

BRYNJA GRÉTARSDÓTTIR:

Mjólkurflutningar í Svarfaðardal

Fyrsta tilraun tókst vel

Árin um og eftir 1930 urðu svarfdælskum bændum sem og landsmönnum öllum þung í skauti. Lengi hafði tíðkast að bændur stunduðu sjóinn jafnhliða sauðfjárbúskap, en nautgriparækt var vart meiri en til að fullnægja mjólkurþörf heimilanna sjálfra. Nú hafði sjómennska alveg lagst niður hjá bændum í dalnum og voru þeir í staðinn farnir að byggja meira á sölu ullar og lambakjöts. Á þessum árum þrengdi kreppan jafnt og þétt að á öllum sviðum og árið



Brynja Grétarsdóttir.

1931 má segja að hrun hafi orðið í efnahagsmálum þjóðarinnar. Árið 1930 fengu bændur 90 aura fyrir kg af lambakjöti en 1931 aðeins 45 aura.

Svarfaðardalur hefur aldrei þótt vænleg sveit til stórfelldrar sauðfjárræktar vegna skorts á beitilandi. Var því ekki að undra að bændur sneru sér þá í auknum mæli að nautgriparækt í þeirri von að mjólkin gæti orðið tekjulind þeim til bjargar. Einnig ýtti undir að nýstofnað Mjólkursamlag KEA á Akureyri hafði náð góðum árangri í vinnslu mjólkur og framleiðslu á mjólkurvörum. Verð á mjólk hafði haldist hlutfallslega mun stöðugra á kreppuárunum en verð á kindakjöti.

Þegar mjólkurflutningar hófust úr Svarfaðardal til Akureyrar fyrri hluta sumars 1934 í tilraunaskyni, var ekki fulllokið að tengja bílveginn milli Akureyrar og Dalvíkur. Fékkst samt nokkuð góð reynsla af flutningunum um sumarið og fram eftir hausti, þar til ófært varð fyrir bíla vegna snjóá. Voru fluttir alls 13.326,5 lítrar þetta sumar úr Svarfaðardal til Akureyrar.

Mjólkurdeild Svarfdæla stofnuð

Árið 1935, þann 30. mars, héldu allmargir mjólkurframleiðendur Svarfdæladeildar Kaupfélags Eyfirðinga formlegan fund í þinghúsinu á Grund og skiptust á skoðunum um framtíð mjólkursölu. Höfðu þeir þá tryggt sér samþykkt aðalfundar Mjólkursamlags KEA fyrir því að Svarfdælingar fengju að senda inn mjólk annað sumar án þess að gerast reglulegir félagar í samlaginu. Jafnframt hafði þó verið gefið í skyn að á næstu árum gæti farið svo að ekki yrði hægt að taka við allri þeirri mjólk er bærisk, vegna ónógs húsakosts samlagsins. Yrði þá mjólk utanfélagsmanna vísað fyrst frá. Bæði vegna þessa og einnig hins, að meðalverð mjólkur úr dalnum hafði verið gott sumarið áður, þ.e. 19,60 aurar fyrir kg (0,55 aurum hærra en meðalverð á öllu samlagssvæðinu) auk 2ja aura uppbótar á kg, samþykktu fundarmenn samhljóða að ráðleggra væri að stofna mjólkursamlagsdeild.

Hinn 7. apríl sama ár var aftur haldinn fundur þar sem fleiri mjólkurframleiðendur mættu, og var deildin þá formlega stofnuð með átján félögum. Í stjórn deildarinnar voru kosnir: **Gunnlaugur Gíslason** Sökku, **Helgi Símonarson** Þverá (Svarf.) og **Ármann Sigurðsson** Urðum, með hlutkesti milli þess síðastnefnda og Björns Jónssonar Tjarnar-Garðshorni. Gunnlaugur var síðar kosinn stjórnarformaður.

Næstu daga og vikur vann stjórnin að því að skipuleggja flutninga sumarsins og fá fleiri mjólkurframleiðendur til að gerast félagar í deildinni. 18. apríl höfðu sjö bæst í hópinn en þá var ekki vitað um hug Skíðdælinga til málsins. Síðar kom í ljós að þeir treystu sér ekki til að taka þátt í flutningunum að svo búnu þar eð fáir höfðu mjólkur magn til þess, enda þótt nægur



Baldvin Jóhannsson.

áhugi væri fyrir hendi. Erfitt var líka fyrir framdælinga að stunda þessa nýju atvinnugrein með tilliti til flutninganna, sökum þess að bíllinn komst aðeins fram að Dæli í mynni Skíðadals og að Urðum hinum megin. A.m.k. þrír bændur í Fremri-Svarfaðardal munu þó hafa tekið þátt í mjólkurflutningunum þetta sumar, auk Ármanns á Urðum sem var einn af aðalhvatamönnum þess að mjólkurflutningar hófust úr Svarfaðardal.

Útibú KEA á Dalvík tók að sér að annast flutningana í byrjun, lagði til bíl og réð bílstjóra. Kom þar glögg í ljós áhugi og velvild Baldvins Jóhannssonar útibússtjóra í garð þessa máls. Tók hann að sér að vera framkvæmdastjóri flutninganna og sjá um rekstur bílanna, með samningi til eins árs í senn.

Víst hefur Baldvin séð þarna opnast bændum nokkuð tryggja tekjuöflunarleið sem styrkja mundi stöðu þeirra og um leið útibúsins eftir áföll kreppuáranna. Einnig gafst með þessum samgöngum við Akureyri tækifæri til að fá sendar reglulega vörur af ýmsu tagi til útibúsins með bílnum á heimleið. Má segja að með mjólkurflutningum úr Svarfaðardal hefjist jafnframt reglulegir vöruflutningar á landi milli Akureyrar og Dalvíkur, en áður höfðu þeir aðallega farið fram á sjó.

Mjólkursala á Dalvík

Reglubundin mjólkursala til þéttbýlisins á Dalvík hófst haustið 1936 og annaðist útibúið hana fyrsta árið endurgjaldslaust til reynslu. Þá var enn mjög algengt að Dalvíkingar hefðu kýr fyrir heimili sín og var það e.t.v. ástæðan fyrir því að ekki var fyrr ráðist í mjólkursölu þar af hálfu mjólkurdeildarinnar. Í janúar 1936 samþykkti deildarstjórn „... að leita fyrir sér við þá

Dalvíkurbúa sem hafa kýr, hvort þeir vildu ekki ganga til samkomulags við mjólkurframleiðendur í sveitinni um að hætta að hafa kýr sjálfir, en kaupa mjólk í mjólkurbúð, sem væntanlega verður þá sett upp á Dalvík.“

Af þessari og fleiri bókunum deildarstjórnar er ljóst að mikið kapp var lagt á að sem fyrst yrði hægt að koma á mjólkursölu á Dalvík. Hefur það að líkindum verið hugsað sem grundvöllur að stofnun mjólkurvinnslustöðvar þar fyrir Svarfaðardal og Árskógsströnd, sem menn dreymdi lengi um að yrði veruleiki.

