd af truckum með spil framan á og þeir segja að tveir af þremur „gemsu“³ hafi verið með slíkum útbúnaði.

JH: - Svo man ég eftir að þeir ýttu stundum hver öðrum á gemsunum.

FP: - Já, stuðararnir voru þannig á þeim, og líka að aftan, að við gátum ýtt hver á annan. Við notuðum það mikið.

Jón og Kristinn ræða um „gamla Gul“ sem birtist nú á mynd og Jón segir að hann hafi alltaf gengið undir nafninu „Öldungurinn“ heima hjá honum. – „Hann varð svo gamall.“

KJ: - Já, þetta er Shevroletinn gamli. A 318.

Annar bíl tala þeir um og kalla hann Churchill.

SBG: - Sögðuð þið Churchill?

Friðþjófur kímir: - Já, við nefndum bílana stundum eftir stríðsherrunum, svona að gamni okkar.

3 Gemsar: Hér er átt við trucka af gerðinni GMC.

Ófærð sumar jafnt sem vetur

Þeir ræða líka að ófærðin var ekki bara bundin við vetur og snjóalög, heldur var vegagerð það ófullkomin á þessum tíma að í vorleysingum varð víða ófært fyrir aurbleytu, t.d. á Hrísamónum, við skógarreitinn utan við Holt og á mónum inni á Árskógsströnd. Til er myndband á Héraðsskjalasafninu sem sýnir mjólkurflutningabíl spóla sig áfram inni á svonefndum Hillum, utan við Fagraskóg, og hjólin á honum eru þar komin vel hálf á kaf í aur.

Gunnar Jónsson segir í áðurnefndu viðtali sem birtist við hann og Halldór Gunnlaugsson í Norðurslóð að þessir bílar [GMC-trukkarnir, SBG] hafi verið ákaflega duglegir, og ekki síður hafi

dugnaður bílstjóranna verið rómaður. Einhvern tíma hafi það gerst í fádæma ófærð um allan Eyjafjörð að mjólkurbílar frá Dalvík voru þeir einu sem skiluðu mjólk til samlagsins.

En það var ekki einungis í Svarfaðardalnum sem bílstjórnarnir þurftu að berjast við skaflana og giska á vegarstæðið í byljum. Iðulega tók þá heilangan tíma að brjótast inn Árskógsströnd, Galmarströndina og alla leið inn úr.¹ Friðþjófur segir að oft hafi verið ófært neðan við Kjarna og bæina þar í kring og þess vegna kusu þeir iðulega

1 Frá einni erfiðustu ferðinni sem tók 52 klst. er sagt í áðurnefndri grein SBG í Súlum 1983.

að fara út af veginum inni við Fagraskóg og beygja til vinstri niður túnið, aka svo framan við lónið í vikinni og þrælast suður Arnarneshálsinn. Þeir hafi svo farið upp á veg hjá Spónsgerði, þar sem fyrrum voru Bretabraggar en nú sé þar malarnám.

Víða voru mjólkurbílstjórar og ýtustjórar aufúsugestir í barningi sínum við veðuröflin á ferðum sínum um Svarfaðardal og inn Árskógshrepp og Galmarströnd, allt inn í Möðruvelli. Friðþjófur segir bændur í Fagraskógi hafa talið það sjálfsagt að bílstjórnarnir kæmu þar við og þægju veitingar og jafnvel gistingu ef svo bar undir. „Gestrisni þeirra var takmarkalaus,“

segir hann. Í staðinn tóku bílstjórnarnir gjarnan mjólk frá þeim ef söfnun fór ekki fram í Arnarneshreppi vegna ófærðar eða veðurs. Bændur í nágrenninu sáu sér þá iðulega leik á borði að koma með sína mjólk í Fagraskóg er þeir sáu að Dalvíkurbílnarnir stöldruðu þar við. Brugðust bílstjórnarnir jafnan vel við því ef þeir gátu, þótt þeim væri ekki skylt að flytja mjólk af bæjum innan við Hámundarstaðaháls.



Myndin er tekin við Hrtsatjörn þegar Svarfaðardalsá flæddi yfir veginn.



Mjólkinn komin með ýtu úr sveitinni og er hér færð yfir á bíla á Dalvík. F.v. Gunnlaugur Sigvaldason (ýtustjóri), óþekktur, Villhjálmur Þórsson (ýtustjóri), Jón Anton Jónsson (búlstjóri) og Friðhjófur Þórarinsson (bílstjóri).



Mjólk lestuð um borð í Drang.

