

Hann er fæddur þáð herrans ár 1888, nánar tiltekið 22. ágúst, daginn eftir þjóðfundinn á Þingvöllum, þar sem stjórnarskrármálið brann heitast á viðstöddum. Hann er nýorðinn 8 ára þegar jarðskjálftinn mikli verður á Suðurlandi árið 1896. Hann er 16 ára þegar Íslendingar fá heimastjórn og Hannes Hafstein verður ráðherra. 26 ára þegar heimsstyrjöldin fyrri skellur á og Evrópa logar í ófriði. Þrítugur í spænsku veikinni 1918. Þannig mætti lengi telja.

Magnús Ólafsson er nú tæplega 92 ára og hefur sannarlega lifað tímana tvenna á langri lífsleið. Við settumst að skrafi á heimili hans í Reykjavík einn af síðustu dögum marzmánaðar 1980. Maðurinn er vel ern eins og það heitir, en eins og gengur og gerist, þá er minnið farið að daprast. Margt er hulið þoku, á annað fallið ryk. „Þetta mundi ég í gær,“ eða: „Þetta man ég örugglega á morgun,“ eru ekki óalgeng svör hjá Magnúsi Ólafssyni.

Sem ungur maður í sveit vann hann öll algeng störf, en úr sveitinni lá leiðin til Reykjavíkur, þar sem hann tók fljótlega að aka vörubifreið hjá Garðari Gíslasyni og síðan eigin bifreiðum í yfir 30 ár. Lengst var hann leigubílstjóri hjá BSR og eflaust muna margir Reykvíkingar eftir Magnúsi í því starfi. Eftir að hann hætti að vinna sjálfur fyrir um 10 árum hefur hann varla sett undir stýri og eyðir sínu æviköldi í rólegheitum á heimili sínu í Stórholtinu í Reykjavík, þar sem hann býr ásamt konu sinni Guðrúnu Sveinsdóttur og yngsta syni þeirra.

— Já ég er víst á góðri leið með að verða allra karla elztur, segir Magnús þegar við erum settir í stofunni heima hjá honum. — Ég er fæddur 20. ágúst 1888 að Úlfljótsvatni í Grafningi, en fluttist með foreldrum mínum þriggja ára gamall til Reykjavíkur. Þá áttum við heima að Bræðraborg, en síðan lá leiðin að Lækjarbotnum, þar sem þau ráku greiðasölu, og síðan að Þormóðsdal í Mosfellssveit.

— Ég réðst síðan sem vinnu maður til Jóns Magnússonar að Reykjum og fór með honum sem fjár- og sigmaður til Krýsuvíkur. Jafnframt því að eltast við rollurnar seig ég í bjargið eftir fugli og eggjum, góð búbot það, en einnig vann ég ýmis önnur störf eins og tíðkaðist í sveitum þá.

— Jú, ég er nú hræddur um að tímarnir hafi verið aðrir í þá daga. Þetta var vinna og aftur vinna, lítill tími aflögu fyrir tómstundir, eins og það heitir víst núna. Skólagangan þætti ekki upp á marga fiskana nú, það var allt öðru vísi hugsað, segir Magnús og gýtur augunum inn í borðstofuna,

þar sem tvítugur sonur hans, Þröstur, situr og blaðar í skólabókunum, en hann tekur stúdentspróf frá Menntaskólanum í Reykjavík í vor.

— Það var þó ekki þannig að strákar eltust ekki við stelpur og

víst reyndi maður að skemmta sér, heldur Magnús áfram. — Það voru engin vandræði með stelpurnar, en í sveitunum gerði unga fólkíð ekki mikið af því að drekka brennivín. Ég held að í Reykjavík hafi alltaf verið gert meira af því.