Strax árið 1936 kom fram sú hugmynd að kanna hver kostnaður yrði við gerilsneyðingu mjólkur á Dalvík og var Ármann á Urðum ötull talsmaður þess að nauðsynlegt væri að útvega deildinni rjómbúsáhöld til notkunar þegar um haustið. Samþykkt var að beina þeim tilmælum til ÚKED að það keypti áhöldin og útvegaði húsnæði fyrir rjómbú. Í mars 1937 fékkst leyfi fyrir innflutningi áhaldanna en húsnæði vantaði fyrir reksturinn. Ákveðið var að gera engar bindandi samþykktir um þessar framkvæmdir að svo stöddu, ef verða mætti að nýlega hafnir mjólkurflutningar til Akureyrar leystu vandann.

Sækja þurfti um sérstakt leyfi hjá Mjólkursamlagi KEA til að bændur mættu selja mjólk sína beint til Dalvíkur án þess að réttur tapaðist til að selja jafnframt til samlagsins. Það leyfi fékkst auðveldlega. Hins vegar sá samlagsstjórn sér ekki fært að afnema 3ja-4ra ára verðlækkun á kg þar eð einungis var flutt tvisvar í viku eða sjaldnar. Var þráfaldlega leitað eftir því fyrstu árin og mun loks hafa fengist í gegn 1938 eða '39.

Vetrarflutningar hefjast

Yfir sumartímamann var mjólkinn flutt á hverjum degi þannig, að annan daginn var tekin mjólk austan megin í dalnum og hinn daginn að vestan. Vor og haust urðu flutningar óhjákvæmilega óreglulegri eftir færð.

Á aðalfundi mjólkurdeildarinnar í ársbyrjun 1936 vakti Björn Jónsson á Ölduhrygg máls á því hvort ekki mundi hægt að fá mjólkina flutta á sjó þá mánuði sem landflutningar lægju niður vegna ófærðar. Eftir mikla eftirgrennslan á Dalvík fékkst

vélbátur frá Akureyri undir vorið og flutti hann mjólkina til maíloka. Þetta varð upphafið að stöðugum mjólkurflutningum allt árið, þótt ekki næðist það takmark til fulls fyrr en árið 1943.

Þegar flutt var á sjó yfir veturinn þurftu bændur sjálfir að koma mjólkinni til Dalvíkur. Til þess notuðu þeir hesta og sleða. Var þá gjarnan haft samflot og mynduðust stundum langar lestir um dalinn. Oft var þá glatt á hjalla hjá flutningsmönnum þrátt fyrir ýmiss konar erfiðleika sem þessum ferðalögum fylgdu.

Ekki mun hafa verið flutt sjóveg oftar en tvisvar í viku, a.m.k. framan af. Kom þá jafnan til 3ja-4ra aura verðlækkunar á kg svo sem áður hefur verið minnst á.

Ágreiningur um mjólkursölu

Árið 1935 voru seld til Akureyrar rúmlega 48 þús. kg mjólkur. Flutningskostnaður varð 2,5 aurar á kg og auk þess var hálfur eyrir lagður í Samlagsstofnsjóð. 1938 varð salan 155 þús. kg til Akureyrar og 34 þús. kg voru seld á Dalvík. Árin 1939-40 hrapaði mjólkurframleiðslan niður og er ekki ljóst hvað olli. Eru þau ár undantekning í sögu deildarinnar hvað það snertir.

Á aðalfundi 1939 var skýrt frá því, að meðalverð innveginnar mjólkur hjá Mjólkursamlagi KEA hafi á árunum 1928-1936 lækkað úr 24,76 aurum í 18,65 á kg. Söluverð mjólkur á Dalvík var ætíð mun herra en til samlagsins og hækkaði stöðugt. Haustið 1937 greiddu fastir kaupendur á Dalvík 22 aura en Haustið 1940 32 aura fyrir kg. Var því von að einstaka bóndi sækti fast að fá að selja alla sína mjólk til Dalvíkur og skeytti engu um lög og reglur mjólkurdeildarinnar sem kváðu á um að bændur næst Dalvík ættu að skipta sölunni þar bróðurlega á milli sín, nota flutningabílinn og þiggja sama verð og aðrir með sömu flutningsgjöldum og fyrir mjólk til samlagsins.

Fyrir kom einnig að útibúið gripi inn í úthlutun mjólkursölu á Dalvík án samráðs við stjórn deildarinnar. Greinilegt er af fundargerðum að allir slíkir árekstrar hafa verið ræddir opin-skátt og málin síðan leyst af einurð og drenglund svo að allir

gátu að lokum vel við unað, þótt þeir þyrftu að láta undan síga að einhverju leyti.

Stundum var gripið til þess ráðs að gera skriflega samninga um rétt manna og skyldur í sambandi við Dalvíkursöluna og ber ekki á öðru en þeir hafi verið haldnir fullkomlega.

Samstaða bændanna og baráttuþrek þeirra kemur alls staðar fram við lestur fundargerða og er augljóst að menn hafa haft kjark til að setja fram kröfur um bæt看an hag og jafnan rétt á við starfsbræður sína annars staðar í Eyjafirði. Undu þeir hvergi að vera útundan þótt þeir byggju afskekkt.

Vegamálin voru jafnan ofarlega á baugi. Jafnt og þétt var sótt á að fá lagfærðan veginn um sveitina. Fyrstu ár mjólkurflutninganna má segja að sums staðar væri stórhættulegt að fara um á bíl. Brimnesá, Hofsá og Lambá voru allar óbrúaðar framan af og hinir verstu farartálmar í leysingum og háлку. Einnig voru Holts- og Grundarskriður erfiðar yfirferðar og viðsjárverðar vor og haust. Sama mátti segja um Hvarfið.

Iðulega var sýslunefnd Eyjafjarðarsýslu og þingmönnum kjördæmisins skrifað af þessu tilefni og skorað á yfirvöld að bæta úr. Karl Friðriksson umdæmisstjóri Vegagerðar ríkisins á Akureyri mun ekki hafa farið varhluta af bréfaskrifum varðandi vegaframkvæmdir og þátttöku ríkissjóðs ýmist í snjómokstri eða flutningskostnaði yfir vetrarmánuðina.

Vetrarflutningarnir hafa greinilega verið mjög erfiðir og dýrir. Þegar flutningar á hestasleðum í sambandi við sjóflutninga lögðust af og bílarnir voru einir um að sækja mjólkina í sveitina, þurftu bændur oft og einatt að fylkja liði til að handmoka veginn um dalinn. Hafa menn verið furðulega samstæðir um að leggja bæði það og ýmislegt annað á sig til að koma mjólkinni í verð. Mikið var ætíð rætt um úrbætur í þessum efnum á sérhverjum aðalfundi og margar tillögur reifaðar uns úr rættist smám saman.

Árið 1946 fékkst hið opinbera til að greiða helming kostnaðar vegna snjómoksturs. Greiddu þá hreppsnefndir Dalvíkur og Svarfaðardals 1/8 hvor og KEA 1/4. Mun þessi kostnaðarskipting eða svipuð hafa verið tekin upp í öllum sveitum Eyjafjarðar sem mjólk sendu til Akureyrar. Varð hugmyndin til á sameiginlegum fundi eyfirskra mjólkurframleiðenda með

samlagsstjórn á Akureyri. Þessir styrkir fengust einhver næstu ár þótt ekki sé hægt að sjá af fundargerðabókum hversu lengi eða stöðugt þeir hafa viðgengist. Má geta sér til að það hafi verið að einhverju marki uns tekinn var upp reglubundinn snjómokstur af hálfu Vegagerðarinnar. Stóð oft nokkurt þóf um styrkveitingar þessar, sérstaklega við hið opinbera. Munu Svarfdælingar hafa haldið fast á málum svo þeir mættu sitja við sama borð og mjólkurframleiðendur í innsveitum Eyjafjarðar.

