

„Það er svo margt sem skeður á langri leið“

Það er sannarlega vel við hæfi að eitt stærsta fyrirtækið í ferðaþjónustu á Íslandi skuli enn bera nafn stofnanda þess og frumkvöðuls, Guðmundar Jónassonar. Þrjú barna Guðmundar þau Gunnar, Signý og Kristín eiga og reka fyrirtækið og hafa stöðugt verið að færa út kvíarnar á sama tíma og slík fjölskyldufyrirtæki hafa mörg hver liðið undir lok á Íslandi. Auk viðamikils hótélrekstrar stendur fyrirtækið enn undir mikilli útgerð bifreiða til fólksflutninga, rétt eins og það hefur gert frá stofnun, og enn og ekki síður en fyrr er aðalmerki þess góð þjónusta. Þau orð sem viðhöfð voru um Guðmund Jónasson í minningargrein að honum gengnum að fyrirtæki hans hefði snemma fengið á sig það orð að bifreiðar þess væru þrífalegar og eigandanum væri hægt að treysta eiga enn fullkomlega við.

Guðmundur Jónasson varð goðsögn í lifanda lífi. Honum hefur verið lýst sem hæglátum og yfirlætislausum manni sem var góður vinur vina sinna og afskaplega áreiðanlegur og traustur í viðskiptum þótt honum léti það betur að fara í tvísýnuferðir upp um fjöll og firnindi en að sitja yfir skjölum við skrifborð. Hann var ótrúlega fljótur að tileinka sér nýjungar og lét sér sannarlega ekki allt fyrir brjósti brenna þegar hann sat undir stýri og stefndi til fjalla. Þá var hann í essinu sínu og hertist við hverja raun.

Guðmundur Jónasson var brautryðjandi í þess orðs fyllstu merkingu. Á engan mun hallað þótt því sé haldið fram að enginn Íslendingur hafi átt jafn ríkan þátt í því að opna töfra hálendis Íslands fyrir ferðamönnum, jafnt innlendum sem erlendum. Það var hann sem ásamt félögum sínum fann leið yfir þann farartálma sem virtist ófyrstíganlegur bifreiðum inn á hálendið, sjálfa Tungnaá þegar árið 1950 en fram að þeim tíma hafði enginn trúað því að yfir þann farartálma yrði ekið bifreiðum. Með því að finna Hófsvað og komast þar yfir ána opnuðust víðar lendur sem menn notfærðu sér óspart á komandi árum. Og það var Guðmundur Jónasson sem öðrum fremur opnaði augu manna fyrir notagildi snjóbíla á Íslandi. Hann var ungur þegar hann kynntist slíku farartæki og átti síðar eftir að nota það til bjargar bændum á Austurlandi þegar slík snjóalög voru þar um

sveitir að símastaurar voru löngu fennir í kaf og engar leiðir voru sjáanlegar til þess að draga að vistir. Og snjóbílarnir komu líka til góða við jökla- og vatnarannsóknir að ekki sé talað um að bjarga gössi úr flugvélinni Geysi sem brotlenti á Vatnajökli árið 1950. Þegar Guðmundur Jónasson tók við sérleyfisferðum á Hólmavík vílaði hann ekki fyrir sér að aka þangað allt árið og opnaði þar með Strandamönnum nýja samgönguleið á vetrum. Og Öræfaferðir sínar varð Guðmundur margfrægur fyrir því þótt þangað væri að mestu leyti ekið um byggð voru þær einskonar samnefnari fyrir þær ófæruferðir sem hann lagði í. Þegar rætt var um Guðmund „fjallabílstjóra“ vissi hver einasti Íslendingu við hvaða mann var átt.

NÝJUNGAGJARNI HÚNVETNINGURINN

Guðmundur Jónasson var fæddur á Sauðadalssá á Vatnsnesi 11. júní árið 1909 en fluttist með foreldrum sínum, Jónasi Jónassyni og Guðrúnu Jónsdóttur að Múla í Línakradal þegar hann var fimm ára. Foreldrarnir voru báðir Húnvetningar, ættuð úr Hlíðardal á Vatnsnesi. Í Múla ólst Guðmundur upp við venjuleg sveitastörf en það átti ekki fyrir honum að liggja að gerast bóndi. Þegar hann var 18 ára, árið 1927, báru þau undur við í Línakradalnum að þar um vegaslóða fór tæki sem ungi maðurinn á Múla hafði aldrei séð fyrr -bíll. Þarna var á ferðinni Jón Þorsteinsson frá Borgarnesi sem hafði brotist á bílnum alla leið heimanað frá sér til Blönduóss og var nú á heimleið ásamt félögum sínum Jóhanni í Fornahvammi, Andrési í Síðumúla og Jóni í Galtarholti. Það lá vel á körlum og þeir sungu hástöfum „Hvað er svo glatt.“ Sjálfsagt hefur þetta undrataeki kveikt í Múladrengnum en ár leið uns hann sjálfur fór í sína fyrstu bílferð þegar Sigmundur Sæmundsson frá Borgarnesi var á ferð þar nyrðra.

Ökuskírteini fékk Guðmundur 18. desember árið 1929 og var það númer 18 í Húnavatnssýslu. Sinn fyrsta bíl eignaðist Guðmundur Jónasson vorið 1930. Hann kom með skipi til Hvammstanga og hefur verið þrautin þyngri að koma honum í uppskipunarbát og til lands.



En það heppnaðist og skömmu síðar var Guðmundur kominn með ærin verkefni bæði við að flytja varning út um sveitir eftir því sem vegirnir leyfðu og eins fyrir vegagerðina uppi á Holtavörðuheidi. Um þetta leyti var einnig verið að leggja síma um sveitir landsins og fékk Guðmundur það verkefni að aka staurum og öðru efni fyrir símaflokk sem maður að nafni Einar Jónsson stjórnaði. Var það upphafið að verkefnum fyrir símann sem Guðmundur annaðist í heilan áratug og fór hann víða við þá vinnu.

BODDÍBÍLARNIR KOMA TIL SÖGUNNAR

Þótt bæði bílarnir og þó sérstaklega vegakerfið væri frumstætt á Íslandi í byrjun fjórða áratugar síðustu aldar ollu bílarnir þó byltingu sem samgöngutæki. Ekki aðeins að þeir væru þarfabílingar til vöruflutninga heldur einnig til fólksflutninga. Það kom t.d. berlega fram þegar Íslendingar héldu þjóðhátíð á Þingvöllum árið 1930 en þá voru Reykvíkingar fluttir þangað á svokölluðum boddíbílum. Eftir hátíðina voru mörg slík boddí til sölu og eignaðist Guðmundur í Múla eitt þeirra. Í viðtali við hann sem birtist í Morgunblaðinu á sínum tíma lýsti Guðmundur vel boddíútbúnaðinum og sagði:

„Upp úr 1930 var maður búinn að ná í þjóðhátíðarboddíð með 12 sætum aftan á fyrir farþega og það þrettánda hjá bílstjóranum. Stýrishúsið á

bílnum var haft svo mjótt til þess að hægt væri að flytja á honum trjávið. Til dæmis símstaura sem lágu þá fram með því, svo að bílstjórinn varð einhvern veginn að smeygja sér inn fram hjá þeim. Aftur á var svo hægt að setja laust boddí, sem skrúfað var ofan á pallinn með lausum skrúfum. Á því voru 2-3 litlar rúður að framan, svo að farþegar gátu séð yfir stýrishúsið og fram á veginn, en annars voru blæjur með hliðunum. Rúllað upp striga eins og rúllugardínunum og fest upp með 2 – 3 ólum en hægt að hleypa því niður ef illviðri var. Setið var á trébekkjum og við bakið fjögurra tommu breið slá. Fyrir kom að á henni var hálmur og leðurlíki yfir og þótti fint. Hvað þá ef það var líka á setunni. Þannig var farið með fólk um helgar í ferðir á skemmtistaði.”

Guðmundur fékk snemma orð fyrir að vera laginn og þolinmóður bílstjóri og ferðalangur. Það var því ekki nema eðlilegt að Geir Zoëga þáverandi vegamálastjóri hefði samband við hann norður í Múla veturinn 1932 og bæði hann að taka að sér að aka snjóbil sem vegagerðin átti og annaðist flutninga yfir Holtavörðuhéið. Guðmundur sló til og tók verkefnið að sér og voru þetta fyrstu kynni hans af snjóbílum. Billinn var af Citroën gerð og átti að taka tíu farþega. Sjaldnast var þó hægt að koma svo mörgum fyrir vegna farangurs og pósts sem flytja þurfti. Citroën billinn var afskaplega seinfær og erfiður þar sem hann fór ótt og títt af beltunum og fór oft heill sólarhringur að fara aðra leiðina yfir heiðina.

FLUST TIL REYKJAVÍKUR

Árið 1934 fluttist Guðmundur til Reykjavíkur. Eiginkona hans var einnig Húnvetningur, Stefanía Eðvarðsdóttir frá Helgavatni í Vatnsdal. Sumarið 1938 réðust þau hjón í það stórvirki að byggja sér íbúðarhús að Mánagötu 8, ásamt Jónasi, mági Guðmundar. Þau flutti þar inn í kjallarann um haustið og í desember fæddist frumburðurinn, Gunnar. Þau hjón eignuðust einnig tvær dætur, Signýju og Kristínu og eru þær báðar fæddar á Mánagötunni.

Þegar Guðmundur flutti til Reykjavíkur átti hann enn Ford – bílinn sem hann eignaðist fyrst HU – 3 og að auki annan bíl af Chervoletgerð, HU – 15. Guðmundur var mikill “númeramaður” og hélt lengi tryggð við númerið sem hann fékk á fyrsta bílinn. Meira að segja svo að eftir að hann var fluttur til Reykjavíkur og átti að fá R númer á hann var bíllinn skráður um skeið

á nafn Jóns Húnfjörðs, bróður Guðmundar sem bjó á Hvammstanga. Fyrst eftir að Guðmundur fluttist suður var hann með vörubíla sína í ýmsum verkefnum hjá Vörubílastöðinni Prótti en sem fyrr greinir var stór hluti sumarverkefna hans fyrsta áratuginn sem hann var í bílaúngerð að annast flutninga fyrir símaflokka og var hann lengst af með norskum verkstjóra, Björnæs að nafni, og flokki hans. Kom það eiginlega af sjálfu sér að í símavinnunni fór Guðmundur margar leiðir sem enginn hafði áður ekið á bíl. Sumarið 1934 fór hann t.d. fyrstur manna fyrir Klofning og þegar hann var með flokknum norður í Þingeyjarsýslu tókst honum að aka Axarfjarðarheiði til Þórshafnar og hafði það heldur ekki verið gert áður. Á þessum árum var það mikil nýlunda fyrir fólk á þessum stöðum að sjá bíla og var bílstjóranum og förunautum hans jafnan tekið með kostum og kynjum.