Vegurinn var sérstaklega slæmur í Holtunum

„Ég lærði sem mótóristi árið 1916 og var um tíma á mótorbátn-

um Heru, sem Garðar Gíslason átti. Ég byrjaði síðan að keyra hjá Garðari nokkru síðar og ókuskirt-einið mitt var gefið út árið 1918. Auk þess að keyra vörubílinn, sem var af White-gerð, sá ég um garnaheinsun hjá Garðari og ýmislegt tilfallandi. Garðar var með margháttada starfsemi, útgerð, heildverzlun, ýmsa vinnslu á landbúnaðarbörum og útflutning á þeim. Ég fór oft austur í sveitir til að ná í einhverjar afurðir og þá voru nú vegirnir öðru vísi en núna. Ég man að vegurinn var sérstaklega slæmur í Holtunum og það var ekki óalgengt að maður þyrfti að „tjakka“ bílinn kannski 2–3 sinnum upp úr svaðinu á veginum, þetta voru náttúrulega engir vegir. Þessi White-vörubíll var forlátagripur og Garðar Gíslason var mikið blessaður fyrir hann. Það var í rauninni fátt, sem Garðar fékkst ekki við á þessum árum og þetta garnaheinsunarmál þykir nútímafólki kannski einkennilegt og enginn vinna, en það var nú eitthvað annað. Einu sinni man ég eftir því að við sendum um 100 oluföt til Ameríku full af görnum, um 600 garnir í hverri tunnu. Það var ekki lítið verk að hreinsa þetta allt saman. Garðar reyndi mikið að auka útflutningsverzlun og hann var alltaf að senda út einhver sýnishorn af íslenskum vörum, hann reyndi að selja hangikjöt eitt árið, og kannski sundmaga það næsta, þannig að það var í nógu að snúast.

— Svo var það innflutningurinn. Einu sinni man ég eftir því að hann pantaði mikið af eplum. Þetta voru stór og falleg epli og epli voru ekki sjálfsagður hlutur í þá daga, en þannig fór með þessa sendingu, að hún skemmdist á leiðinni til landsins. Ekki vildum við nú samt henda þeim því meira en helmingur af hverju epli var sannkallað lostæti. Ég keyrði þessu því frá skipi og upp í Skjaldborg við Lindargötuna. Ég rótaði síðan eplunum í krakkana barna á Lindargötunni, þá var nú veizla hjá þeim greyunum. Það var ekki á hverjum degi, sem þau fengu slíkt sælgæti á þessum árum, segir Magnús.

Þess má geta, að í spönsku veikinni árið 1918 lánaði Garðar Gíslason bíl sinn og bílstjóra iðulega þegar neyðin var stærst á þessum hörmungatíma. Magnús ók því oft læknum til sjúklinga, líkum var ekið í líkhús í kirkjugarðinum og margar ferðir voru farnar í jarðarfari því hestvagninn stöðvaðist um tíma vegna pestarinnar og vörubifreiðin kom því í góðar þarfir. Fyrir þau verkefni fékk bíllinn gott þrifabað og oftast var íslenska fánanum tjaldað yfir nafn fyrirtækisins á hlið bílsins. Margar ferðir voru líka farnar með matargjafir frá Garðari og óhemju mikil vinna lagðist á Magnús þennan tíma. Þá var ekki spurt hvort nótt var eða dagur, aðeins hvort maðurinn væri frískur.

En þó vörubíllinn þætti góður og Magnús sinnti hinum ólíkustu verkefnum á honum þætti slíkur bíll vart brúklegrur í dag. Magnús hafði ekkert þak yfir höfuðið, en aðeins rúðu fyrir framan sig. Þegar snjóaði þurrkaði hann af rúðunni með þar til gerðri handþurrku, vinnukonur voru ekki til, og ekki þýddi að fást um þó rigndi eða snjóðai, ljúka þyrfti þeim verkefnum, sem fyrir lágu.

Fyrsta bifreiðin kom hingað til lands í júnimánuði 1904, Thomsen-bifreiðin, en Alþingi hafði veitt Thomsen konsúlí Reykjavík styrk „til þess að gera tilraunir með, hvort tiltækilegt væri að nota bifreiðar á vegum á Íslandi“. Þrátt fyrir komu fyrstu bifreiðarinnar var tími hestvagnanna ekki liðinn og þó svo að bílum fjölgaði jafnt og þétt, þá voru hestvagnarnir enn notaðir jöfnum höndum.



Magnús undir stýri á einum bíla sínum, en hátt í 30 ár keyrði hann leigubíl hjá BSR og þegar hann hætti fyrir um 10 árum tók sonur hans við leyfinu.

Rætt við Magnús Ólafsson fyrrum bílstjóra um bíla, pólitík, meistara Kjarval og fleira

„Ég fékk mína pólitík, mína línu, hjá Hannesi Hafstein“

eftir Agúst I. Jónsson