Hugmyndir um mjólkurvinnslu á Dalvík

Rjómabúsmálin brunnu mjög á mönnum fyrstu árin eftir að mjólkursala hófst svo sem áður er sagt. Þegar ljóst þótti að rjómaflutningar til Akureyrar reyndust ekki eins arðbærir og vonir stóðu til í upphafi, sneru bændur sér af endurnýjuðum þrótti að framgangi þess máls. Eygðu þeir þar möguleika á að létta flutningana til Akureyrar a.m.k. yfir veturinn, ef KEA útvegaði gerilsneyðingartæki og áhöld til smjörgerðar á Dalvík. Fljótlega þróuðust þessir draumar á þann veg að farið var að knýja á stjórn KEA um stofnun alhliða mjólkurvinnslustöðvar á Dalvík. Baldvin útibússtjóri sýndi þeim hugmyndum áhuga og taldi að hægt yrði að gera átak í þessu upp úr 1940.

Á 5. og 6. áratugnum var þetta hitamál á svo til hverjum aðal- og stjórnarfundum, en mætti stöðugri mótspyrnu hjá stjórn KEA og samlagsstjóra. Árið 1955 var reynt að bera klæði á vopnin er Jónas Kristjánsson samlagsstjóri afhenti deildinni að gjöf tvo mjólkurflutningasleða til að hengja aftan í jarðýtur.

Jónas og Jakob Frímansson framkvæmdastjóri KEA mættu báðir á aðalfund mjólkurdeildarinnar 1957 og má marka af ítarlega ritaðri fundargerð að miklar umræður hafa farið fram um vinnslustöð á Dalvík. Hafa bændur sennilega ætlað að reka smiðshöggið á áralangt þref um málið og leiða það til lykta á þessum fundi með Helga Símonarson í broddi fylkingar.

Jónas taldi ráðlegast að allir Eyfirðingar fylktu sér um stækkun samlagsins á Akureyri. Væri hún óhjákvæmileg innan fjögurra ára og mundi bygging vinnslustöðvar á Dalvík engu

breyta þar um. Lagði hann til að mjólkurframleiðendur verðu 10 aurum af hverjum mjólkurlíttra næstu fimm ár til eflingar einu allsherjar mjólkursamlagi á Akureyri. Helgi Símonarson sagði að það yrði þungur skattur á mjólkurframleiðendur í Svarfaðardal, og bæru þeir þó ekki stóran hlut frá borði fyrir. Taldi hann þó að þeir myndu fallast á þetta gegn loforði um vinnslustöð á Dalvík.

Eftir alllangt þóf bar Jakob fram tillögu um að allir greiddu umrætt 10 aura framlag næstu fimm ár „til aukningar Samlagsstofnsjóði til byggingar **mjólkurvinnslustöðvar**“, án frekara ákvæðis um staðsetningu. Var málamiðlun þessi samþykkt gegn einu mótatkvæði.

Næstu árin var enn barist hart fyrir mjólkurstöð á Dalvík og má sjá í fundargerðabókum að hreppsnefndin í Svarfaðardal hefur óspart lagt því lið. Var það ekki fyrr en um miðjan sjöunda áratuginn að um hægðist og svarfdælskir bændur virtust sætta sig við að flytja mjólk sína refjalaust til Akureyrar. Voru þá enda allar aðstæður breyttar til hins betra. Um það leyti var farið að hilla undir enn bjartari framtíð í mjólkurflutningum með hugmyndum um tankvæðingu. Talaði Jónas Kristjánsson um hana á aðalfundi Mjólkursamlags KEA 1965 sem framtíðarlausn er stefna bæri að.

Aukinn bílakostur - Mjólkurflutningafélag

Bílakostur fór ört vaxandi eftir að hefð komst á flutningana og mjólkurflutningar allt árið urðu keppikeflið. Fyrsti mjólkurbíllinn var eign ÚKED, svonefndur „körfubíll“, Chevrolet árg. 1934, með bensínvél og fimm manna húsi. Elstu mjólkurbílarnir fluttu farþega hin allra fyrstu ár, eða þar til farið var að stunda farþegaflutninga sérstaklega á vegum útibúsins. Þegar annar bíll var keyptur til mjólkurflutninganna (1938 eða '39) var hann með tíu manna húsi, einnig Chevrolet. Enn var sams konar bíll (með tíu manna húsi) keyptur 1941 og var það síðasti bíllinn sem notaður var bæði til mjólkur- og mannflutninga. 1943-44 var farið að safna mjólk úr allri sveitinni daglega á sérstökum vörubílum.



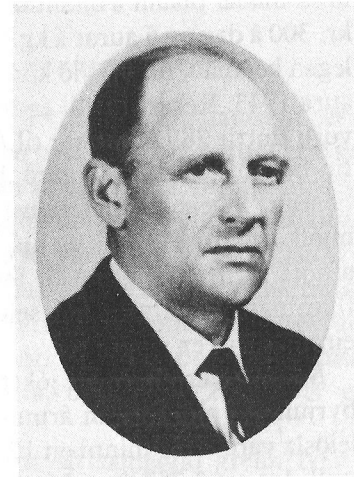
Gestur og fyrsti mjólkurbílinn.

Um miðbik aldarinnar var gert gífurlegt átak til endurbóta og aukningar á bílakostinum. Þá voru „trukkar“ (GMC-bílar) komnir til sögunnar og með tilkomu þeirra jukust stórlega möguleikarnir á stöðugum mjólkurflutningum að vetrinum. Vinnuálag bílstjóranna minnkaði þó ekki, heldur jókst jafnt og þétt, því að á þessum árum voru illviðrasamir vetur og snjóalög oft mikil, en flutningum mjólkur haldið fast til streitu. Mjólkurbílstjórarnir komust þá ekki hjá því að herða nokkuð kröfur sínar um kaup og kjör. Gat það ekki talist ósanngjarnt því vinnudagur þeirra var oft óhemju langur og erfiður. Nokkuð varð þó að knýja á til að fá lágmarkskröfur samþykktar og voru bílstjórarnir Sveinn Jónsson frá Hæringsstöðum og Jóhann Jónsson Arnarhóli brautryðjendur í því að reyna að tryggja flutningabílstjórunum viðunandi kjör. Kemur þetta fram í fundargerðum Mjólkurdeildarinnar, en jafnframt sýna bókanir að bæði bændur og útibússtjóri kunnu vel að meta störf bílstjóranna og gerðu sér ljóst að mjólkurflutningarnir voru naumast framkvæmanlegir án takmarkalausrar elju þessara manna og ósérhlífni. Náðust því oftast samningar sem báðir aðilar gátu vel við unað.

Reyndin varð með tímanum sú að útibússtjóri sá alla tíð um framkvæmdastjórn mjólkurflutninganna, og var eins og áður er



Sveinn Jónsson.