FYRSTI BÍLLINN TIL FARÞEAGAFLUTNINGA

Verkefni Guðmundar á fyrstu Reykjavíkurárunum voru margvísleg en snemma byrjaði hann fólksflutninga og þá á boddíbilunum til að byrja með. Eitt af fyrstu fólksflutningaverkefnum hans yfir vetrartímann var að aka skíðamönnum á skíðasvæðin í nágrenni Reykjavíkur. Farið var á boddíbil að Kolviðarhóli, í Hveradali og þó einkum í Jósefsdal þar sem Ármennningar höfðu komið sér upp aðstöðu. Var Guðmundur lengi í tengslum við menn úr því félagi og meðal þeirra voru sumir þeirra sem ferðuðust mikið og lengi með honum, sérstaklega í fjallaferðum. Þar má sérstaklega nefna Egil Kristbjörnsson sem var mikill áhugamaður um óbyggðuferðir og hafði m.a. farið á Vatnajökul þegar Guðmundur kynntist honum.

Það var fyrst árið 1939 sem Guðmundur Jónasson eignaðist bíl sem sérstaklega var ætlaður til farþegaflutninga. Þetta var Chervolet sem var þannig útbúinn að unnt var að taka aftasta hlutann af farþegahúsinu og setja pall í staðinn. Framhús bílsins var með tvær sætaraddir og gat tekið sex farþega. Á virkum dögum var billinn gjarnan notaður til flutninga en um helgar var húsinu skellt á og þá ekið með farþega og þá ekki síst skíðafólk. Þessi bíll fékk númerið R – 346, sá fyrsti af mörgum bílum Guðmundar Jónassonar sem hafði það númer. Það sem var sérstakt við bílinn var að hann var útbúinn fyrir hægri akstur.

Ástæðan var sú að á sínum tíma var áformað að taka upp hægri akstur á Íslandi og farið að undirbúa það en þegar svo Bretar hernámu landið var hætt við þau áform og var það ekki fyrr en árið 1968 að breytingin kom loks til framkvæmda. Með tilkomu þessa bíls jukust enn fólksflutningarnir. “Þetta voru þá mestu baslferðir og maður lá oft úti,” sagði Guðmundur í fyrrgreindu blaðaviðtali og bætti við: “Ég man til dæmis eftir því að við lágum úti á Mosfellsheið. Krísuvíkurvegurinn var þá ekki kominn og verið var að reyna að basla með mjólkina um Þingvöll.”

Nú tóku við miklir umbrotatímar á Íslandi – stríðsárin. Verkefni urðu ærin ekki síst fyrir bíla og bílstjóra. Þegar Bandaríkjamenn komu til sögunnar og tóku við af Bretum fóru að koma hingað bílar og búnaður sem ekki hafði sést hér áður. Meðal þessa voru öflugir bílar af Dodge Weapon gerð og svokallaðir GMC og Ford hertrukkar sem voru með drifi á öllum hjólum og gátu því farið meiri vegleysur en “venjulegir” bílar. Sjálfsagt hafa íslenskir bílstjórar og þá ekki síst fjallamenn á borð við Guðmund Jónasson rennt hýru auga til þessara farartækja en engin kostur var að eignast þau að svo komu máli. Eftir stríð og brottför Bandaríkjamanna var stofnað fyrirtæki sem bar nafnið Sölnunefnd setuliðseigna og fékk það allmarga slíka bíla til sölu. Var Guðmundur Jónasson þá einn þeirra sem ekki beið þóðanna.

En áður en slík undratæki komust í eigu hans hafði Guðmundur farið í eftirminnilega leiðangra. Honum og félögum hans datt í hug að kanna hvort unnt færi að fara á bíl milli byggðarlaga um Arnarvatnsheiði. Fararkosturinn í fyrstu tilrauninni var Fordbíll, 1930 árgerð, sem var að stofni til fólksbíll og hafði þann kost að það var tiltölulega hátt undir hann. Lagt var upp frá Kalmannstungu og stefnt til norðurs. Komust þeir inn á heiðina en þá brotnaði öxull í bílnum og ekki var um annað að ræða fyrir þá félaga en að ganga til baka. Þetta var samt ekki til þess að draga úr þeim kjark og lagt var í annan leiðangur ári síðar á Ford bíl sem þeir höfðu sett saman. Og nú gekk allt að óskum. Yfir heiðina brutust þeir og komu niður í Vatnsdal. Þegar þangað var komið þótti Guðmundi sjálfsagt að koma við á Helgavatni þar sem tengdaforeldrar hans bjuggu. Þar átti hann líka strákpatta sem var í sveit hjá afa og ömmu og tók föður sínum vitanlega fagnandi. Um svipað leyti

fóru þeir félagar líka ótroðnar slóðir þar nyrðra er ekið var fyrir Vatnsnes, en fram að þeim tíma hafði ekki nokkrum lifandi manni látið sér detta það í hug að slíkt væri mögulegt.

LEIÐ UPP Á HÁLENDIÐ OPNUÐ

Eitt af því nauðsynlegasta sem þeir sem fást við bílaútgærd þurfa að hafa er verkstæðisaðstaða. Árið 1942 eignaðist Guðmundur slíka aðstöðu í Þverholti ásamt Guðmanni Hannessyni. Eitt af þeim verkefnum sem fyrir lá var að setja saman bíla af Chervolet gerð sem fluttir höfðu verið til landsins frá Kanada. Verkið gekk að óskum en það kom hins vegar þeim sem það unnu á óvart að upp úr einum kassanum kom ekki Chervolet-bíll, heldur Ford hertrúkkur. Og þennan bíl eignaðist Guðmundur Jónasson. Þessi bíll veitti ný tækifæri til fjallaferða. Og nú var ekki ráðist á garðinn þar sem hann var lægstur, stefnt á sjálfan Sprengisand með það í huga að komast á milli landshluta. Margir höfðu áhuga á slíku auk Guðmundar og fóru þar vinir hans Egill Kristbjörnsson og Einar Magnússon síðar Mennaskólaþingur fremstir í flokki en Einar hafði verið með í sögulegri Sprengisandsferð sem farin var árið 1933. Og nú var lagt í hann. Aðalfarartálminn á leiðinni var Tungnaá sem álitin var gjörsamlega ófær. Þetta var árið 1949. Þeim félögum tókst að komast yfir ána við Búðaháls, en þar var áin bæði djúp og breið og voru þeir sammála um að leita þyrftu að betra vaði og færari leið. Það beið ársins 1950 og var þá lagt í annan leiðangur. Eggert Kristjánsson stórkaupmaður var aðalhvatamaður hans og var með í för, ásamt fleirum. Þegar komið var inn að Tungnaá var byrjað að leita að vaði. Voru þeir Guðmundur og Egill heilan dag að sula í ánni á gúmmibáti og könnuðu dýpi og straum. Fundu þeir loks bærilega gott vað á ánni sem var kallað Hófsvað og var síðan notað í áratugi. Þeir félagar héldu síðan ferð sinni áfram og fóru inn í Veidivötn þar sem þeir renndu fyrir silung og veiddu vel. Þegar þeir komu til baka áttu margir erfitt með að trúá því að þeim hefði tekist ætlunarverkið – töldu þetta tóma dellu. Þeir segðust hafa farið leiðir sem voru ekki færar fyrir aðra en fuglinn fljúgandi.

En það var ekki um að villast. Og nú var kveiktur svo mikill landkönnunaráhugi hjá ferðafólki að ekki var beðið að halda í nýjan leiðangur. Og þegar um haustið lagði upp stærri hópur en nokkru sinni hafði

áður farið í fjallaleiðangur á bílum á Íslandi, eða um 40 manns. Farið var á þremur bílum. Guðmundur Jónasson var fremstur í flokki en einnig voru þarna bílar sem þeir Páll Arason og Ingimar Ingimarsson gerðu út og óku. Þarna slógu því þeir helstu fjallabílstjórnarnir saman. Með í för var maður að nafni Sören Sörenson og kvikmyndaði hann leiðangurinn. Þótt leiðin væri torfarin gekk hún vel. Síðan var farið inn í Veidivötn, inn að Tungnaárbotnum, í Ljósugjá og Heljargjá og í Kerlingarfjöll. Meðan á akstri stóð veittu leiðangursmenn því athygli að yfir þá flaug DC-3 flugvél frá Flugfélagi Íslands og var greinilegt að flugmennirnir áttu erindi við þá. Fylgst var með vélinni og sást að frá henni var einhverju kastað niður. Þegar að var gáð reyndist það vera slöngubútur sem hafði að geyma orðsendingu þess efnis að Loftleiðaflugvélin Geysir væri týnd og voru leiðangursmenn vinsamlegast beðnir um að svipast um eftir henni á leiðum sínum. Varð þá Agli Kristbjörnssyni það á orði að ef þeir ætluðu að gera eitthvað og leita þá þyrftu þeir að fara upp á Bárðarbungu á Vatnajökli. En þar fannst flakið af vélinni nokkrum dögum síðar og hafði öll áhöfn hennar, sex manns, komist lífs af.

SNJÓBÍLSÆVINTÝRIÐ EYSTR

Veturinn 1950 – 1951 var sögulegur í lífi Guðmundar Jónassonar og þá varð hann sannarlega þjóðhetja. Meiri snjálög voru þennan vetur en í manna minnum og þá sérstaklega á Austurlandi þar sem allar leiðir lokuðust í langan tíma og bæir einangruðust. Hvorki var hægt að flytja hey eða fóður og stefndi víða í bjargþot. En þá kom Guðmundur til sögunnar á snjóbíl sem hann var nýbúinn að eignast og breytti gangi mála þar eystra.

Og grípum nú niður í viðtal við Guðmund sem birtist í Morgunblaðinu 9. maí 1951 þar sem hann segir frá hvernig umhofs var þar eystra:

“Það kom fyrir hvað eftir annað á ferðum mínum um Jökuldal að ég var að aka yfir símalínurnar.

Á allmörgum bæjum annaði fólk því ekki dögum saman að moka frá gluggum. Og ómögulegt var með köflum á sumum bæjum að komast gangandi á milli húsa nema á skíðum. – Skíðalausir komust menn ekki yfir jörðina nema að skríða. Á flatlendinu í Hróarstungu þar sem fannbreiður voru að kalla má sléttar voru sumstaðar ekki nema efri hæðir húsanna

upp úr. Hefði leysing orðið skyndilega þarna skil ég ekki í að menn hefðu komist hjá stjórtjóni af vatnseignum. Á einum bæ á Jökuldal, Teigasel, voru 17 metra löng göng gegnum fönnina í vatnsbólið.”

Þarna var Guðmundur sannkallaður bjargvættur. Hann flutti vistir og fóðurvörur aðallega í Jökuldal, Jökulsárhlið og Hróarstungu en fór þó víðar, ók m.a. frá Egilsstöðum alla leið í Möðrudal, þar sem vitanlega var líka allt á kafi í snjó.

En svo kom loks að því að byrjaði að vora eystra og ekki var lengur þörf á snjóbílum. Á leiðinni suður lagði Guðmundur hins vegar lykkju á leið sína og ók alla leiðina upp á Bárðarbungu þar sem mönnum hafði tekist að bjarga skíðaflugvél úr vetrarsnjónum en hún varð þar innlyksa við björgun áhafnarinnar af Geysi. Með Guðmundi í ferðinni var Ari Björnsson bifreiðarstjóri frá Egilsstöðum en hann hafði einnig aðstoðað Guðmund við flutningana eystra.