Erindrekstur af ýmsu tagi

Nú berst talið að því að mjólkin var ekki það eina sem bílstjórnarnir þurftu að koma til skila. Þeir fluttu líka póst og ekki þótti alltaf ástæða til að greiða fyrir þann flutning. Eftir að póstflutningur varð reglulegur með bát frá Akureyri neituðu forsvarsmenn Pósts og síma á Akureyri að greiða fyrir póstdreifingu á bæi í Svarfaðardal og stóðu deilur um það efni um hríð. Stjórn mjólkurflutninganna og bílstjórnarnir neituðu að flytja póstinn endurgjalds-laust og lá dreifingin niðri uns Þorgils

Sigurðsson (1921-1998), póst- og símstöðvarstjóri á Dalvík, hjó á hnúttinn og sendi erindi inn á stjórnarfund mjólkurnefndarinnar 13. apríl 1959 þess efnis að lágmarksgjald fyrir póstdreifingu yrði greitt bílstjórunum sjálfum. Hann hafði þá lagt þetta til við ráðamenn P&S á Akureyri og fengið samþykkt. Var þeirri úrlausn tekið feginsamlega „...í trausti þess að þessi þjónusta batni“ bókar þáv. formaður, Stefán Björnsson (1908-1991), bóndi á Grund.

Vöruflutningar og verðmæti

Ýmiss konar sekkjavöru sáu bílstjórnarnir einnig um að flytja bændum, einkum kornvöru til fóðrunar búfjár. Nokkur ábót hefur það augljóslega verið á daglegt erfiði bílstjóranna og að auki hefur þurft að henda góðar reiður á því að slík afhending færi rétt og örugglega fram þar eð mjólkurnefndin innheimti gjald hjá bændum fyrir flutninginn.

KJ: - Það var oft ansi mikill flutningur frá kaupfélaginu til bændanna. Þetta var varningur af ýmsu tagi en aðallega var það fóðurbætur. Maður var þá að stúa pokunum til og frá á sleðanum og upp á brúsana eftir því sem þeim fjölgaði. Þetta bættist ofan á

bjástrið með brúsana sem oft þurfti að rífa gaddfrosna upp úr fönn og lyfta þeim upp á sleðann. Erfiðast var að eiga við 50 lítra dunkana ef þeir voru notaðir, en þeir voru nú eiginlega bannaðir nema ef dráttur hafði orðið á að mjólkin kæmist til Akureyrar.

Enn fremur var venja að bílstjórnarnir væru látnir flytja peninga á milli Akureyrar og Dalvíkur; bæði í tengslum við launaútborganir hjá ÚKED og annað sem til féll. Þeir gerðu sér vel grein fyrir þeirri ábyrgð sem þessu fylgdi og á stjórnarfund 7. maí 1969 skýrði Sigurður Ólafsson formaður stjórnar (1916-2005, bóndi í Syðra-Holti) frá

því að oft væru bílstjórnarnir með háar fjárhæðir í seðlum í bílunum, þ.e. peninga sem KEA sendi til útibúsins á Dalvík, og ef þeir peningar hyrfu væri ekki ljóst hvort bílstjórnarnir eða flutningarnir væru ábyrgir fyrir hvarfinu ef illa færi. Formanni var falið að athuga málið frekar og ræða um það við viðkomandi aðila.¹

Auk þess þurftu bílstjórnarnir oft að reka ýmis persónuleg erindi á Akureyri fyrir almenning á Dalvík; kaupa hitt og þetta í búðum, fara í apótek og síðast en ekki síst að framlengja víxla í bönkum.

FP: - Víxla já, það var daglegur viðburður að við færum fyrir þá í bankana, ég er nú hræddur um það. Og svo fór um við yfirleitt fyrir bændurna upp í KEA og fengum peninga fyrir því sem við áttum að borga.

SBG: - Þurftu þeir ekki að hringja inn eftir og tilkynna að þið væruð að koma til að taka út af reikningum þeirra?

FP: - Ég man aldrei eftir að það væri gert á meðan ég var í þessu. Og ég man eftir að hann Ólafur sem þá var í Landsbankanum, hann var svo voðalega ánægður þegar við komum í þeim erindum, því hann sagði að það væri mjög sjaldgæft að víxlar færu í vanskil hjá Svarfdælingum. Þeir voru náttúrulega búnir að koma sér upp þessari aðstöðu. Og það var yfirleitt með þá bændur sem voru með mikið af

þessum víxlum, þeir voru með það allt bókað hjá sér hvenær þeir féllu – hvenær þyrfti að endurnýja. Það skakk-aði aldrei um dag.

KJ: - Það hefur sjálfsagt ekki mikið farið úrskeiðis hjá þeim í þessu, maður heyrði aldrei um það.

FP: - Nei, aldrei heyrði ég það nefnt.

Við verðum sammála um að þetta sé góður vitnisburður um svarfdælskt samfélag á þessum tíma, en þeim Friðþjófi og Kristni ber saman um að þeim hafi suma daga þótt alveg nóg um þennan og ýmsan annan erindrektur í bænum. Þeir sóttu m.a. iðulega lyf og annað í apótekið, þeir nefna t.d. smokka og dömubindi og hlæja við. Og áfengis kaup voru þeim líka falin af einstaklingum; Jón skýtur inn í að einhver brögð hafi verið að því að Halldór faðir hans hafi ekki fengið greitt það sem hann keypti fyrir fólk í ríkinu.



Halldór Gunnlaugsson lestar bíl við Akureyrarhöfn.

¹ Þetta fyrirkomulag var enn við lýði 1972 skv. fundargerðum.