Jóhann Jónsson.

sagt jafnan samið við hann til eins árs í senn. Í fundargerðum ársins 1945 má sjá að raddir eru farnar að heyrast um að betra væri að stofna sjálfstætt félag um flutningana og að bændur stjórnðu rekstri þeirra. Bókað er að tilboð hafi borist frá Sveini Gamalielssyni á Skeggsstöðum og vilji hann gjarnan taka að sér að flytja mjólkina ef hann fái til þess bíl. Engu var breytt í það sinn, en árið 1950 var stofnað **Mjólkurflutningafélag Svarfdæla**. Varð stjórnun öll og ákvarðanatataka upp frá því að mestu á vegum deildarstjórnar og reksturinn algjörlega sjálfstæður, þótt Baldvin útibússtjóri sæi áfram um daglega framkvæmd flutninganna. Aldrei var þó nafni félagsins þinglýst og hélst rekstrarfyrirkomulagið óbreytt uns Mjólkur-samlag KEA tók alla mjólkurflutninga á samlagssvæðinu í sínar hendur í sept. 1976.

Reksturinn gekk misjafnlega

Á ýmsu hafði gengið alla tíð með að láta flutningana bera sig. Flutt var til Akureyrar allan veturinn 1942-43 á sjó ef ófært var á landi. Gekk reksturinn mjög illa þann vetur og

urðu miklar bilanir á bílunum. Flutningskostnaður 1942 var á sjó kr. 300 á dag og 5 aurar á kg á landi, en ekki er getið um endanlegan kostnað, miðað við kílóverð. Hækkaði hið síðarnefnda í 8 aura 1943. Rekstrarhalli ársins 1942 varð kr. 561,49, en það ár voru fluttir 289.639 lítrar til Akureyrar og 39.139 til Dalvíkur. Er bókað í aðalfundargerð 1943 „... sjóðir fyrri ára eru nú tæmdir“. Þeir sjóðir fengust aðallega með því að mismunur mjólkurverðs á Dalvík og hjá Samlaginu var lagður til hliðar til afnota fyrir deildina. Allir fengu sama verð og greiddu sömu flutningsgjöld, hvort sem selt var til Dalvíkur eða Akureyrar, eins og fyrr er sagt.

Mjólkursala á Dalvík jókst jafnt og þétt með hverju ári frá byrjun (að meðtöldum árunum 1939 og -40, er mjólkurframleiðsla varð mun minni en 1938), en 1941-42 varð þó minnkun milli ára um 3.757 lítra. Í ársbyrjun 1942 var mjólkurlítrinn þar á 56 aura þar til í ágúst er hann hækkaði í 85 aura. Í september sama ár hækkaði verðið í kr. 1,10 og í árslok var það komið í kr. 1,28. Til samanburðar má geta þess að 1943 var meðalverð hjá samlaginu 83 aurar á kg til bænda.

Þegar Mjólkursamlag KEA tók alveg við mjólkursölu á Dalvík í okt. 1943, var ekki lengur um að ræða þann tryggja tekjustofn sem hún hafði verið. Var upp frá því yfirleitt gripið til þess ráðs að láta bændur bera hallann með skattlagningu í hlutfalli við framleiðslu hvers og eins.

Árin 1946-47 urðu mjólkurflutningunum þung í skauti vegna ótíðar og snjóá, og 1950 varð mikil verðhækkun á bensíni og öðru er þurfti til reksturs bílanna. Það ár nam mjólkurframleiðsla deildarinnar 1.094.055 lítrum og fengust 130,23 aura fyrir kg. Keyptir voru fjórir mjólkurbílar á árinu 1951 fyrir samtals kr. 80.100, og stóð fjárhagur félagsins mjög tæpt þá í árslok, en endanleg útkoma er ekki bókuð. Veturinn 1950-51 var með eindæmum snjóþungur og illviðrasamur. Var mjög knúð á um mjólkurstöðvarmálið og styrkveitingar frá ríkissjóði næsta ár.

Nýjar leiðir í tekjuöflun

Smám saman vöknudu menn til vitundar um nauðsyn þess að afla tekna á ýmsan annan hátt en þann sem hér hefur verið getið til að létta reksturinn. Framan af viðgekkst að bílarnir flyttu undanrennu, mjólk og aðrar mjólkurvörur endurgjaldslaut frá samlaginu til Dalvíkur, en 1950 var farið að taka gjald fyrir undanrennuflutninga til bænda, 4 aura á kg á sama tíma og bændur greiddu 20 aura á kg fyrir mjólk sína til Akureyrar. Á aðalfundi 1952 kvað útibússtjóri nauðsyn bera til að hækka flutningsgjöld bænda í 28 aura, og á sama fundi var gerð svofelld ályktun:

„Fundurinn telur sanngjarnt að samlagið greiði fyrir þá mjólk, sem flutt er frá því til Dalvíkur eigi minna en mjólkurframleiðendur þurfa að greiða fyrir sína flutninga miðað við kostnað milli Dalvíkur og Akureyrar.“ Farið var fram á að Samlagið greiddi 14 aura f. kílóíð árið 1951 en 15 aura 1952. Engar bókanir finnast fyrir því á næstu fundum hvernig þessu máli lyktaði.

Þetta sama ár var farið að gefa kvittanir fyrir flutningi á ýmiss konar lausavarningi sem bílstjórnarnir voru beðnir fyrir, og þess krafist að fólk kæmi honum á bílaafgreiðsluna.

Nokkrar tekjur munu hafa fengist af þungavarningi sem fluttur var með bílunum og var reynt að koma sem bestu skipulagi á þessi mál á 6. áratugum. Þó hafa auðsjáanlega orðið allmiklir árekstrar við umdæmisstjórn Pósts & Síma á Akureyri vegna gjalds fyrir pósthlutninga í sveitina. Hefur það þóf staðið nokkur ár og stundum farið svo, að póstyfirvöld neituðu að greiða reikninga og deildarstjórn neitaði að láta flytja póstinn svo að dreifing á honum lá stundum niðri. Bændur töldu þó að lokum þann kost vænstan að pósturinn yrði fluttur með mjólkurbílunum og hvöttu til að það yrði gert, hvernig sem til tækist með samninga um gjaldið.

Árið 1957 samþykkti póststjórnin að greiða kr. 3.000,00 fyrir dreifingu það ár, en sagði samningnum upp árið eftir og bauð 30 krónur fyrir hvert heimili sem póstur var fluttur á. Um þetta náðust ekki samningar fyrr en Þorgils Sigurðsson stöðvar-

stjóri á Dalvík tók af skarið, og lagði til við deildarstjórn að greiðsla fyrir pósthlutninga rynni beint til bílstjóranna sjálfra. Sættust menn á þessa lausn og koma ekki fram í bókum frekari erjur um dreifingu pósts upp frá því.

Mjólkurframleiðendur á Árskógsströnd og í Arnarnes-hreppi sóttu tíðum á að fá mjólk sína flutta með bílunum úr Svarfaðardal á veturna, þegar sumarbílar þeirra gátu ekki annast flutninga. Nokkuð var gert að því, sérstaklega fyrir Árskógsstrendinga, a.m.k. þegar rými var á bílunum til þess. Í fyrstunni var aðeins um að ræða nokkra bændur sem sátu um bílana er þeir fóru hjá og báðu um að taka af sér brúsa. Deildirnar munu þó loks hafa samið formlega um vetrarflutninga einhver ár um og eftir 1950. Kemur fram í fundargerð 1949 að Árskógsdeild sé komin inn í greiðslur fyrir flutninga og hafi verið fluttir þaðan 60.300 lítrar frá áramótum til 1. maí.