ÆVINTÝRAFERÐ Á

BÁRÐARBUNGU

Ferðalagið upp á Bárðarbungu gekk vel. Þeir félagar fóru fram Fljótsdalsheiði, óku síðan austan Eyvindarfjalla, meðfram Þrælaöldu, fóru norðan Snæfells og upp á Brúarjökul. Þegar þangað var komið skall á sótsvört þoka og þeir urðu að doka við í margar klukkustundir. Þegar henni loks létti var haldið áfram beint strik upp á Bárðarbungu. Þegar þangað kom var leiðangurinn með skíðaflugvélinna farinn af staðnum en eftir á staðnum voru allmargir menn sem voru þá að ná í varningi út úr Geysisflakinu. Fór Guðmundur nokkrar ferðir með flutning ofan af jöklinum og hafði þá sleða í eftirdragi. Ferðalok þessa mikla mikla snjóbílsævintýris voru þau að bílnum var ekið til Víkur í Mýrdal við hin verstu skilyrði þar hann var hann settur á vörubíl og fluttur til Reykjavíkur.

BERNSKUMINNINGAR ÚR

SVEITINNI OG FRÁ SKÁTASTARFI

Langt er síðan Gunnar Guðmundsson og systur hans tvær tóku við rekstri fyrirtækisins og var Gunnar fenginn í spjall til þess að segja frá fyrirtækinu og sjálfum sér. Hann segir það ómögulegt án þess að tengja það því sem gerst hefur gegnum árin. Sjálfur var hann unglingur þegar hann hóf þar störf og það leiddi af sjálfu sér að hann og systur hans tækju við rekstrinum og það meðan Guðmundur var enn í fullu fjöri. Það

lét Guðmundi betur að vera á ferðalögum, helst á þeim slóðum sem ekki voru mikið farnar, eða þá að stússast í kringum bílana sína.

Gunnar fæddist að Mánagötu 8 þann 14. desember árið 1938. Sumar af fyrstu bernskuminningum hans eru tengdar bílum og atvinnurekstri föður hans. “Ég man eftir því að þegar ég var smápolli fór ég með honum niður á Skúlagötu en þar var verið að smíða yfir bíl sem hann hafði keypt, Ford – 1942. Maðurinn sem vann þetta verk hét Tryggvi og það voru óneitanlega mörg handtök sem þurfti til að gera bílinn fullbúinn. Frá barnsaldri og fram til unglingsára var ég hins vegar flest sumur í sveit. Fyrst hjá afa mínum og ömmu að Helgavatni í Vatnsdal en þegar ég var sjö ára brugðu þau búi. Sumarið sem ég var átta ára fór ég ekki í sveit en strax sumarið eftir fór ég til afa Jónasar og ömmu Guðrúnar að Múla og var þar þangað til ég var orðinn fimmtán ára. Þá dó Guðrún amma og eftir það fór ég ekki til sumarvistar norður.

Gunnar segist hafa tekið virkan þátt í skátastarfi þegar hann var að alast upp. “Það var stutt fyrir mig að fara – Skátaheimilið við Snorrabraut var í næsta nágrenni við heimili mitt. Ég fékk mikið út úr skátastarfinu og eignaðist þar góða vini. Sumarið 1955 fór ég t.d. í eftirminnilega ferð með skátunum. Þá héldum við utan með Gullfossi og fórum til Skotlands og Englands. Sóttum Gillwellmót sem haldið var rétt fyrir utan London, fórum suður til Kent og loks til Edinborgar í Skotlandi. Koman þangað og vera þar varð mér mjög eftirminnileg. Borgin var og er stórkostlega falleg. Það liðu 30 ár frá þessari ferð uns ég kom þangað aftur og naut þá fegurðar borgarinnar ekki síður en áður.

UM FJÖLSKYLDU SÍNA SEGIR GUNNAR:

“Ég kynntist konunni minni í skátastarfinu. Hún var skáti í Hafnarfirði en átti heima úti á Álftanesi. Hún er Auður Sveinsdóttir fædd 11. febrúar 1940 og er frá Breiðabólstað, dóttir Sveins Erlendssonar hreppstjóra og Júlíönnu Björnsdóttur. Við giftum okkur í Bessastaðakirkju 6. febrúar 1960. Sonur okkar, Guðmundur, fæddist 30. apríl 1961, dóttir Guðrún er fædd 17. mars 1966 og uppeldissonur okkar er Gunnar Andri, fæddur 5. júní 1986. Nú eigum við fjögur barnabörn. Við höfum alltaf átt heima í Reykjavík.”

SÓTTI HRAFTINNU Í HRAFTINNUSKER

Þegar Gunnar var orðinn 16 ára var hann farinn að vinna við reksturinn hjá föður sínum, aðallega í kringum verkstæði í Þverholtinu. “Pabbi hafði orð á því við mig að bílunum væri alltaf að fjölga og því myndu fylgja ærin verkefni í framtíðinni m.a. við viðgerðir og það gæti verið álitlegt að afla sér menntunar á því sviði. Hann kom mér á bifvélavirkjasamning hjá Hrafn Jónssyni sem þá rak verkstæði í Brautarholtinu og þar var ég næstu þrjá vetur við nám. Yfir sumartímann var ég hins vegar alltaf á verkstæði pabba í Þverholtinu og sinnti ýmsum verkefnum í kringum bílareksturinn.

Fyrir kom á þessum árum að Gunnar fór í fjallaferðir með föður sínum. Hann fór t.d. með honum inn í Jökulheima þegar hann var sextán ára. “Þá náði ég því nokkurn veginn hvernig fara átti yfir vaðið á Tungnaá,” segir hann. Á haustin fór Gunnar líka nokkrar ferðir inn í Hrafninnusker. “Það var steinsmiðja í Einholtinu sem sóttist eftir hrafninnunni og því voru gerðir út leiðangrar til þess að sækja hana. Farið var á vörubíl sem hrafninn var svo tínd á með höndunum. Á þeim tíma þótti það ekkert tiltökumál að hirða hana og var tekið eins mikið og billinn bar..”

Síðan kom sá langþráði dagur að Gunnar fékk bílpróf. “Ég fékk það raunar ekki á afmælisdaginn minn einfaldlega vegna þess að það stóð svo á að hann var á sunnudegi en strax mánudaginn eftir var ég kominn með það upp á vasann. Og ég byrjaði fljótlega að aka, aðallega vörubíl af GMC gerð og bar skrásetningarnúmerið H – 3 en við það númer hélt pabbi mikilli trygð meðan hann gat. Billinn var leigður til Rafmagnsveitna ríkisins og ég ók honum margar ferðir upp um fjöll og firnindi aðallega með mælingamenn en á þessum dögum voru rannsóknir að hefjast uppi á hálendinu sem voru undanfari virkjanaframkvæmdanna sem síðar komu til. Mælingamennirnir höfðu bækistöðvar sínar við Snoðnufit við suðurenda Þórisvatns en ég minnst ferðar með þá alveg inn að Sveinstindi og Langasjó. Þetta var afskaplega lærdómsríkur og skemmtilegur tími.”

Gunnar var innan við fermingu þegar faðir hans varð þjóðhetja fyrir snjóbílaævintýri sitt eystra. Hann var spurður að því hvernig hefði verið að fylgjast með því.

“Það var töluvert sagt frá ferðum pabba bæði í útvarpi og í blöðum og auðvitað fylgdust með stolt með þeim fréttum. Við vorum líka í stopulu símasambandi við hann, en á þeim tímum var ekki legið í símanum yfir stóru og smáu enda símatæknin þá allt önnur en er núna.

Saga er til um hvernig Guðmundur eignast snjóbílinn. Hana segir Gunnar Guðmundsson á eftirfarandi hátt.

“Þetta var á þeim tíma sem gjaldeyrisleyfi þurfti fyrir einu og öllu og gekk venjulega ekki þrautalaust að fá þau, ekki síst ef kaupa átti bíla eða aðra dýra hluti. Um haustið hafði mamma frétt að það væru til ísskápar hjá Orku en slíka dýrgripi var þá erfitt að eignast. Varð úr að pabbi fór þangað til þess að kanna málið. Þar hitti hann fyrir Sigurð Helgason forstjóra Orku (síðar forstjóri og stjórnarformaður Flugleiða). Sigurður vatt sér þegar að pabba og sagði: “Heyrðu Guðmundur, ég þarf að selja þér snjóbíl.” Þeir tóku síðan tal saman og úr varð að pabbi keypti bílinn sem kostaði um 10 þúsund dollara sem Sigurður fékk að láni erlendis. Bílinn kom síðan hingað heim og stóð á hafnarbakkanum. Það skorti enn gjaldeyrisleyfi fyrir kaupunum og ekki sýnt að þau fengjust. Þegar þetta gerðist stóð til að reyna að bjarga vörum úr flakinu á Geysi sem lá á Vatnajökli og sjálfsagt hefur pabbi haft það í huga að fá verkefni fyrir snjóbílinn við slíka flutninga. Nema hvað. Þegar snjóalögin koma fyrir austan og allar samgöngur þar stöðvast þá er komið til pabba og sagt við hann að hann fái leyfi fyrir bílnum, svo fremi að hann fari austur og reyni að bjarga þar málum. Undir það gekkst hann og billinn var leystur út og gerður tilbúinn. Það átti að flytja hann austur með strandferðaskipinu Herðubreið en þegar til kom reyndist ómögulegt að koma honum þar um borð. Pabbi vildi hins vegar standa við gerða samninga og lét sig ekki muna um að aka bílnum alla leiðina austur og fór þá vitanlega norðurleiðina. Þarna eystra var hann síðan við flutninga fram í maibyrjun.

“Ég hugsa að það hafi aldrei verið lagt í aðra eins óvissuferð,” segir Gunnar Guðmundsson, þegar hann rifjar upp ævintýraferð föður síns á Bárðarbungu. “Það var þó visst öryggi af því að hann var kominn með talstöð í bílinn. Hafði reyndar lengi verið búinn að berjast við að fá slíkt tæki og tekst að lokum. Var hún fyrst sett í fólksflutningabíl með því ágæta númeri R – 346 en síðan flutt yfir í snjóbílinn.

Lengi vel var talstöðin bara á bátabylgjunni þar sem menn álitu að slíkt tæki væri bara fyrir báta og skip en þegar bílum fylgjað seinna fékkst hins vegar sérstök bylgja fyrir bílana.

