

Vildi gera sólarlandaferðir að almenningseign á Íslandi

Tilviljun réði að Guðni Þórðarson í Sunnu hóf ferðaþjónustu en í tvo áratugi var hann mjög umsvifamikill og á margan hátt brautryðjandi.

Í um tvo áratugi var Guðni Þórðarson, Guðni í Sunnu, eins og hann var jafnan kallaður, einn umsvifamesti ferðafrömuður landsins. Þegar mest var um að vera hjá honum voru starfsmenn Sunnu á annað hundrað, heima og erlendis. Þá ferðudust tugþúsundir Íslendinga með fyrirtæki hans, aðallega til sólarlanda,æ og hann átti og rak þrjár þotur sem voru í förum víða um lönd. Á þessum tíma var Guðni Þórðarson Íslendingum það sem Simon Spies og Tjæreborgarpresturinn voru Dönnum og gerði alþýðufólki kleyft að heyja heimdraganum og fara í skipulagðar ferðir til útlanda. Þegar allt virtist ganga Guðna í haginn kom skyndilega bakslag í seglin og á skömmum tíma heyrði það veldi sem hann hafði byggt upp sögunni til.

“Ég áttaði mig seinna á því að ég hafði verið að “vasast” í rekstri sem himnafáðirinn hafði úthlutað öðrum,” segir Guðni og brosir við. “Það var svo sem í lagi meðan reksturinn hjá mér var smár í sniðum, en þar kom að þeir sem “áttu” atvinnugreinina fannst ég vera orðinn fyrir og þá var ekki að sökum að spyrja. Það varð að bregða fæti fyrir karlinn og á þeim árum voru til þess kostir. Einstaklingurinn hafði þá ekki afl til þess að berjast við kerfið og þá sem voru því þóknanlegir.”

Þegar litid er yfir ferðamálaferil Guðna í Sunnu kemur í glögglega fram hversu áráðinn og dugmikill hann hefur verið. Á mörgum sviðum var hann brautryðjandi. Ekki aðeins í því að ferja Íslendinga til sólarlanda og skapa þeim möguleika á að kanna framandi slóðir. Hann kom að rekstri skemmtiferðaskips, hafði forgöngu um að flytja útlendinga til ráðstefnuhalds á Íslandi, stofnaði flugfélag og eignaðist þotur sem m.a. voru nýttar til pílgrímaflugs og svo mætti áfram telja. Og allt hófst þetta starf fyrir tilviljun. Guðni hafði verið blaðamaður á Tímanum og síðar framkvæmdastjóri blaðsins og sem slíkur kynntist hann Erni O. Johnson, þáverandi forstjóra Flugfélags Íslands. Um miðjan sjötta áratuginn vantaði verkefni fyrir flugvélar Flugfélagsins um páskana og þá

fékk Örn þá hugdettu að fá Guðna til þess að skipuleggja hópferð til útlanda. Þar með var fyrsta skrefið stigið og ekki aftur snúið á þeirri vegferð sem stóð í tvo áratugi. Þegar Guðni lagði af stað með fyrsta hópinn til Parísar hafði hann sannarlega ekki nein áform um að gera ferðamál að atvinnu sinni.

MEÐ ANNAN FÓTINN Á AKRANESI

Guðni Þórðarson er eiginlega Skagamaður að uppruna. Hann fæddist 24. maí árið 1923 í Hvítanesi, bændabýli í næsta nágrenni Akraness, en þar var næstelsta steinhús landsins. Að Hvítanesi bjuggu afi hans og amma, Guðni Jónsson og Ólína Margrét Guðmundsdóttir og hjá þeim ólst hann upp til fullorðinsára. “Á uppvaxtarárum mínum var ég með annan fótinn á Akranesi, enda ekki nema um tveir kílómetrar frá Hvítanesi að bæjarmörkunum og kirkjusókn okkar var þar. Hins vegar stundaði ég barnaskólanám mitt í heimasveitinni, en þar var þá enn farskóli. Æskuár mín í Hvítanesi voru ósköp venjuleg. Ég fór fljótt að taka þátt í störfum tengdum búrekstrinum eins og títt var um börn og unglíngla á þessum árum.”

Þegar Guðni var 17 ára fór hann í heimavistarskólann að Reykholti í Borgarfirði, var þar í tvo vetur og lauk gagnfræðanámi.

“Fyrriveturinn sem ég var þar var Jóhann Frímann frá Akureyri skólastjóri, en hann varð síðar skólastjóri Gagnfræðaskólans á Akureyri. Seinni veturinn minn var Þórir Steinþórsson skólastjóri enn hann gegndi því starfi lengi. Þarna voru margir ágætir kennarar og í þeirra hópi var einn besti enskukennari landsins, Anna Bjarnadóttir, menntuð í Oxford. Hún samdi m.a. kennslubækur í ensku. Þegar ég síðar hóf undirbúning fyrir nám í Menntaskólanum í Reykjavík gaf ég upp að ég hefði numið bækur Önnu og þyngdist þá brúnin á enskukennara skólans, Boga Ólafssyni, sem einnig var kennslubókarhöfundur og vildi auðvitað að nemendur notuðu bækurnar sínar.”