Öll el birtir um síðir

Öll þessi viðleitni hefur að líkindum hjálpað mjög til við að ná endum saman í rekstri flutninganna þótt ætíð hafi tíðin yfir vetrarmánuðina ráðið mestu um gang mála í þeim efnunum. Af henni réðst að miklu leyti hversu vel bílarnir entust og hve mikinn mannafla þurfti að ráða. Ekki má heldur gleyma bensínkostnaðinum sem varð mjög mikill þegar ófærð var.

Að öðru leyti virðist hafa gengið sémilega að láta reksturinn bera sig. Árið 1953 hefur verið sérstakt velgengnisár í sögu félagsins. Tíðarfar var mjög gott og rekstrarafgangur það ár skráður kr. 82.363,18. Tókst þá að greiða að fullu skuldir vegna nýafstaðinna bílakaupa.

Velgengnin í fjármálunum skilaði sér að sjálfsgöðu í stórbættum bílakosti og launahækkunum til bílstjóranna, ásamt ýmsum öðrum úrbótum. Árið 1960 komust mánaðarlaun bílstjóra í kr. 5.600,00, miðað við 9 stunda vinnudag, og greiddar voru þá aukalega 300 krónur fyrir hvern unninn sunnudag. Það ár voru fluttir 1.800.000 lítrar til samlagsins og meðalverðið varð kr. 4,08 fyrir kg. Flutningsgjöld voru þá 32 aurar f. kg.

Árið 1964 verður hér haft sem endapunktur á þessari samantekt um mjólkurflutninga úr Svarfaðardal, sem höfðu þá staðið yfir í 30 ár. Nam mjólkurframleiðsla deildarinnar þá 2.310.837 lítrum og flutningskostnaður var 45 aurar á kg.

Á miðjum 7. áratugnum má segja að sala og flutningar á mjólk hafi verið komin í skipulagðan farveg og búið að sníða flesta stórvægilega agnúa af byrjunarstarfinu. Þá voru aðstæður allar varðandi samgöngur og bílakost orðnar viðunandi miðað við nágrannasveitir, og hagur bænda í Svarfaðardal sambærilegur við aðra í Eyjafirði í þessum efnunum.

Ekki brauðstritið tómt

Hér að framan hefur verið reynt að varpa ljósi á félagslega hlið mjólkurflutninga í Svarfaðardal fyrstu 30 árin, eða þar til brautryðjendastarfinu var lokið og fast skipulag komið á framkvæmd þeirra. Sá sem les fundargerðir Mjólkurdeildarinnar kemst vart hjá að heillast af baráttuviljanum sem gengur eins og rauður þráður gegnum þær allar. Reyndar var naumast um annað að ræða fyrir þá sem hér stóðu að verki en berjast til þrautar á þeirri óöld sem ríkti í efnahagsmálum á krepputímanum og árunum þar á eftir. Um mannsæmandi lífskjör var að tefla og margur bóndinn hefði trúlega flosnað upp ef mjólkursalan hefði ekki komið til.

En það var fleira en bláköld lífsbaráttan og efnahagsmálin, sem þessi bændakynslóð Svarfdælinga beitti sér fyrir. Hún gaf sér líka tíma til að gefa gaum að ýmsum menningarmálum. Í aðalfundargerð Mjólkurdeildar Svarfdæla 1950 má t.d. sjá að mikið af fundartímanum hefur farið í að skeggræða um og semja tillögu þess efnis að Mjólkursamlagið leggi fram ákveðið gjald af hverjum lítra mjólkur til byggingar sveitabæjar í gömlum stíl fyrir væntanlegt Byggðasafn Eyfirðinga, en þar verði komið fyrir áhöldum sem notuð voru við mjólkuriðnað og matargerð forfeðranna. Var skorað á sýslunefnd Eyjafjarðarsýslu, bæjarstjórn Akureyrar og félagasamtök í héraðinu að styðja ötullega þetta mál.

Mörgu Grettistaki lyfti kynslóð þessara tíma um land allt og

er aðdáunarvert hversu vel tókst oft að bægja erfiðleikunum frá dyrum. Barátta svarfdælsku bændanna í því efni sem hér um ræðir bar góðan árangur sem má örugglega þakka einurð þeirra og dugnaði, óbilandi samstöðu og samvinnuvilja. Hefur oft verið sagt um Svarfdælinga, að þeir hafi frá fornu fari verið mjög samstiga um hagsmunamál sín og ákveðnir í að láta merki sveitar sinnar í engu falla.

Þáttur bílstjóranna

Brautryðjendur mjólkurflutninga í Svarfaðardal unnu vissulega mikið þrekvirki, en þeirra hefur þó ekki verið getið allra ennþá svo viðhlítandi sé. Eftir er að gera skil þætti þeirra sem eru verkið í bókstaflegum skilningi, nefnilega bílstjóranna. Fluttur þeirra að þessu hagsmunamáli var ekki svo lítill, þótt átt megi um hann fræðast af fundargerðabókum Mjólkurleildarinnar.

Þessir menn eru að þremur undanteknum allir á lífi og búsettir á Dalvík og í Svarfaðardal. Kunna þeir margar sögur að segja um reynslu sína af þessu starfi og verður aðeins lítið brot rakið hér. Aðallega mun reynt að gefa nokkra mynd af því starfi sem hinir fyrstu unnu við erfiðar aðstæður, þ.e.a.s. á tímabilinu 1934 og fram undir 1960. Þó vantar inn í stóra kafla sem horfnir eru með þeim **Þorsteini Jóhannessyni**, **Þórarni Þorsteinssyni** og **Sveini Jónssyni**, sem fallnir eru í valinn við góðan orðstír, og minnst þeirra allir sem til þekktu með virðingu og þakklæti fyrir þeirra þátt í sögu flutninganna.

Í frásögnum allra mjólkurbílstjóranna kemur glöggft fram að fjarskalegir erfiðleikar hlutust af lélegum og sumpart engum vegum, illa eða alls ekki brúuðum ám og fleiri vegatálmum, og illa búnum bílum til þungaflutninga í ótíð, sérstaklega vetur, vor og haust. Vinnutími bílstjóranna var óhemju langur og vinnan hið mesta strit, hvort tveggja stórhættulegt heilsu manna, þótt hraustir væru til sálar og líkama. Víst er að sumir þeirra bíða þess vart bætur enn hversu hart þeir lögðu að sér við þetta starf.

Enn má hér við bæta að laun bílstjóranna voru lengi mjög lág



Þorsteinn Jóhannsson.



Þórarinn Þorsteinsson.

miðað við vinnutíma og erfiði sem starfið útheimti. Smáerindi af ýmsu tagi ráku bílstjórarnir fyrir hina og þessa á ferðum sínum. Juku þau á amstrið og tóku sinn tíma, en lengi vel voru slíkir greiðar ekki launaðir nema þá gagnkvæmt á milli vina. Þóstdreifing heim á sveitabæina hefur áður verið nefnd, en hún var þó nokkur böggull, sérstaklega áður en póstkassar komu til.