“Þessi fyrsti snjóbíll pabba var hafði sína galla,” segir Gunnar Guðmundsson. “Hann var með þriggja gíra fólksbílagírkassa sem þoldi ekki mikið álag og það kom fyrir þegar á reyndi að feitin sauð í gírkassanum. Að auki var mjög erfitt að nota þennan bíl á auðu. Það var að vísu hægt að setja lítill hjól undir skíðin, einskonar hjólbörhjul, en þetta reyndist ekki vel. Pabbi átti þennan bíl aðeins í eitt ár, seldi hann þá Páli Sigurðssyni í Fornahvammi og fékk annan snjóbíll sem reyndist miklu betur. Það var hægt að taka skíðin af honum og setja hjól í staðinn og því hægt að aka honum á auðu. Það var á þessum bíl sem pabbi fór sinn fyrsta leiðangur inn á Vatnajökli árið 1953. Með í för voru þá nokkrir félagar hans úr Ármanni sem stóðu svo að stofnun Jökларанnsóknarfélagssins sem er að mínu mati afskaplega merkilegur félagsskapur þar sem vísindamenn og leikmenn leggja saman um áhugamál sitt. Lagt var á jökulinn frá Tungnaárbotnum þar sem félagið reisti síðar skála. Ferðin var farin um mánaðamót júní – júlí og þeir félagar komust að því að þeir voru heldur seint á ferðinni og jökullinn var erfiður yfirferðar vegna mikillar bráðnunar. Þeir dóu þó ekki ráðalausir heldur héldu kyrru fyrir á daginn og óku á nóttunni.”

Gunnar segir að snjóbíllinn hafi síðan verið notaður í ýmsa jöklaleiðangra og til ferðalaga um byggðir þegar svo bar við að horfa.” Bíllinn var notaður töluvert til þess að flytja girðingarefni fyrir Sauðfjárveikivarnir upp á Arnarvatnsheiði. Þá fór pabbi líka marga leiðangra á honum með Sigurjón Rist vatnamælingamann. Í einni slíkri ferð sökk bíllinn í Tugnaá. Sigurjón hafði gengið á undan með járkari í hönd og kannað ísinn á ánni en sást yfir vök sem bíllinn lenti svo í og sökk algjörlega að aftan. Þeir kölluðu eftir aðstoð í talstöðinni en höfðu ekki hugmynd um hvort nokkur heyrði til þeirra. Sem betur fer reyndist svo vera og það var gerður út leiðangur til þess að hjálpa þeim. Fyrirtækið á þennan bíl enn þann dag í dag og við stillum honum stundum upp til kynningar við húsakynni okkar,” segir hann og bætir því við að fyrsti bíllinn sé raunar til líka og sé í safninu að Ysta – Felli í Þingeyjarsýslu. “Ég kom þar við og skoðaði hann fyrir nokkrum árum

og sagði þá umsjónarmanni safnsins söguna um hvernig kaupin á honum báru til. Næst þegar ég kom á staðinn sá ég að búið var að skrá hana og setja upp við bílinn þannig að nú vita sjálfsagt margir hvað ísskápsþörfin hennar mömmu hafði í för með sér á sínum tíma.”

HÓPFERÐIR UM HÁLENDIÐ

Eftir ferðina góðu sem þeir Guðmundur, Páll Arason og Ingimar Ingimarsson efndu til og áður er fjallað um kviknaði verulegur áhugi hjá Íslendingum að fara ótroðnar slóðir til fjalla. Fram að þessu hafði aðalmöguleikinn verið að fara á hestum en þær ferðir voru bæði tímafrekar og dýrar að því ógleymdu að auðvitað var miklu þægilegra að ferðast á bílunum.

Nokkru síðar fór Guðmundur Jónasson að efna til skipulagðra hópferða inn á hálendið. “Þessar ferðir voru auglýstar í samvinnu við ferðaskrifstofuna Orlof sem Ásbjörn Magnússon rak á þessum tíma,” segir Gunnar Guðmundsson. “Farnar voru ferðir á ýmsa staði en lengstu ferðirnar voru farnar 1956 og 1957 og þá haldið norður Sprengisand til Mývatns og svo sem leið lá austur í Hornafjörð og alla leið að Jökulsá á Breiðamerkursandi. Þar þurfti að ferja fólk yfir með bát einnig yfir Fjallsá þar sem Örfæingar tóku á móti því og fluttu hópinn í Skaftafell. Síðan var flogið með fólkið til Reykjavíkur og þaðan kom nýr hópur sem fór sömu leiðina til baka. Þessar ferðir tóku sinn tíma eða um þrjár vikur og allan þann tíma gisti fólkið í tjöldum. Um annað var ekki að ræða. Fyrstu árin voru nær eingöngu Íslendingar í þessum ferðum en smátt og smátt tók erlendum ferðamönnum að fylgja. Þeir voru þá alltaf kallaðir útlandingarnir – aldrei talað um þá sem ferðamenn.”

Fjallaferðirnar undu upp á sig. Þeim fylgjað og farið var að bjóða upp á fleiri ferðamöguleika. Þegar tímar liðu fækkaði Íslendingum í ferðunum en erlendu ferðamönnum fylgjað stöðugt. Árið 1960 voru erlendir ferðamenn sem komu til landsins orðnir um 13 þúsund talsins. “Það var ákveðin fylgni milli fjölda ferðamanna og hótelrymis í Reykjavík,” segir Gunnar. “Þegar hótelplassið jókst í Reykjavík fylgdi fjölgun ferðamanna árið eftir.”

Aukin straumur erlendra ferðamanna í fjallaferðunum kallaði á nýja þjónustu. Að vísu var oftast gisti í tjöldum en kringum 1960 fóru þeir sem buðu upp á slíkar ferðir að hafa svokallaða trússbíla með í

leiðangrinum og síðar sérstaka eldhúsbíla og fólk sem útbjó mat handa ferðalöngunum á áningarstöðum. “Þetta voru mjög eftirsóttar ferðir og mörgum Íslendingum fannst líka spennandi að vinna við þær. Þess voru jafnvel dæmi að lærðir kokkar kæmu ár eftir ár og sæju um matargerðina í eldhúsbílunum. Fyrir þá var þetta kærkomin tilbreyting.” En þessi ferðamáti átti sinn tíma og fækkaði ferðunum með auknum hótelpýggingum og betri vegum.

Orlof var ekki eina ferðaskrifstofan sem Guðmundur Jónasson átti mikil samskipti við. Skömmu fyrir 1960 hófst rekstur ferðaskrifstofu sem hét Lönd og leiðir en aðaleigendur hennar voru ungir menn, Steinn Lárusson og Ingólfur Blöndal. Ingólfur var einn af skátastrákunum sem farið höfðu með Gunnar Guðmundssyni til Bretlands á sínum tíma og voru þeir því góðir kunningjar. “Sá kunningsskapur átti örugglega sinn þátt í því að þeir leituðu til okkar þegar þeir fóru að taka á móti erlendum ferðahópum,” segir Gunnar.

STÓRVERKEFNI Í TENGLUM VIÐ FLUGIÐ

Á þessum árum byrjuðu svokallir áningarfarþegar að koma til landsins á vegum Loftleiða. “Sigurður Magnússon, sem þá var blaðafulltrúi Loftleiða var höfundur þessa áningakerfis eða “stop over” viðdvalar eins og það var kallað,” segir Gunnar “Hann mun haft haft samband við pabba sem benti honum á ungu mennina hjá Löndum og leiðum og sagði að þeir myndu örugglega geta sinnt þessu vel. Úr varð að Sigurður samdi við þá og við sáum um aksturinn fyrir Lönd og leiðir að verulegu leyti. Auk áningafarþeganna tóku Lönd og leiðir við ýmsum hópum og ég minnst sérstaklega eftir sænskra ferðahópa sem þeir tóku á móti og við fórum síðan með í ferðir og einnig hópa svissneskra kennara sem við áttum samskipti við löngu eftir að Lönd og leiðir söfnuðust til fedra sinna. Það var kraftur í þessari starfsemi í mörg ár og farið í lengri og skemmri ferðir með stóra hópa og eins og áður var gisti í tjöldum. Þegar leið á sjöunda áratuginn urðu Lönd og leiðir fyrir miklum áföllum sérstaklega vegna gengisfellingarinnar 1967 og svo fór að fyrirtækið fór á hausinn. Við töpuðum peningum á gjaldþroti þeirra en lifðum það þó vel af og máttum samstarfið við þá þann tíma sem það stóð. Það voru heilmikil viðskipti. Kannski hefði legið beinast við að við hefðum keypt þrotabúið

af skiptastjóra en slíkt var óþekkt á þeim tíma og var því ekki athugað.”

Gunnar segir að þegar Lönd og leiðir hættu starfsemi sinni og misstu ferðaskrifstofuleyfið hefðu Loftleiðamenn sjálfir séð um farþega sína í einn mánuð og Kristján Jónsson verið leiðsögumaður þeirra. Síðan fannst ferðaskrifstofunum að með þessu væri alltof stór biti tekinn frá þeim og komust að samkomulagi um að stofna sameignafyrirtækið Kynnisferðir og varð Kristján síðar forstjóri þess.

En þjónustan við ferðahópa á vegum Lönd og leiðir voru ekki einu samskiptin sem Guðmundur Jónasson hf. annaðist fyrir Loftleiðir og síðar Flugleiðir. Sú starfsemi var um langt árabíl veigamikill þáttur í rekstri fyrirtækisins.

“Það var í kringum 1960 sem þjónustan við Loftleiðir kom til að verulegu ráði,” segir Gunnar. “Meðan Loftleiðir voru með DC 6 –B flugvélnar í rekstri voru þær að mestu gerðar út frá Reykjavíkflugvelli en þurftu stundum að lenda í Keflavík til þess að taka þar eldsneyti og kost. Þegar þessar vélar lentu í Reykjavík fengu farþegarnir fyrst þjónustu í veitingaskála Loftleiða á flugvöllinum en eftir að hann brann var farþegunum ekið í Oddfellowhúsið við Tjörnina þar sem þeir borðuðu og síðan þurfti að koma þeim aftur út að flugvélinni. Þegar lent var í Keflavík var farið með starfsfólkið sem taka átti á móti farþegunum og “eldhúsið” suður eftir og því ekið að vélinni og passaði það nokkurn veginn að þegar því var lokið voru þeir farþegar sem ætluðu til Reykjavíkur tilbúnir til brottfarar þangað. Síðan kom annar bíll úr bænum með farþega og hann tók starfsfólkið og eldhúsið til baka.”

Þetta var raunar ekki eina þjónustan sem þurfti að veita. Stundum urðu miklar raskanir á flugáætlunum. Fyrir kom að vélarnar voru á undan áætlun en oftar en ekki var um seinkanir að ræða. Og þá þurfti að hafa ofan af fyrir farþegunum. Sigurður Magnússon var óþreytandi að finna upp á einhverju nýju og hann átti hugmyndina að fara með farþegana í kynnisferðir í Reykjavík sem við svo önnuðumst. Til þess að leiðbeina í ferðunum voru fengnar svokallaðar hlaðfreyjur hjá Loftleiðum og höfðu þær meðferðis ferðalýsingu sem Sigurður hafði samið. Það kom óneitanlega stundum fyrir að þær vissu ekki mikið umfram það sem stóð á blaðinu og maður þurfti að hvísla að þeim hvað þær ættu að segja næst þegar við vorum á ferðinni. Það reyndi oft á hversu ráðagóðir menn

voru á þessum tíma. Ég man t.d. eftir því einu sinni kallaði Emil Guðmundsson hjá Loftleiðum mig til en þá voru tafrir og þurfti að koma 25 manns í gistingu í Reykjavík. Við ókum milli hótellanna í Reykjavík og komum þannig nokkrum af okkur og einhverjum tókst að koma í heimagistingu. Að lokum voru bara þrír fullorðnir karlmenn eftir. “Æ-i, jæja,” sagði Emil þegar öll sund voru lokuð. “Ég verð bara að fara með þá úteftir og hella upp á þá!” Þegar Loftleiðir tóku svo í notkun Rolls Royce flugvélnar sem gjarnan gengu undir nafninu Monsinn vegna þess hve þær voru stórar, fluttist öll afgreiðsla þeirra suður á Keflavíkflugvöll.