Í SAMVINNUSKÓLANUM MEÐ JÓNASI

Guðni áformaði að fara í Menntaskólann í Reykjavík en áður en til þess kom tók hann



einskonar milliskref.

“Ég taldi að það gæti verið skynsamlegt fyrir mig að taka verslunarpróf, sótti um Samvinnuskólann og fékk þar skólavist. Lauk ég náminu á einum vetri. Þá var sú sögufræga persóna, Jónas frá Hriflu, skólastjórinn og skólinn var á efstu hæðinni í Sambandshúsinu við Sölvhólsgötu. Það var mikið ævintýri að vera í skóla hjá Jónasi. Hann var mikill persónuleiki sem ekki fór hefðbundnar leiðir og oft kom það fyrir að brugðið var út af stundatöflunni og annað var tekið fyrir í tímunum, jafnvel umræður um landsins gagn og nauðsynjar. En Jónas var þó strangur skólastjóri og lagði áherslu á að nemendur hans ræktuðu með sér góða síði og “kúlitverða” framkomu. Það var gott að vera í þessum skóla og þarna eignaðist ég góða vini til langrar frambúðar.”

“HLIÐARSPORIÐ” VARÐ AÐ STARFSVETTvangi

Í kjölfar Samvinnuskólanámsins hófst nýr þáttur í lífi og starfi Guðna Þórðarsonar. Hann gerðist blaðamaður á Tímanum, málgaði Framsóknarmanna. Blaðið hafði þá verið vikublað en verið var að auka útgáfutíðnina og gefa það út tvisar í viku og því þurfti að ráða nýjan blaðamann. Guðni segir að því hafi farið fjarri að það hafi verið af pólitík eða hugsjónarástæðum sem hann gerðist Tímamaður. “Ég kom frá miklu íhaldsheimili og var aldrei flokksbundinn Framsóknarmaður,” segir Guðni og bætir því við að það hafi verið þeir

Hermann Jónasson og Pálmi Hannesson sem fengu hann til starfa á Tímanum.

“Þeir vissu um áform mín að fara í Menntaskólan í Reykjavík og að ég ætlaði að lesa þar utanskóla til að byrja með. Þeir töldu mér trú um að þarna gæti ég slegið tvær flugur í einu höggi. Starfað við blaðið hluta úr degi og lesið jafnframt utanskóla. Auðvitað gekk það ekki. Blaðamennskan náði strax tókum á mér og hún var og er þannig að þar ræður maður lítt tíma sínum heldur eru það verkefni sem stjórna honum. Þegar ég kom á Tímam voru þar aðeins tveir menn fyrir á ritstjórn þeir Þórarinn Þórarinsson og Jón Helgason, miklir úrvalsmenn báðir tveir. Fljótlega kom svo fjórði maðurinn inn á ritstjórnina, Andrés Kristjánsson, sem síðar varð ritstjóri blaðsins og síðar bættust fleiri við, m.a. Arnaldur, bróðir Indriða G. Þorsteinssonar, Steingrímur Sigurðsson, síðar rithöfundur og listmálari og Jónas Kristjánsson, síðar ritstjóri sem var þarna að taka sín fyrstu skref í blaðamenskunni.”

Guðni rifjar upp Tímaárin og segir að þau hafi verið skemmtilegur og gefandi tími. “Blaðamennskan var lifandi starf. Maður kynntist fjölda mörgu fólki. Hver dagur bauð upp á ný og spennandi verkefni. Engir tveir dagar voru eins.”

Það sem vera átti hlutastarf hjá Guðna í skamman tíma varð að fullu starfi og meira til í nær tvo áratugi. Hann gat sér snemma nafn í blaðamenskunni og bryddaði þar upp á nýjungum.

“Ég fór tvívegis sumarlangt á námskeið til New York í Bandaríkjunum og lagði þar stund á það sem kallað var “photo-journalism”, en þar var mönnum kennt að samtvinna frásögn í máli og myndum. Þarna hafði ég kennara m.a. frá hinum þekktu blöðum Time og Life og hafði mjög gott af þessu. Ég gerði síðan mikið af því að ferðast um landið fyrir Tímam og fléttaði saman og birti mikið myndskreyttar frásagnir á heilu opnunum í blaðinu. Hið sama var uppi á teningum hvað varðaði hátíðahöld, samkomur og annað slíkt. Þetta þótti nýlunda, enda notuðu dagblöðin þá miklu minna myndir en síðar varð.”

Guðni er spurður að því hvort Jónas frá Hriflu hafi ekki haft afskipti af stóru og smáu hjá Tímanum?