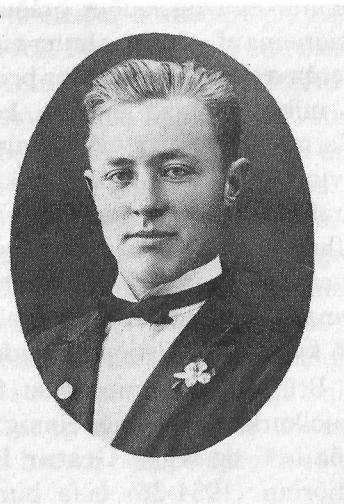
Einkennandi er sá skilningur og fádæma samviseki sem rennur eins og rauður þráður í gegn um frásagnir allra bílstjóranna af störfum sínum við mjólkurflutningana. Þeir fluttu verðmæti sem meðbræður þeirra áttu lífsafkomu sína undir, og á miklu reið að mjólkinn kæmist sem fyrst á leiðarenda. Varningurinn var viðkvæmur, sól og frost voru hættulegir óvinir og brúsarnir máttu ekki við miklu hnjaski. Stundvísi var krafist, bæði varðandi söfnun mjólkur úr sveitinni og afhendingu hennar til samlagsins. Í einstöku fundargerð frá fyrstu árunum má sjá bókaðar óskir bænda og samlagsstjóra um meiri stundvísi. Einnig hefur stöku sinnum þótt ástæða til að kvarta við bílstjórana undan slæmri meðferð á brúsum.

Brúsapallar voru óþekkt fyrirbæri hin allra fyrstu ár og mjólkurkæling við fjós einnig. Voru brúsarnir látnir í næstu dý eða læki og segist **Gestur Hjörleifsson**, fyrsti mjólkurbílstjórinn (1934-36) hafa þurft að sækja brúsana þangað á flestum bæjum, oft dágóðan spöl. Sums staðar var upp í móti

að bera þá að bílnum. Iðulega frusu brúsarnir fastir í þessum frumstæðu kæliþróum og var óvíða hirt um að losa þá áður en billinn kom á vettvang. Þessi annmarkar voru þó smám saman sniðnir af, því að allt vildu bændur til vinna að sem best tækist til. Brúsapallar komu fljótlega til sögu og auðveldaði það störf bílstjóranna að miklum mun. Einhver réttsýnn bóndi benti ennfremur á það á aðalfundi, að ekki væri forsvaranlegt að bílstjórnarnir þyrftu að rífa brúsana upp úr frosnum djújum og bera þá langan veg að bílnum.

Oft réð mildin ein

Ekki var nóg með það erfiði, sem fylgdi því að safna mjólkinni, brjótast með hana um langan, illfæran veg og vegleysur til Akureyrar og aflesta bílinn við samlagið. Flutningsgeta bílanna var fullnýtt á heimleiðinni líka og stundum meira en það, svo að bílstjórnarnir máttu iðulega telja sig vel hólpna, ef komist var með allt á réttum kili heim aftur. Oft var um að ræða þunga-vöru, s.s. fóðurvöru, timbur o.fl. af líku tagi, fyrir utan unna mjólk og mjólkurvörur frá samlaginu. Gestur Hjörleifsson minnst margra slíkra ferða með háa hlaða á bílnum og einnig marga farþega. Segir hann, að þar hafi oft ráðið mildi ein að billinn kom á fjórum hjólum úr verstu torfærunum. Einhverju sinni bilaði stýri á fullhlöðnum bíl af fólki og vörum rétt innan við Fagras-kóg. Lenti bílinn úti í skurði og þurfti að rífa allan varninginn af og koma honum á annan bíl, sem kallaður var til aðstoðar. Naut Gestur við það hjálpar nokkurra af farþegun-um. Sérstaklega er honum minnisstæður fyrir dugnaðar sakir lækni nokkur, sem var á leið til Dalvíkur til að leysa héraðslækninn af.



Gestur Hjörleifsson.

Menn höfðu líka skopskyn í þá daga og hefur eflaust ekki veitt af á slíkum stundum. Þegar í ljós kom að allir höfðu sloppið heilir á húfi, minntist lækni-rinn þess hlæjandi, að marga hringi hefði Gestur snúið stýrinu á leiðinni niður í skurðinn.

Meðal farþeganna var kona ein, sem þótti all stórskorin í andliti. Kvartaði hún um eymsli í nefinu eftir ævintýrið. Annar farþegi, glettinn náungi, sem hafði leikið við hvern sinn fingur alla leiðina, reyndi að telja henni trú um að að það hefði verið mikið lán fyrir hana að þetta kom fyrir, hún væri mun fríðari eftir!

Vinnutíminn var langur

Oft kveðst Gestur hafa farið tvær eða þrjár ferðir á dag til Akureyrar yfir háannatímann að sumrinu, jafnvel marga daga í röð. Þýddi það þegar verst lét allt að 20 tíma vinnu á sólarhring. Fór hann þá af stað um kl. 4-5 á morgnana til að safna mjólkinni og var kominn heim úr síðustu ferð um eða eftir miðnætti. Mátti lítið út af bera svo að hann yrði ekki af þeim 3ja-4ra stunda svefntíma, sem var lágmarkshvöld fyrir næstu lotu. Gestur var vanur hvers kyns erfiðisvinnu við misjafnar aðstæður bæði til sjós og lands og þótti hörkumaður til allra verka. Þó kom að því að honum varð ekki meira boðið.

Í ágúst 1936, er hann var staddur milli Stærra-Árskógs og Kálfskinns, fannst honum skyndilega sem hann væri að missa sjónina. Stöðvaði hann bílinn og lagði af stað gangandi út í Stærra-Árskóg. Þrátt fyrir óskaplegt máttleysi komst hann þangað við illan leik og missti meðvitund um leið og hann sté inn fyrir þröskuldinn á bænum. „Ég held ég hafi bara **dáíð** um stund“, segir Gestur nú um þessa lífsreynslu.

Við þetta hætti Gestur mjólkurflutningum, enda var hann ekki strax búinn að bíta úr nálinni með þennan atburð. Áður hafði hann slasast illa á fæti er þungur járnhlari, sem lokaði bílpallinum að aftan, en var ekki á hjörum, datt ofan á hann og háir það honum enn í dag. Hefur fótarmeinið og margendurtekin ofreynsla eflaust átt sinn þátt í að fyrrgreint atvik átti sér

stað. Segir þetta ákveðna sögu um dugnað og ósérhlífni margra á þessum tímum og er glöggt dæmi um vinnuálagið sem mjólkurbílstjórar í Svarfaðardal létu bjóða sér, og hverjar afleiðingarnar gátu orðið.

Í dagbók Jóhannesar Óla Sæmundssonar (þáv. skólastjóra í Árskógi) frá einum snjóavetrinum stendur orðrétt: „15. jan. Mjólkurbíllinn okkar Ströndunga kom innan að í morgun kl. 11, var á leiðinni í alla nótt og síðdegis í gær.“ – „16. jan. Óbreytt (þ.e. gott) veður næturlangt, en um hádegis var kominn suðlægur stormur og slydduhríð, svo að enn versnaði færðin. Ég beið eftir Dalvíkurtrukknum til miðnættis til að biðja þá fyrir böggul. Tóku þeir hjá mér 160 lítra af bensíni, en komu svo heim og fengu kaffi, sex bílstjórar og ein stúlka. Fór fólkíð ekki héðan fyrr en kl. að ganga tvö í nótt. Í morgun, er ég kom á fætur um 7 leytíð, sá ég hvar bílalestin var enn á veginum sunnan við Selárbakka [í 2ja km fjarlægð]. Þeir gefast aldrei upp.“