Það þurfti mikla þjónustu í kringum þetta flug. Gunnar segir að þessi þáttur starfseminnar hafi ærið oft verið krefjandi. “Flugið hafði þann eiginleika að oft varð á því röskun og þá aðallega tafrir. Við þurftum því að fylgjast vel með og vera tilbúnir til að grípa inn í ef þess var kostur. Þegar óvæntar tafrir urðu á brottför var stundum gripið til þess ráðs að fara í styttri skoðunarferðir með farþegana til þess að hafa ofan af fyrir þeim. Eftir að Loftleiðir tóku upp hið svokallaða áningarkerfi, eða “stop over” jukust verkefnin enn mikið. Þá bjuggu farþegarnir á Hótel Sögu og síðar á Hótel Loftleiðum og þaðan var farið með þá í skipulagðar skoðunarferðir, aðallega um Reykjavík og nágrenni.”

Gunnar segir líka að ýmisleg önnur þjónusta hafi einnig komið til vegna Loftleiða. “Þeir lögðu mikið upp úr kynningarstarfi og voru hér oft með stóra hópa blaðamanna og ferðskrifstofufólks. Sigurður Magnússon annaðist móttöku og skipulag ferða þeirra hér innanlands. Hann er mér mjög eftirminnilegur maður og þá ekki síst fyrir stundvísi sína og áreiðanleika í viðskiptum en allt stóð eins og stafur á bók sem honum viðkom. Ferðirnar með hópa hans voru margar hverjar hinar skemmtilegustu. Ég man t.d. sérstaklega eftir ferð með hundrað boðsgesti á hans vegum sem farin var árið 1964 þegar Rolls Roycevélnar voru teknar í notkun.”

Árið 1966 eignaðist Flugfélag Íslands sína fyrstu Boeing þotu og fékk félagið ríkisábyrgð vegna kaupa á henni gegn því skilyrði að hún yrði gerð út frá Keflavíkflugvelli. Enn jukust því farþegaflutningarnir þangað og þótt margir sæktust eftir því að aka fyrir Flugfélagið varð úr að það samdi við Guðmund Jónasson hf. Þá var jafnframt gerð sú breyting að farið

var að innheimta fargjald af farþegunum en meðan einungis var ekið fyrir Loftleiðir var það ekki gert. “Um leið og farið var að láta farþegana greiða fargjald þurftum við að fá sérstakt leyfi hjá hinu opinbera til þess að annast ferðirnar og fengum við þá það sem var kallað sætafargjaldaleyfi. Við ókum síðan fyrir bæði flugfélögin bæði farþegum og áhöfnum allt fram til sameiningar þeirra árið 1973. Þá var farið að taka alla farþega á einum stað í Loftleiðahótelinu og var það raunar það fyrsta sem allur almenningur sá af sameiningu félaganna. Þegar þrengingarnar byrjuðu fyrir alvöru í fluginu kringum 1980 var leitað allra leiða til þess að spara. Kynnisferðir sem höfðu frá byrjun verið með afgreiðslu í Loftleiðahótelinu og gerðu þaðan út í skoðunarferðir. Það var úr að skrifstofan þeirra þar tók við afgreiðslu flugfarþeganna þótt við önnuðumst aksturinn. Mun það hafa verið ætlunin að fargjöldin stæðu undir kostnaðinum en mér er til efs að það hafi nokkru sinni gerst. Þróunin varð svo sú að þeir tóku við áhafnaflutningunum smátt og smátt en við héldum áfram að flytja farþegana. Kynnisferðir áttu einungis einn fólksflutningabíl til að byrja með en bættu síðan við sig bílum og tóku seinna við öllum farþegaflutningum í sambandi við flugið. Auðvitað varð það til þess að við misstum spón úr aski okkar en þó minni en vænta mátti. Þetta var mikill akstur fyrir lægstu fargjöldin og þegar við hættum dró verulega úr öllum kostnaði við útgerðina hjá okkur,” segir Gunnar.

Hann segir einnig að á sínum tíma hafi margir haft áhuga á því að komast í Keflavíkuraksturinn, einkum meðan hann var eingöngu bundinn Loftleiðum og greiddur af þeim. “Við lögðum alltaf hart að okkur að veita þeim góða þjónustu og það var metið við okkur. Ég vissi til þess að einu sinni á Loftleiðatímanum ákváðu þeir að vinna skýrslu um viðhorf farþega til þjónustu sinnar frá upphafi til enda. Þeir fengu mann til þess að ferðast frá Reykjavík til Luxemburgar fram og til baka. Hann tók bílinn í Reykjavík til Keflavíkur, innritaði sig þar, kannaði aðstöðuna í friðhöfninni og þjónustuna um borð í flugvélinni. Kannski lenti aumingja maðurinn í einhverju vandræðaflogi. Alla vega fann hann að mörgu þegar hann skilaði skýrslunni, en eitt var hann þó sérlega ánægður með. Það var bílferðin til og frá Keflavík og gat sérstaklega um það að bílnum hefði verið vel ekið, í honum hefði verið hlýtt og notalegt

og mikill þrífnaður. Slíkt atriði sem þetta vann með okkur í samkeppninni.”

PÁSKAFERÐIR Í ÖRÆFASVEIT SKEMMTILEGUR KAFLI

Um langt árabíl hefur Íslendingum þótt við hæfi að vera á faraldsfæti um páska. Nú fara þeir gjarnan í langferðir eða flatmaga á sólarströnd en á árum áður héldu jafnan stórir hópar ferðafólks í Öræfaveit. Þetta var löngu fyrir daga hringvegarins og stundum um hálfgerðar slarkferðir að ræða þar sem farið var um illfæra vegi og sullast yfir árnar sem oft var mikið í og erfitt að komast yfir. Töluverð samkeppni var um Öræfasveitaferðirnar milli þeirra sem sáu um hópferðir innanlands og margar skemmtilegar sögur urðu til.

“Páskaferðirnar í Öræfasveit voru ansi skemmtilegur kaflí,” segir Gunnar Guðmundsson. “Þær hófust 1955 eða 1956 og voru fjölmennar á blómatíma þeirra. Það voru aðallega pabbi og Páll Arason sem stóðu fyrir þessum ferðum og síðar kom Úlfar Jacobsen einnig til sögunnar. Það gekk á ýmsu í þessum ferðum en ég man þó ekki eftir því að það hafi komið nema einu sinni fyrir að menn urðu að snúa við vegna vatnavaxta. Fyrst varð ekki komist nema að Jökulsá á Skeiðarársandi en miklum farartálma var rutt úr vegi þegar hún var brúuð 1968. Svo man ég eftir því að í einni páskaferðinni stóð Jökulsá á Breiðamerkursandi uppi eins og það var kallað. Hún hafði þá fyllt upp í ósinn og hægt að fara þar yfir. Svo hafði háttað til a.m.k. einu sinni áður en það var árið 1939 og notuðu menn þá tækifærið og óku á boddíbil frá Hornarfirði og alla leiðina til Reykjavíkur.”

Gunnar segir að það sem ferðafólki hafi þótt spennandi við Öræfasveitaferðirnar hafi fyrst og fremst verið það að vatnsföllin lokuðu sveitina algjörlega af. “Þangað varð ekki komist nema loftleiðis og meira að segja sláturafurðir bændanna voru fluttar með flugi frá Fagurhólsmýri. Þegar páskaferðirnar hófust var jeppaeign landsmanna byrjuð að aukast og menn farnir að fara á þeim upp á hálendið. En þeir komust tæpast yfir árnar á Skeiðarársandi og því var meiri ævintýraljómi yfir ferðunum. Eystra gisti ferðafólkið á ýmsum stöðum og var þá oft þröngt setinn bekkurinn en eftir að Jökulsá var brúuð höfðu ferðahóparnir á vegum Guðmundar Jónassonar jafnan aðstöðu í samkomuhúsinu á Kálfafellsstað í Suðursveit.”

Og um Öræfaferðirnar bætir Gunnar við: “Ég var stráklingur þegar ég fór í fyrstu ferðina þangað en síðan kom ég ekki við sögu fyrr en 1968 og ók þá einni rútnni. Þetta voru hins vegar uppáhaldsferðir hjá pabba sem sleppti aldrei tækifærinu til þess að fara og aka sjálfur.”

BYLTI SAMGÖNGUMÁLUM STRANDAMANNA

Árið 1948 fékk Guðmundur Jónasson fyrsta sérleyfið. Það var á milli Reykjavíkur og Þjórsárdals og þótti ekki sérstaklega eftirsóknarvert. Í fyrstu voru þó töluverðir fólks- og vöruflutningar þangað en það breyttist eftir að Kaupfélag Selfoss fór að gera út hálfkassabíla í mjólkurflutningana frá Selfossi og út í sveitirnar. Þá fannst fólki þægilegra að nota þá enda oftast um daglegar ferðir að ræða. Fór svo að Guðmundur nýtti sérleyfið þannig að hann ók aðeins á milli Reykjavíkur og Selfoss og þar tók fólkið mjólkurbíla. Eitthverju sinni er Guðmundur var að bíða á Selfossi gerði hann sér ferð til Egils Thorarensen kaupfélagsstjóra og sagðist vilja selja honum bíla. “Ég á nóga helvítis bíla,” svaraði Egill og hafði greinilega lítinn áhuga. Guðmundur sagði að frá sinni hlið myndi sérleyfið fylgja og þar með fengi Egill næg verkefni fyrir mjólkurbíla sína. Og þá var Egill fljótur að kveikja. Gengið var frá kaupunum á staðnum og stundinni. “Ég man eftir því að ég var sendur í hvelli til þess að sækja veðbókarvottorðin fyrir bíla,” segir Gunnar Guðmundsson. “Ég man líka eftir því að Kaupfélagið greiddi bíla með einni ávísun.” Þetta varð byrjunin á rekstri Kaupfélagsins á Sérleyfisbílum Selfoss sem stóð svo í áratugi eða allt til þess að félagið seldi bílstjórum sínum reksturinn. Síðar átti Guðmundur Jónasson hf. eftir að eignast hlut í því fyrirtæki.