Stundir milli stríða

Jón sýnir nú vetrarmynd frá Akureyri af mjólkurtrukkum og nokkrum bílstjórum hjá, þrúðbúnum í sínu fínasta þússi. Segir okkur að enginn í myndahópnum sem hittist reglulega á miðvikudögum í Héraðsskjalasafninu til að greina gamlar myndir hafi getað varpað ljósi á hvað þarna hafi staðið til hjá þeim. Á myndinni eru Jóhann Jónsson, Halldór Gunnlaugsson og Sveinn Jónsson.

Kristinn hefur sagt frá því að iðulega hafi bílstjórnarnir þurft að dvelja næturlangt á Akureyri vegna ófærðar og SBG spyr hvort ekki sé hugsanlegt að þeir hafi ætlað að bregða sér á ball

þegar myndin var tekin.

KJ: - Jújú. Var ekki yfirleitt haldið til á Hótel KEA?

JH: - Og stundum á Hótel Goðafossi, sagði pabbi mér.

FP: - Já, og okkur var oft boðið á leiksýningar.

KJ: - Jájá.

FP: - Bílstjórnarnir höfðu til að byrja með frátekið herbergi í mörg ár á Hótel Goða, gamla húsinu úti í Hafnarstrætinu, en svo var það hús rífið og þá var okkur fastsett herbergi á Hótel KEA.



Jóhann Jónsson, Halldór Gunnlaugsson og Sveinn Jónsson á leið í leikhús.

Sóttkví

SBG: - Og svo var bílstjórunum skipað að dvelja innfrá í langan tíma þegar Akureyrarveikin geisaði, voruð þið ekki með í því?

KJ: - Jú, þegar mænuveikin gekk, það var haustið 1948. Þá urðum við að vera innfrá í helvíti langan tíma, var það ekki bara mánuður eða meira?

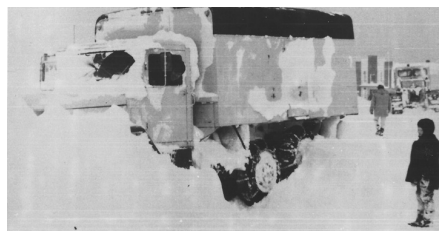
FP: - Já, ég man vel eftir því, þetta var nokkuð langur tími og þótti ekki beinlínis skemmtilegt. Við vorum alltaf drifnir inn eftir aftur og máttum alls ekki koma inn heima hjá okkur.

Kristinn tekur undir þetta. Segir að þeir hafi hvergi mátt koma í hús.

JH: - Pabbi var í þessu á þeim tíma, og Jói líka.

KJ: - Ég man að við héldum á tímabili bara til innfrá og mjólkinni var þá ekið inn á gatnamót.¹

Þessi „útleð“ bílstjóranna stóð einn og hálfan mánuð. Daníel læknir setti algjört samgöngubann á allt nema mjólkurflutninga gegn því að bílstjórnarnir héldu til inn frá og kæmu hvergi á bæi né heim til sín. Þeir máttu líka flytja póst frá Dalvík og inn eftir en alls ekki frá Akureyri út eftir. Minnir þetta ekki eilítið á það ástand sem við lifum nú, árið 2020?



Fannbarinn mjólkurbíll og Jón Smári Jónsson fylgist með. Ungó í baksýn.

Er hér var komið sögu töldu menn að minningaskjóðan væri að mestu tæmd. Í framhaldinu hefur undirrituð setið nokkuð yfir fundargerðabókum og dagbókum Gests Vilhjálmssonar og skrifað upp ýmislegt áhugavert og lýsandi fyrir þá einurð og ósérhlífni sem litar þessa sögu, bæði starfsmanna og bændanna sjálfra. Það sem ekki birtist hér verður væntanlega sett inn á sérstaka síðu um mjólkurflutninga í Svarfaðardal á vef Héraðsskjalasafnsins á komandi tímum. Nú þegar hafa safnast myndir og nokkrar áhugaverðar frásagnir af slarki og uppákomum úr starfi bílstjóra og ýtumanna.

Ég þakka viðmælendum mínum fyrir samstarfið og þolinmæðina, sem og Jóni Halldórssyni fyrir hvatningu og aðstoð. Allt of lengi hefur dregist að þetta efni kæmist fyrir sjónir almennings og veldur því ýmislegt sem ekki verður rakið hér. Það dapurlegasta við þá töf er að Jónas Ingimarsson lifði ekki að sjá þetta efni líta dagsins ljós, en hann lést eftir stutt veikindi 31. maí sl. Megi þetta kver halda minningu hans á lofti.

¹ Um þetta má lesa nánar í áður nefndu viðtali Þórarins Hjartarsonar við Halldór Gunnlaugsson og Gunnar Jónsson.



Torfi Jónsson (Hæringsstöðum) og Arngrímur Jóhannesson (Sandá) á heimleið með tóma mjólkurbrúsa. Myndin er tekin með Þverárgilið í baksýn.

Kveðið um mjólkurflutningabílstjórana á Dalvík:

Þó að ei sé gatan greið
gusti kalt og snjói,
samt þeir komast sína leið
Svenni, Dóri og Jói.

Höf.: Jóhannes Óli Sæmundsson