Störf bílstjóranna voru vel metin

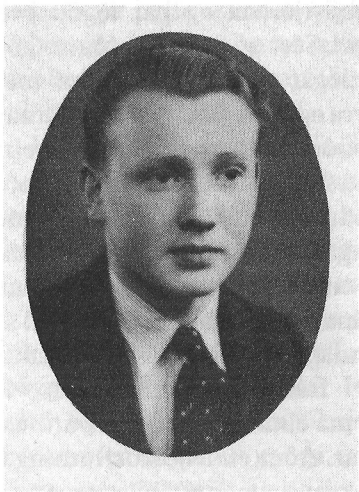
Jóhann Jónsson (bílstj. 1944-55) er annar þeirra manna, sem áreiðanlega fórnaði drjúgum skerf af heilsu sinni á þeim árum er hann starfaði við mjólkurflutningana. Í aðalfundargerð 1954 er bókað að Jóhann hafi sagt upp störfum frá og með næstu áramótum og 1955 er skráð að hann hafi hætt vegna sjúkleika. Mun þar hafa verið um að ræða magasár og stríddi hann við þau veikindi lengi á eftir. Þáverandi formaður deildarstjórnar, Jón Jónsson, talaði á aðalfundi 1955 um dugnað og eljusemi Jóhanns í starfi og bað um samþykki fundarins fyrir því að mega færa honum sem þakklætisvott fjárupphæð, sem var sú sama og Sveinn Jónsson hafði fengið í launahækkun í nóvember árið áður, kr 5000,00. Var þetta samþykkt með almennu lófataki. Síðar er bókað að Jóhann hafi ekki ætlað að fást til að taka við upphæðinni. Undrar það engan sem þekkir manninn. En svo var reyndar um fleiri. Þeim var aðalatriði að standa sig í starfinu, en hitt aukaatriði hvað þeir báru úr bytum. Samt sem áður varð ekki hjá því komist að vinna að föstum

kjarasamningum fyrir mjólkurbílstjórana og þar lögðu þeir undirstöðuna Jóhann og Sveinn. Sést af fundargerðum, að í þeirra tíð hafa farið fram formlegar samningaviðræður með þeim og stjórninni um kaup þeirra og kjör. Bændur voru jafnan reiðubúnir til samninga við bílstjóra sína og vildu greiða þeim eins og fjárhagurinn leyfði hverju sinni. Störf bílstjóranna voru vel metin af öllum sem til þekktu og mjólkurframleiðendum var fyllilega ljóst að þeir áttu hag sinn að verulegu leyti undir dugnaði og árvekni þessara manna. Allir vissu að erfitt mundi verða að fylla í skörð þeirra ef óánægja með launakjör yrði til að flæma þá úr starfi. Oft eru í fundargerðum bókaðar „sérstakar þakkir til bílstjóranna fyrir frábæra frammistöðu við flutningana.“ Svipaðar bókanir má einnig sjá um störf útibússtjóra í þágu Mjólkurdeildarinnar. Áður en Mjólkurflutningafélag Svarfæla var stofnað voru launamál bílstjóranna í höndum útibússtjóra, og mun þá hafa verið við nokkuð ramman reip að draga því hann reyndi eftir mætti að halda flutningsgjöldum sem lægstum. Baldvin sá þó einatt um að ekki skærast í odda, enda maður sanngjarn. En vandi hans var nokkur þar sem afkoma mjólkurflutninganna hvíldi mjög á honum og í öðru lagi varð hann að hugsa um hag útibúsins.

Gott var að koma í Fagraskóg

Mjólkurbílstjórnir voru aufúsgestir á hverjum bæ hvar sem þeir fóru. Þeir ferðudust meira en flestir aðrir og af þeim var hægt að fræðast um menn og málefni í nágrennasveitum. Mörgum þótti hagkvæmt að koma sér vel við bílstjórana til að geta beðið þá að reka fyrir sig ýmiss konar erindi. Flestir gerðu sér ljóst hið mikla vinnuálag sem hvíldi á þessum mönnum og voru því jafnan reiðubúnir að létta þeim róðurinn ef unnt var. Fylgdust menn nákvæmlega með ferðum þeirra, einkum þegar tvísýnt var um færð og veður, viðbúnir að bjóða fram aðstoð, mat og jafnvel gistingu. Ekki ber þó svo að skilja að bílstjórnir væru nokkurn tíma á „bæjasnatti“ í venjulegum skilningi því að yfirleitt dugði ekki að slóra.

Nokkrir voru þó þeir bæir þar sem kalla mátti að kæmist upp



Halldór Gunnlaugsson.

í vana að líta inn og þiggja góðgjörðir, að sögn **Halldórs Gunnlaugssonar**, sem starfaði bæði við mjólkurflutninga og farþegaflutninga hjá **ÚKED** á árunum 1948-58. Í hans tíð voru viðkomustaðirnir öðrum fremur Ytra-Hvarf og Sandá í Svarfaðardal og svo Fagris-skógur í Arnarneshreppi. Var á þessum bæjum ævinlega einhver heimamanna staddur úti fyrir er bílana bar að garði og eindregið lagt að bílstjórunum að ganga í bæinn, hinkra við og fá sér hressingu. Í Fagraskógi var

hreint og beint ekki hægt að komast undan því að þiggja góðgjörðir, a.m.k. í annarri leiðinni og ævinlega var staðgóður matur á borðum. Yfir vetrartímann fór líka oft svo að gíst var í Fagraskógi ef færðin var slæm.

Stefán Björnsson, fyrrum bóndi á Grund í Svarfaðardal, telur mjólkurframleiðenur þar eiga húsbændum í Fagraskógi mikið upp að unna fyrir greiðasemi þeirra við bílstjórana. Heimilið þar var sem griðastaður á miðri leið og enginn óttaðist um hag manna í vondum veðrum, kæmust þeir í Fagraskóg. Aldrei var tekin greiðsla fyrir þessa þjónustu, en bílstjórnarnir reyndu að launa húsbændum gestrisnina með því að gera fyrir þá eitt og annað á Akureyri. Mun heimilið hafa verið öfundað af þeim viðskiptum sem urðu sannarlega skemmtilega gagnkvæm.

Laun ómaksins voru oft létt í vasa

Jóhann Jónsson, sem aldrei hefur verið gefinn fyrir slór þegar skyldustörfin eru annars vegar, var oft tregur til að stansa á bæjum. Þó varð hann auðvitað eins og aðrir að hlíta lögmálum gestrisninnar, t.d. í Fagraskógi. Minnst hann þess, að hér og þar inn eftir Árskógsströndinni og Arnarneshreppnum (en þar var komið út af skyldusvæði hinna svarfdælsku mjólkur-

bílstjóra) hafi bændur eða einhverjir úr búaliði þeirra staðið á afleggjurum, beðið um fyrirgreiðslu eða erindrektur og boðið mat, kaffi eða aðstoð sem greiðslu fyrir flutning eða aðra hjálp. Einhvern tíma var það svo á þessari leið, að bóndi nokkur bað Jóhann að flytja fyrir sig hrút til næsta bæjar. Hríðarhraglandi var og hafði ferðin utan að sóst heldur erfiðlega. Jóhann brást vel við bón bónda og var hrútsa komið fyrir aftast á bílnum bak við mjólkurbrúsana. Í upphafi hafði verið boðið upp á kaffi, en svo gleymdist það í önn dagsins. Halldór Gunnlaugsson sem þá var farinn að aka áætluarbílnum, kom þá líka aðvífandi og vildi hafa samflot við Jóhann inn úr, því að veður fór versnandi. Jóhann hafði aldrei því vant hugsað sér gott til glóðarinnar að þiggja kaffisopann vegna bleytu og kulda sem sótt hafði á hann á leiðinni, og hafði hann hugboð um að ferðin yrði enn erfiðari það sem eftir var. Ekki þýddi að tala um það, bóndi hætti að tala um kaffiboðið um leið og hrúturinn var kominn upp á bílinn, og óku þeir Jóhann og Halldór hið snarasta af stað til Akureyrar. Hrútnum skilaði Jóhann þó auðvitað af sér á tilteknum stað, en ekki mun þetta hafa orðið honum frekari hvatning til að jánka kaffiboðum á bæjum upp frá því.