Árið 1955 tók Guðmundur við sérleyfisleið sem fyrirtækið átti eftir að annast í fimmtíu ár. Það var á leiðinni milli Reykjavíkur og Hólmavíkur. Gunnar Guðmundsson segir svo frá:

“Það var eiginlega tilviljun sem réði því að þetta sérleyfi var tekið. Sérleyfishafinn hét Ingvi og átti heima á Akranesi og ók hann þessa leið aðeins yfir sumartímann. Hann átti bíl sem hann notaði til ferðanna og hafði fyrirtækið Kjartan og Ingimar augastað á honum en þeir voru þá farnir að annast fólksflutninga suður á Keflavíkurflugvelli. Þeir höfðu hins vegar

engan áhuga á sérleyfinu til Hólmavíkur. Fór svo að pabbi og félagi hans, Guðjón Vigfússon, keyptu bílinn af Ingva, seldu síðan Kjartani og Ingimar hann en héldu sérleyfinu. Fyrsta sérleyfisferðin til Hólmavíkur var svo farin 7. desember árið 1955. Guðjón var með pabba í þessu uns hann fórst af slysförum 1961 en þá tók pabbi einn við þjónustunni.”

Með þessum nýja sérleyfishafa varð gjörbreyting á samgöngumálum Strandamanna. Sem fyrr segir hafði fyrri sérleyfishafi aðeins haldið uppi samgöngum þangað yfir sumartímann. Þegar vetrarið voru einu reglulegu samgöngurnar á Strandir með strandferðaskipunum og tímunum saman var leiðin frá Brú í Hrutafirði til Hólmavíkur lokuð. Nú var jafnan farin ein ferð í viku yfir vetrartímann og tvær á sumrin. En vetrarferðirnar voru oft erfiðar. “Ætli fyrstu samgöngubæturnar hafi ekki verið þær að það voru settir niður girðingarstaurar á þeim svæðum þar sem vænta mátti mestu snjóalaganna í þeim tilgangi að hægt væri að festa í þá spilvír frá bílunum og þannig voru þeir dregnir í gegnum snjóskafana. Svæði skammt frá Litla – Fjarðarhorni í Kollafirði var oft verst farartálminn, sannkölluð snjóakista. Þarna var þó sæmlegt vegastæði á stalli fyrir neðan þjóðveginn en á stallinn hafði síminn verið settur og við honum mátti ekki hreyfa lengi vel. Það var ekki fyrr en eftir að síminn var grafinn í jörð að vegurinn var færður þarna og var eftir það miklu skárri. Það kom oftsinnis fyrir í þessum vetrarferðum að farþegarnir urðu að fara út og moka en enginn lét það neitt á sig fá. Fólki fannst það vera svo mikils virði að fá vetrarferðir landvegin að það vildi flest til vinna.”

Gunnar segir að árið 1958 hafi vegurinn til Drangsness opnast og eftir það var farið að fara þangað vikulega á sumrin. Um tíma var líka haldið alla leið norður í Árneshrepp og þá farnar þrjár ferðir á viku á sumrin. “Í fyrstu fannst fólki það spennandi að eiga möguleika á að fara svo langt norður eftir og það voru töluverðir flutningar þangað, enda fleira fólk sem bjó þá á svæðinu. Síðan dofnaði yfir þessu og ferðunum í Árneshreppinn var hætt. Einku kvartanirnar sem við fengum af því tilefni var að ekki væri hægt að senda pakka.”

Þegar mest var um að vera voru farnar þrjár ferðir á viku yfir vetrartímann. “Það vantaði ferðir frá Brú með póstin norður eftir og því tókust samningar um að fjölga

ferðunum,” segir Gunnar og bætir við: “Lengi framan af voru flutningar á þessari sérleið töluvert umfangsmiklir. Þá áttu fáir bíla og ef fólk þurfti á annað borð að vera á ferðinni tók það sérleyfisbílinn. Með tíð og tíma varð mikil breyting á þessu. Farþegum fækkaði, ekki bara á þessari sérleyfisleið, heldur á öllum sérleyfisleiðum og flutningar minnkðu. Undir það síðasta voru einu flutningarnir aldráð fólk og pakkar. Það var orðið óhugsandi að reksturinn gæti staðið undir sér og þá kom ríkið til skjalanna og styrkti flutningana í nokkur ár. Síðan var valin sú leið að efna til útboðs á sérleiðunum og þá hætti Guðmundur Jónasson hf. að stunda þennan akstur norður en hafði þá annast hann í rétta hálfu öld.”

HÖFUÐSTÖÐVARNAR FLUTTAR Í BORGARTÚN

Guðmundur Jónasson rak fyrirtæki sitt undir eigin nafni til ársins 1966 en þá var því breytt í hlutafélag. Hann og fjölskylda hans átti mikinn meirihluta í félaginu en auk þeirra voru nokkrir starfsmenn fyrirtækisins hlutahafar um tíma. Sem fyrr greinir hefur félagið verið í eigu systkinanna þriggja í langan tíma.

“Það urðu engar breytingar á rekstrinum þegar fyrirtækinu var breytt í hlutafélag á sínum tíma. Það var einungis gert vegna þess að það þótti heppilegra rekstrarform,” segir Gunnar og þegar hann er að því spurður hvenær hann hafi tekið við sem framkvæmdastjóri segir hann að það hafi gerst eins og af sjálfu sér og ekki sé hægt að nefna þar tímasetninguna. “Ég hef stundum sagt að málin hafi þróast þannig að pabbi hafi verið bak við stýrið uppi á fjöllum en ég lent á bak við símann og skrifborðið. Ég fór raunar strax að aka farþegum eftir að ég fékk meiraprófið og ók töluvert, sérstaklega Keflavíkurfarþegunum, jafnhliða öðrum störfum hjá fyrirtækinu. Það kom fyrir fyrst eftir að ég byrjaði að aka farþegum að einhverjum þeirra var um og ó. Ég var nefnilega lágvaxinn og grannur og þótti dálítið krakkalegur. Var svo lengi að taka út vöxt að konan mín segir að ég hafi vaxið upp úr giftingafötunum!”

Guðmundur Jónasson var lengi með aðstöðu sína í Þverholtinu og rak þar fyrirtækið einnig bílaverkstæðið. Árið 1961 festi hann kaup á húsnæði við Lækjarteg 4 þar sem fyrirtækið er enn til húsa. “Þegar við fluttum þangað var húsnæðið svo rúmt að við komum öllum bílunum okkar inn en brátt var reksturinn orðinn svo

umfangsmikill að okkur sárvantaði meiri aðstöðu. Á þessum tíma var verið að leggja Kringlumýrarbrautina með tilheyrandi röskun og tilfærslum og þá var húsið okkar gert að Borgartúni 34 og Klúbburinn að Borgartúni 32. Byggingarlínan var færð til baka án þess að nokkur hefði fyrir því að ræða við okkur.”

Bak við hús Guðmundar Jónassonar var port Eimskipafélags Íslands og því ekki hægt að komast að því þeim megin frá. “Við fórum að ræða um möguleika þess að fá lóðarsnifsí frá Eimskip en var sagt að því gætum við gleymt. Eimskip gæfi aldrei fermeter eftir. Pabbi hafði samband við Viggó Mack hjá Eimskip og saman fóru þeir að athuga málið. Það kom þá í ljós að þarna var svæði í eigu borgarinnar þar sem Ryðvarnarskálinn var byggður seinna. Eimskip fékk yfirráð yfir því gegn því að hliðra til fyrir okkur og kom það bæði okkur og Klúbbnum til góða með stækkuðum lóðum. Síðar komu til áform um að byggja fyrir framan húsið og þá var farið á fund Gústavs Pálssonar borgarverkfræðings og málið borið undir hann. Í fyrstu tók hann því ekki líklega en með góðra manna hjálp í borgarkerfinu fékkst innkeyrsluréttur frá Kringlumýrarbrautinni og á árunum 1976 – 1979 var framhúsið byggt sem er kjallari og verkstæðishæð, skrifstofuhæð og þriðja hæðin var byggð í þeim tilgangi að koma þar upp gistiheimili. Við höfum séð slík gistiheimili í tengslum við ferðamiðstöðvar á ferðum okkar erlendis og þá sérstaklega í Þýskalandi. Þar bjó venjulega fjölskylda á staðnum og sá um allan reksturinn. Á þessum tíma var tvímælalaust mikil þörf fyrir gistiheimili í Reykjavík þar sem hótelin voru flesti í finni kantinum – Saga, Loftleiðir og Esja. Það var í raun ekki samhljómur í því að koma í tjaldféðalag til Íslands og gista á lúxushótelum í borginni. Á umræddri hæð sem var byggð ofan á húsið voru 8 gistiherbergi og við fylgdum hinni erlendu fyrirmynd, fengum fólk til þess að eiga þarna heima og annast allan reksturinn. Nokkrum árum síðar var svo enn bætt við hæð og eftir það voru herbergin í gistiheimilinu orðin 22. Þetta bætti úr brýnni þörf. Lengi vel var heimagisting mjög algeng í Reykjavík, þ.e. að ferðafólk fékk herbergi í heimahúsum en nú hefur gistirýmum fjölgað svo mikið að ekki er lengur þörf á slíku.”

EINN BÍLLINN FÉKK NAFNIÐ “JÓLATRÉÐ”

Sennilega er erfitt að hafa tölu á öllum þeim bílum sem Guðmundur Jónasson eignaðist á starfsævi sinni. Sagt hefur verið frá fyrstu bílunum sem hann eignaðist. Gunnar segir að ein af fyrstu bernskuminningum sínum sé er hann fór með föður sínum niður á Skúlagötu þar sem verið var að byggja yfir bíl sem hann var þá búinn að kaupa. Það var Ford, árgærd 1942. Eins og aðrir bílar á þessum tíma var hann fluttur inn sem vörubíll og síðan smíðað á hann hús. “Maðurinn sem vann það verk hét Tryggvi og vann í bílasmíðju sem var þarna niður á Skúlagötunni. Það var heilmikið fyrirtæki að smíða hús á bílana og tók oft alllangan tíma. Þessi bíll komst í gagnið 1943 og var notaður sem vörubíll í fjárflutninga haustið áður. Þessi bíll fékk seinna númerið R – 346. Ég rakst á það í skrá sem faðir minn hélt að í marsmánuði eftir að hann fékk þennan bíl fór hann á honum fjórar ferðir norður á Akureyri. Hann var tvo daga á leiðinni norður og aðra tvo á leiðinni suður þannig að það fór allur mánuðurinn í þessar fjórar ferðir.”

Gunnar rifjar síðan upp bílakaup föður síns og segist hafa sérstaklega punktað hjá sér feril R – 346 númersins en einar sjö kynslóðir bíla báru þetta númer. Hann segir að eftir stríð hafi Sölunefnd setuliðseigna verið með Dodge Weapon bíla til sölu, en þeir þóttu miklir kostagripir – tæki til þess að komast á inn á fjöll. “Strax og slíkir bílar voru falir keypti pabbi slíkan bíl og það var smíðað á hann tíu farþega hús hjá Agli Vilhjálmssyni. Þetta var fyrsti bíllinn með drifi á öllum hjólum sem var byggður sem farþegabíll á Íslandi. Árið eftir bættist annar slíkur í flotann.”

Gunnar segir að síðan hafi bæst við hver bíllinn af öðrum. Í farþegabílaflotann bættist við 30 sæta Ford árið 1947. Sá var eins og hinn fyrri fluttur inn sem vörubíll og farþegahúsið smíðað á hann hjá Agli. Margt eldra fólk man eftir slíkum bílum og minnst ekki síst hávaðans frá gírkassanum í þeim. “Gírkassinn var ekki samhæfður. Það þurfti að tvíkúpla niður og var það óneitanlega dálítill kúnt,” segir Gunnar. “Samhæfðir gírkassar komu ekki fyrr en löngu síðar og þá fyrst í fólksbílunum. Ég heyrði einu sinni ferðalang segja frá því að honum hefði verið gírhjóðið í þessum bílum minnisstætt frá skíðaferðunum. Þegar komið var inn í Ártúnsbrekkuna og búið að skipta í annan gír heyrðist sérstakt hljóð

og kallaði hann það “ferðalagahljóðið.” Næsti stóri bíllinn sem pabbi eignaðist var keyptur árið 1949. Hann var með framdrifi var af gerðinni GMC og hann tók 19 farþega. Árið 1954 bættist við önnur GMC bifreið sem tók 23 farþega. Hann fékk það skemmtilega nafn “jólátréð” og var það ekki ómerkari manneskja en María Mack sem gaf honum nafnið. Ástæðan var sú að það var komið fyrir ljósum uppi á þakinu á honum og þótti hann því skrautlegri en aðrir bílar. Þennan bíl keypti síðar Hákon Aðalsteinsson hagyrðingur. Hann var þá að byrja með ferðamannaútgætu á Egilsstöðum. Leyfarnar af þessum bíl eru ennþá að finna í bílakirkjugarðinum þar eystra.”

Árið 1955 fékk Guðmundur nýja Scania fólksflutningabifreið sem tók 40 farþega og var það jafnframt fyrsti bíllinn með díselvél sem hann eignaðist. 1957 var keyptur Ford undirvagn af Gunnari Guðnasyni og var sett í hann Mercedes Benzdíselvél og yfirbyggingin gerð hjá Agli Vilhjálmssyni. Sá bíll var byggður vegna Hólmavíkurflutninganna og var með stórrí geymslu afturí. 1959 átti fyrirtækið sex bíla en seldi þá Kjartani og Ingimar tvo þeirra. Voru það 19 sæta GMC – bíllinn og 30 sæta Fordbíllinn. “Ég veit ekki hver var ástæðan fyrir sölinni,” segir Gunnar, “nema það að pabbi hafi þá hugsað sér að draga saman í rekstrinum. En um svipað leyti stórkjóst flutningarnir kringum flugið og því þurfti að fjölga bílum frekar enn að fækka og bætt var við flotanum. Þá eignaðist fyrirtækið t.d. 15 manna Dodge Weapon sem farið var á í margar fjallaferðir. Árið 1960 eignaðist fyrirtækið fyrsta Benz fólksflutningabíllinn og er sá til enn þann dag í dag og í góðu standi. 1962 var keyptur 38 farþega hópferðabifreið, 1963 bættist við 26 manna fjallabifreið og 1965 jókst flotinn svo um munaði en en þá voru keyptir tvær 38 farþega hópferðabifreiðar og 26 manna fjallabifreið. Þegar þarna var komið sögu var farið að byggja yfir bílana hjá Bílasmiðjunni og breyta þeim þannig að farþegarýmið var hækkað og komið fyrir farangurslest undir því. Þetta hafði ótvíræða kosti í för með sér. Farþegarnir sátu hærra í bílunum og höfðu betra útsýni og bílstjórnarnir þurftu ekki lengur að basla við að koma farangrinum upp á þak eins og verið hafði frá fyrstu tíð.”

Um miðjan áttunda áratuginn voru flutningar vegna flugstarfseminnar orðnir svo umfangsmikilir að ekkert mátti út af bera til þess að bílakosturinn gæti ekki

annað þeim. Þá keypti fyrirtækið ásamt öðrum Sérleyfisbíla Selfoss sem átti þá fimm fólksflutningabíla. “Eigendurnir vildu selja og með kaupnum slógum við tvær flugur í einu höggi. Við fengum varabíla fyrir Keflavíkuraksturinn og höfðum næg verkefni fyrir bílana yfir sumartímann. Okkur tókst að fá ágætan og drífandi mann, Stein Sigurðsson, til þess að stjórna þessum rekstri og reif hann fyrirtækið upp á tiltölulega skömmum tíma.” Gunnar segir einnig að þegar mest var um að vera í Keflavíkurflutningunum hafði stundum verið naumt að fyrirtækið hefði nægan bílakost. “Þetta blessaðist þó alltaf – við höfðum það í bakhöndinni að kalla til leigubíla en til þess kom þó aldrei.”

Síðustu árin hafa verkefnin fyrir bílaflotan tekið töluverðum breytingum. “Sérleyfisferðirnar og Keflavíkurflutningarnir eru úr sögunni en ný verkefni hafa komið til. Við eigum og gerum út 25 hópferðabíla og það má segja að rekstur þeirra lúti sömu lögmálum og verið hefur gegnum tíðina. Verkefnin eru mest yfir sumartímann og veturinn er síðan notaður til þess að yfirfara bílana og hafa þá í eins góðu standi og mögulegt er fyrir aðalvertíðina.”

FERDALANGAR Í ÚTRÁS

Þótt aksturinn innanlands bæði á vegum og vegleysum hafi jafnan verið meginverkefni farþegaflutninga Guðmundar Jónassonar hf. hefur fyrirtækið um langt skeið boðið Íslendingum að bregða undir sig betri fætinum og ferðast erlendis. Gunnar Guðmundsson hefur gjarnan sinnt þeim verkefnum sjálfur og ekið með farþega um alla Evrópu. Hann segir svo frá:

“Fyrsta ferðin sem við efndum þannig til var árið 1983. Þá sigldi hingað farþegaskipið Edda eitt sumar og við notuðum tækifærið og ákváðum að gera tilraun með ferð til Skotlands og Englands. Hún heppnaðist ágætlega en síðan varð fimm ára hlé á slíkum ferðum. Við höfðum mikinn áhuga á því að nota Norrænu eftir að hún kom til en einhvern veginn var það þannig að fólki óaði við því að hefja ferðalagið og enda með því að aka fram og til baka til Seyðisfjarðar. Var kannski ekki nema von meðan veginir voru mjóir og lélegir. Árið 1988 auglýstum við þó slíka ferð og kom það okkur þægilega á óvart að hún fylltist strax og eftirspurnin var svo mikil að við ákváðum að efna strax til annarrar ferðar. Þá var farið til Danmerkur og ekið þaðan

um Norður – Þýskaland og komið við í Færeyjum á heimleiðinni. Með þessum ferðum var ísinn brotinn og við höfum efnt til slíkra ferða reglulega síðan. Við aðild Íslands að EES opnaðist líka nýr möguleiki. Fram að þeim tímum máttum við ekki taka farþega á flugvöllum erlendis og halda með þá í hópferðir en með aðildinni varð slíkt leyfilegt og nú eru slíkar ferðir nokkuð algengar. Þá tókum við farþega á einum flugvelli og skilum honum síðan gjarnan á flugvöll í öðru landi. Ég get nefnt sem dæmi að sl. haust tók ég ferðahóp úr Garðabæ á flugvöllum í Amsterdam, fór með hann um Evrópu og skilaði á flugvöllinn í París.”

Gunnar segir að þeir hafi lært það af Þjóðverjum hvernig best væri að skipuleggja svona ferðir. “Þeir hafa lengi haft þennan hátt á að ferðast með eigin hópferðabifreiðum til annarra landa og það notið vinsælda. Þá verður bíllinn einskonar heimili fólksins á meðan á ferðinni stendum og mörgum finnst það fyrirhafnarlítið og notalegt. Fólk sest þá bara upp í bílinn með allt sitt hafurtask heima hjá sér í upphafi ferðar og nýtur þess að ferðast undir leiðsögn fararstjóra allan túrinn – þarf ekki að hafa áhyggjur af tungumálakunnáttu eða öðru slíku. Sem dæmi um slíkt man ég eftir því að eitt sinn er ég var með ferðahóp erlendis og hópurinn var búinn að vera á einhverjum þeytingi um daginn. Þegar það settist svo upp í bílinn, þá varð einni konunni að orði: “Jæja, þá er ég komin heim!”

Ferðirnar ytra eru af ýmsum toga. Þannig hefur Gunnar t.d. skipulagt hópferðir Íslendinga á bílasýningar þar sem bílar til atvinnurekstrar eru sýndir. “IAA heldur slíkar sýningar annað hvort ár og ég fór í fyrsta sinn árið 1965 en þá var sýningin í Frankfurt. Síðar var sýningin flutt til Hannover og hefur verið þar að undanförnu. Við höfum í langan tíma skipulagt hópferð á sýninguna og þær notið mikilla vinsælda.” Gunnar nefnir líka að nú í ár, 2008, hafi verið hafin samvinna við Félag eldri borgara um hópferð til útlanda. “Við gátum boðið þessa ferð á mjög hagkvæmu verði og það var fljótt fullbókað í hana. Ég var raunar ekki bílstjóri í ferðinni, fékk annan mann til þess, en var sjálfur leiðsögumaður. Við höfðum bækistöð í orlofshúsum skammt sunnan við Flensburg í Þýskalandi, einmitt á þeim stað þar sem einnig var gíst í fyrstu ferðinni árið 1988. Þaðan var svo farið í dagsferðir og ég held að óhætt sé að fullyrða að allir hafi notið ferðarinnar, enda var hún

mjög skemmtileg.

Um langt skeið hefur Guðmundur Jónasson hf. einnig haft samvinnu við erlendar ferðaskrifstofur um gagnkvæm ferðalög. Árið 1976 fékk Guðmundur Jónasson hf. fullgilt ferðaskrifstofuleyfi. “Kringum 1980 hófum við samvinnu við svissnesku ferðaskrifstofuna Sagareisen og stóð hún í áratugi. Þeir byrjuðu þá með leiguflug frá Sviss til Íslands á vorin og sömdum við um að fá sæti í vélinni fyrir Íslendinga sem komust svo inn í ferðahópa í Sviss. Venjulega var um tveggja vikna ferðir að ræða. Aðra vikuna ferðaðist fólk um en var um kyrrt á ákveðnum stað seinni vikuna. Þessar ferðir nutu mikilla vinsælda. Ég fór í nokkrar slíkar ferðir sem leiðsögumaður. Síðar leigðum við flugvél á móti Sagareisen í páskaferðir í mörg ár. Þá komu svissneskir ferðamenn með vélinni til Íslands en Íslendingar fóru með henni út í skiðiferðir. Undanfarin ár hafa páskarnir verið á þeim tíma að þetta hefur ekki hentað og þess í stað höfum við farið með skiðahópa til Bandaríkjanna. Það er alltaf ákveðinn kjarni sem fer í slíkar ferðir.”

Gunnar segir ennfremur að alla tíð hafi verið mikið lagt upp úr því að mynda tengsl við erlendar ferðaskrifstofur og þjóna þeim þannig að viðskiptin héldust. Hann nefnir sem dæmi ferðaskrifstofu í Bayern í Þýskalandi. Viðskipti við hana hófust kringum 1970 er hún fór að senda hingað ferðahópa í tjaldferðir. “Við erum enn að taka á móti og þjóna hópum frá þeim,” segir Gunnar. “Tjaldferðirnar eru auðvitað löngu fyrir bí – hóparnir komnir í innigistingu en þetta er dæmi um hve lengi og vel samskipti og viðskipti geta staðið ef báðir aðilar eru ánægðir og leggja sig fram við þau.”