Betri bílar

Eftir að farið var að flytja mjólkina landveginn allt árið lentu bílstjórnarnir oft í erfiðleikum, jafnvel nokkrum hrakningum vetur, vor og haust. Meðan engin eða léleg upphitun var í bílnum og hlífðarfötum ábótavant, urðu menn alblautir eftir nokkurra klukkustunda ferð og leið oft illa. Í ófærð og illviðrum var jafnan aðstoðarmaður með hverjum bílstjóra og urðu þeir oft að skiptast á um að ganga á undan bílnum til að vísa veginn um torfærur og hálfgerðar vegleysur. Þó þótti þeim skárri kostur að brjótast landveginn til Akureyrar heldur en að standa í sjóflutningum, sem margfölduðu burð á brúsunum til og frá, fyrst á Dalvík og síðan á Akureyri, oft eftir langa sjóferð í misjöfnum veðrum.

Vegna aukins mjólkurmagns á árunum 1949-50 var keyptur þriðji bíllinn til vetrarflutninganna, GMC-bíll. Þessir bílar



Dalvíkurtrukkarnir.

voru kallaðir „trukkar“ og má með sanni segja, að þá yrði bylting í vetrarflutningunum.

Jónas Hallgrímsson forstjóri Bílaverkstæðis ÚKED smíðaði vinduspil á einn truckinn árið 1952. Hvatti hann til að svo yrði gert við alla flutningabíla og taldi að því mundi mikil bót. Um þetta sama leyti voru einnig smíðuð snjóbelti á tvo trucka. Belti þessi voru þung og því ekki notuð nema í mikilli ófærð, en að þeim viðbættum urðu flutningarnir mun auðveldari.

Þessar stóru úrbætur hafa eflaust orðið vegna erfiðleikanna árin á undan, en áður hefur verið getið um stórfellt tap á rekstri bílanna 1950-51. Þann vetur var ótíð hin mesta og firna mikill snjór. Minnst Halldór Gunnlaugsson hálf mánaðar lotu sem gekk svo að aldrei var sofið nema aðra hverja nótt. Ein ferð frá þessum vetri er bílstjórunum sérstaklega minnisstæð og fer vel á að láta frásögn þeirra af henni hér fylgja.

Oft spratt mönnum nokkur grön

Mánudaginn 15. janúar 1951 var lagt af stað á truckunum þremur klukkan 3 að morgni til að safna mjólkinni í dalnum og strax þar á eftir haldið áleiðis til Akureyrar. Geta má nærri

hvernig færðin hefur verið því að ekki voru bílarnir komnir lengra en að Árskógi um miðnætti. Þar var tekið bensín og síðan haldið hvíldarlaust áfram. Veður var dágott en ófærðin mikil, sem marka má af því, að ekki var lengra komið en á Haga-ásinn um hádegi daginn eftir, um tvo km frá Árskógi. Þó hafði verið staðið í látlausu þófi. Leit þá út fyrir að ekki þýddi að reyna frekar því að e.t.v. yrði aldrei komist alla leið til Akureyrar. Var þá skotið á fundi í einum bílnum og horfurnar ræddar. M.a. var reiknað saman mjólkurmagnið á öllum bílunum og hvers virði það væri. Niðurstaðan varð sú, að farmurinn væri allt of mikils virði til að gefast upp þarna og eyðileggja mjólkina, svo að áfram var haldið. Gekk miklu skár suður yfir Hillurnar og var bílalestin stödd í Fagraskógi um kvöldið.

Meðan verið var á móts við Rauðuvík kom maður þaðan og kallaði Árna Arngrímsson í síma, en hann og Gunnar Jónsson voru aðstoðarmenn í þessari eftirminnilegu ferð. Þegar Árni kom til baka taldi hann upp margs konar kræsingar, sem fyrir hann hefðu verið bornar svo sem kjöt, súrmeti og mjólkurgraut og fylgdu með þau skilaboð frá húsbændum til flutningsmanna, að allir skyldu þeir koma heim til að borða. Gætu þeir skiptst á og komið heim einn eða tveir í einu meðan hinir mokuðu. Þetta var vel boðið og líka vel þegið. Fengu allir að mestu sams konar mat, en svo ýktu þeir mjög frásagnir sínar af matnum, mest til að stríða þeim sem fyrstur fór, rétt eins og maturinn hefði alltaf batnað því fleiri sem komu! Einn kvaðst hafa fengið nýsoðið saltkjöt og baunir, annar steik o.s.frv. Sést af þessu, hvernig þeir gátu gert að gamni sínu þegar erfiðleikarnir voru hvað mestir.

Örðug var Möðruvallasóknin, því að klukkan var orðin 5 að morgni miðvikudags, 17. jan. þegar tekið var bensín hjá Eggert Davíðssyni á Möðruvöllum. Bauð hann öllum inn og vildi að þeir fengu mat og þurr föt. Ekki þáðu bílstjórnarnir það, færðin var þá orðin mun léttari og veður fór batnandi og vildu þeir umfram allt komast sem fyrst með mjólkina á áfangastað.

Síðasta spölinn gekk allt vel og kom lestin til Akureyrar um klukkan hálf sjö að morgni. Þar sem samlagið var ekki opnað fyrir en kl 7, notuðu þessir langhröktu ferðalangar tímann til að

fara inn á Hótel KEA og rökuðu þar af sér meira en tveggja sólahringa skegg.

Margar fleiri frásagnir mætti hafa eftir mjólkurbílstjórunum, en hér verður að sinni látið staðar numið. Kunna þeir Friðþjófur Þórarinsson og Jón A. Jónsson efalaust frá mörgu að segja af löngum starfsferli sínum við mjólkurflutningana, en sá síðar nefndi réðst til þeirra starfa í maí árið 1957 og er við þau enn í dag. Hefur hann lengst allra ekið mjólk úr Svarfaðardal og mestar breytingar séð í þeim efnunum, eða frá því að þræddar voru vegleysur um móa og mela á illa búnum bílum, þar til nú er hann ekur tankbíl á slitlagsbundnum vegi milli Dalvíkur og Akureyrar.

Helstu heimildir við samantekt þessa voru fundargerðabækur Mjólkurdeildar Svarfdæla, sem nú eru geymdar í Héraðsskjalasafni Svarfdæla.

Einnig hefur verið stuðst við frásagnir fólks, sem man þessa sögu og tengdist henni. Færi ég öllum sem hjálpað hafa til mínar bestu þakkir, sérstaklega Stefáni Björnssyni, Halldóri Gunnlaugssyni, Gesti Hjörleifssyni, Jóhanni Jónssyni, Friðþjófi Þórarinssyni og að lokum umsjónarmönnum Héraðsskjalasafns Svarfdæla.

September 1983.

Sólveig Brynja Grétarsdóttir.