ADKOMAN AÐ FOSSHÓTELUNUM

Þegar við vorum að spjalla við Gunnar kom að því að hann var truflaður með símahringingu. Minntur á að hann ætti að mæta á aðalfund hjá Fosshótelum sem stóð fyrir dyrum. Þar er Gunnar í stjórn, enda Guðmundur Jónasson hf. aðaleigendur fyrirtækisins.

“Aðild okkar að Fosshótelunum á sér töluverða forsögu,” sgr Gunnar. “Þannigvar að maður að nafni Ómar Benediktsson sem starfað hafði hér heima hjá Ferðamálaráði um tíma flutti sig til Þýskalands og opnaði ferðaskrifstofu þar sem hann kallaði Islandstour og skipulagði hann hópferðir Þjóðverja til Íslands. Einhvern veginn var það þannig að ferðaskrifstofur á Íslandi

voru eitthvað tregar til að þjóna henni vegna þessa að hún var í eigu Íslendinga. Vitanlega fannst okkur slíkt firra og buðum hann velkominn í viðskipti til okkar og áttum við hann gott samstarf í mörg ár. Þetta var orðið heljarmikið fyrirtæki hjá honum sem hann seldi síðan Flugleiðum er hann flutti aftur til Íslands. Þá var staðan þannig að Ferðaskrifstofan Úrval – Útsýn hafi haldið uppi rekstri sem Úlfar Jacobsen hafði verið með áður en vildi losna við hann. Ómar yfirtók hann og stofnað var fyrirtækið Safariferðir og eignuðumst við þriðjung í því á móti honum og öðrum. Þetta fyrirtækið gekk ágætlega og skilaði góðum arði.

Þar kom að Ómari bauðst að leigja Hótel Lind við Rauðarárstíg og varð úr að hótelið var tekið á leigu í nafni Safariferða. Þetta var eina hótelið í byrjun en síðan tók boltinn að rúlla, fleiri hótél komu til og úr urðu síðan Fosshótel. Fyrst var hótelið á Sauðárkróki tekið á leigu en síðan byrjaði uppbygging austur á Hallormsstað þar sem byggð var sérstök hótélálma sem notuð er í tengslum við skólann á veturna. Hið sama var gert á Laugum í Þingeyjarsýslu. Þá náði Ómar einnig samningum um að yfirtaka rekstur Hótel KEA á Akureyri. Þegar það gerðist voru Fosshótelin farin að reka Hótel Hörpu við hliðina á KEA og þetta var því kjörið tækifæri til þess að sameina rekstur þessara hótela og ná fram meiri hagkvæmni. Því miður gekk reksturinn þó ekki sem skildi og við urðum að láta Hótel KEA aftur frá okkur.”

Eftir að Fosshótelin voru komin á legg urðu nokkur átök um hlutabréfin í félaginu sem ekki er ástæða til þess að rekja ítarlega hér. “Við áttum forkaupsrétt og þótt það væri erfiður og stór biti fyrir okkur ákváðum við að nýta hann Okkur tókst að fá nokkra aðila með okkur og eigum núna um það bil helminginn í fyrirtækinu.”

Hótelin í Fosseðjunni eru Hótel Lind og Hótel Baron í Reykjavík, Reykholt, Sauðárkrókur, Laugar, Húsavík, Hallormsstaður, Vatnajökull og Hella. Þessi er rekstur er í raun mjög umfangsmikill og veltan ekki minni en hjá móðurfélaginu. “Við vorum svo heppin að fá harðduglegan mann til að reka þetta fyrir okkur, segir Gunnar. “Sá er Svisslendingur sem starfaði upphaflega hjá Sagareisen og kom til Íslands á þeirra vegum. Hann kynntist hér konunni sinni og þau fóru síðan í nokkur ár og stunduðu hótélrekstur erlendis en komu svo aftur til Íslands og tók hann þá við

Fosshótelunum og undir hans stjórn hefur reksturinn gengið vel.”

MÖRG JÁRN Í ELÐINUM

Gunnar Guðmundsson hefur sannarlega mörg járn í eldinum og er búinn að hafa þau þar lengi. Margt væri hægt að nefna til. Gunnar kom t.d. við sögu þegar hægri umferðarbreytingin var gerð á sínum tíma. Eitt af vandamálunum sem þá var við að glíma var að allar hurðir á strætisvögnum og sérleyfisbílum voru “vitlausu” megin og fylgdi töluverður kostnaður því að gera nauðsynlegar breytingar. Ákveðið var að ríkið kostaði breytinguna á strætisvögnunum en þegar kom að sérleyfisbílunum var þráast við. Endaði málið fyrir dómstólum og fór svo að sérleyfishafarnir unnu málið og ríkið var dæmt til þess að kosta breytingar á bílunum. Kunnugir segja að það sem ráðið hafi mestu um niðurstöðuna voru röksemdafærslur og greinargerð sem Gunnar Guðmundsson lagði fram.

Gunnar sat líka lengi í stjórn BSÍ – Bifreiðastöðvar Íslands og segir svo frá: “Á sínum tíma hafði Bifreiðarstöð Íslands og Félag sérleyfishafa töluverða samvinnu sín á milli. Þegar Umferðarmiðstöðin var opnuð úti í Vatnsmýri setti ríkið það skilyrði að allir sérleyfishafarnir hefðu þar afgreiðslu á sama stað en þótt BSÍ hefði haft afgreiðslu á Kalkofnsvegi voru sumir með aðstöðu annars staðar, t.d. var Steindór með sína niðri í Hafnarstræti. Ég fann það fljótt að þegar allir voru komnir undir sama þak þá varð vinna að ýmsum sameiginlegum málum auðveldari og kryturinn manna á milli minnkaði. Reksturinn á Umferðamiðstöðinni gekk nokkuð vel í byrjun og þá sérstaklega eftir að við tókum þar við veitingasölu og nætursölu. Svo kom að því að farþegum í sérleyfisferðunum fækkaði og þar með minnkuðu umsvifin hjá BSÍ og reksturinn fór að ganga verr og það jafnvel þótt afgreiðslugjöldin væru hækkuð verulega. Á þessum tíma gekk ég verulega á eftir Kristjáni Jónssyni hjá Kynnisferðum að koma með afgreiðslu sína í húsið en hún hafði verið á Hótel Loftleiðum frá því að starfsemi fyrirtækisins hófst og ég vissi að hótélgestir þar voru ekki ánægðir með að hafa bílana fyrir utan gluggana hjá sér. Kristján hafði sannarlega áhuga en var nýbúinn að leggja í mikinn kostnað við að endurnýja afgreiðsluna hjá sér og lagði því ekki í að koma að sinni. Á ýmsu gekk við reksturinn á Umferðamiðstöðinni en

niðurstaðan varð sú að á endanum var stofnað félag sem hét Vatnsmýrin hf. og byggingafélag keypti meirihlutann í því. BSÍ sem hafði ferðaskrifstofuleyfi var að lokum sameinað við tvær aðrar ferðaskrifstofur og má segja að þar með hafi hið eiginlega BSÍ liðið undir lok. Kynnisferðir leigðu síðan húsið og tóku við afgreiðslunni.”

REYNIAD KYNNAST FARÞEGUNUM OG FERÐAFÉLÖGUM

Gunnar Guðmundsson svarar fáu þegar hann er spurður að því í lokin hvort hann ætli ekki að fara að hægja ferðina nú þegar hann er kominn á hinn hefðbundna eftirlaunaaldur. “Það er aldrei að vita. Hitt er svo annað mál að þessi “brasi” er einstaklega gefandi og skemmtilegur þótt oft sé hann erfiður og sveiflurnar miklar. Undanfarin ár hafa erfiðleikar í rekstri ekki síst orsakast af því hvernig gengi krónunnar hefur verið. Nú hefur maður nokkrar áhyggjur af efnahagsástandinu í helstu viðskiptalöndum okkar. Erlendir ferðamenn eru að því leyti frábrugðnir hinum íslensku að þeir taka ákvarðanir sínar um ferðir yfirleitt með miklu lengri fyrirvara og þegar þrengir að í heimalöndum þeirra breyta þeir ferðalögum sínum og velja oft styttri og ódýrari ferðir. Það verður aldrei sagt að ferðir til Íslands séu ódýrar. En vissulega hefur landið okkar upp á fjölmargt að bjóða sem ekkert annað land í veröldinni hefur og því er það bæði svo og verður að fólk fýsir að koma hingað. Það sem mér finnst mest gefandi við ferðamennskuna er hversu mörgu fólki maður kynnis og eignast það jafnvel sem vini eða kunningja. Ég hef frá fyrstu tíð lagt á það áherslu á ferðalögum hvort heldur er hér heima eða erlendis að spjalla við fólk og reyna að kynnst því. Það hefur oft skilað manni góðum árangri og gert mann stórum fróðari.”

Það er svo margt sem skeður á langri leið eru orð að sönnu. Og ferðir Gunnars Guðmundssonar eru bæði margar og langar og frásagnir af atvikum úr þeim sem hann lumar á eru mýmargar. Þegar hann er beðin að rifja upp eina slíka í blálökin er hann tregur til, sennilega vegna þess að það er erfitt að gera upp á milli.

“Ég get nefnt sem dæmi eitt atvik er gerðist í ferð sem ég fór með íslenskan hóp til útlanda,” segir hann. “Farið var um Danmörku og Þýskalands og haldið þaðan til Englands og ekið þar norðureftir og farið alla leið til Hjaltlandseyja. Einhvern tímann í túrnum fór einn ferðalanganna að

tala um að hann hefði fengið sér sterkasta bjór sem til væri, danska Elefanten. Þetta varð til þess að nú upphófst keppni um að finna bjór sem væri sterkari, þ.e.a.s. með meira áfengisinnihaldi. Einn fann bjór sem var 12% og taldi að það met yrði ekki slegið. Svo var það einhvern tímann í Englandsferðinni að einn ferðalanganna kom sigri hrósandi og veifaði bjórdós. Sagði að nú væri fyrra met slegið – þessi væri hvorki meira né minna en 25%. Menn drógu í efa að til væri svo sterkur bjór og fóru að athuga flöskuna. Kom þá í ljós að áfengisinnihaldið var ekki 25% heldur var verið að auglýsa á flöskunni að kaupandi hennar fengi 25% meira magn fyrir sama verð!”

OG AÐ LOKUM GUNNAR GUÐMUNDSSON?

“Mín lokaorð verða að minnast allra þeirra mörg hundruð starfsmanna sem ég hef unnið með frá árinu 1955 þegar ég byrjaði í Þverholtinu, bílstjóra, verkstæðismanna, skrifstofufólks, leiðsögufólks að ógleymdum öllum kokkunum í eldhúsbílunum. Allt þetta fólk lagði fyrirtæki okkar gott lið og lagði grunninn að betri ferðaþjónustu á Íslandi.” ❀