“Nei. Það hafði orðið vík á milli vina hjá honum og Tímamönnum áður en ég byrjaði á blaðinu. Ég hitti Jónas stundum á götu og fann að honum var vel til mín eftir Samvinnuskólavist mína og fannst að

ég væri að þjóna vitlausum herrum. Það var aðeins einu sinni sem hann hringdi í mig á blaðið. Það var í kosningabaráttunni fyrir forsetakosningarnar 1952. Ég var yfirlýstur stuðningsmaður séra Bjarna Jónssonar. Hafði upphaflega kynnst honum gegnum KFUM starfið og séra Friðrik Friðriksson sem fermdi mig. Séra Bjarni gifti okkur hjónin og mér var því ljúft að styðja hann. Nema hvað að eitt kvöldið sem ég var á vakt á blaðinu og komið var fram undir miðnætti þá hringir síminn og Jónas er á línunni. “Komdu sæll,” sagði hann og spurðu síðan hvort ég hefði farið Austurstræti nýlega. Ég kvað nei við. “Þú ættir að gera það þegar þú ert búinn á kvöldvaktinni,” sagði Jónas og hummaði við á sinn hátt. “Það er búið að stilla þeim upp í gluggann hjá Möller. Þau líta nú vel út að utan en nú er það ykkar að lýsa þeim að innan og vertu nú sæll.” Þarna átti Jónas auðvitað við Ásgeir Ásgeirsson og frú, en litlir kærleikar voru milli þeirra og þessi ummæli voru “týpískur” Jónas.”

Í FRAMKVÆMDASTJÓRASTÓLINN HJÁ TÍMANUM

Eftir langa veru sem blaðamaður hjá Tímanum ákvað Guðni að söðla um og taka sér annað fyrir hendur.

“Veran hjá blaðinu átti þó eftir að standa í þrjú ár til viðbótar, þar sem ég var fenginn til þess að verða framkvæmdastjóri blaðsins. Ætli ég sé ekki eini framkvæmdastjóri Tímans sem ekki var flokksbundinn í Framsóknarflokknun! Þá var mikið umrót framundan hjá blaðinu þar sem verið var að breyta því í dagblað og kom það í minn hlut að leiða þá þróun. Það var mjög spennandi og krefjandi verkefni. Við fengum þá Hauk Snorrason frá Akureyri, sem þótti framúrskarandi blaðamaður, til þess að koma suður og taka við ritstjórn blaðsins. Því miður naut hans við í alltof skamman tíma, þar sem hann fór af slysförum úti í Hamborg nokkrum mánuðum síðar.”

TILVILJUN RÉÐI AFSKIPTUM AF FERÐAMÁLUM

Þá er komið að upphafi afskipta Guðna Þórðarsonar af ferðamálum.

“Þau afskipti hófust fyrir hreina tilviljun,” segir Guðni. “Ég hafði á blaðamannsárum mínum ferðast töluvert oft til útlanda og m.a. skrifað greinar um þau ferðalög. Blaðamenn fengu þriggja mánaða leyfi með ákverðnu árabili og þau nýtti ég jafnan til ferðalaga og var því vitanlega orðinn ferðavanur. Sem blaðamaður hafði

ég kynnst fjölda manna og meðal þeirra voru stjórnendur bæði Flugfélags Íslands og Loftleiða, en til þeirra leitaði ég oft eftir fréttafni. Svo var það skömmu eftir jólnin 1957 að Örn O. Johnson forstjóri Flugfélagsins hafði samband við mig. Sagði að hann hefði áhyggjur af því að flugvélar félagsins myndu standa verkefnalessar í fimm daga yfir næstu páskahegji, þar sem ekkert áætlanaflog var þá um páskana. Spurði hann hvort ég teldi mögulegt að efna til páskaferðar Íslendinga til útlanda og velti því upp hvort ekki yrði hægt að húa saman hópi til þess að fara til einhverrar erlendrar borgar, t.d. til Parísar. Spurði hann hreint út hvort ég treysti mér til þess að skipuleggja slíka ferð. Ég hafði strax góð orð um að kanna málið.

Á þessum árum voru bankarnir lokaðir fimm daga um páskana og datt mér í hug að hafa samband við Adolf Björnsson í Útvegsbankanum, sem þá var formaður Sambands íslenskra bankamanna og spurði hvernig bankamönnum myndi lítast á að fara til Parísar um páskana og vera þar í viku eða svo. Adolf varð strax hrifinn af hugmyndinni og er ekki að orðlengja það á skömmum tíma seldist upp í ferðina og komust raunar færri að en vildu. Ég sá um allaskipulagningu ferðarinnar, pantaði hótél og skoðunarferðir en ég var sæmilega fær í frönskunni, hafði lært hana í fimm vetur hjá klausturprestinum á Jófríðarstöðum, séra Froman, en hann var sérfræðingur í franskri hljóðfræði og hafði m.a. skrifað greinar fyrir mig í jólablöð Tímans. Auk þess hafði ég ferðast nokkrum sinnum til Parísar og þekkti því borgina sæmilega.”

Guðni segir að ferðast hafi verið með DC – 4 Skymasterflugvél Fugfélagsins og ferðin hafi tekið um átta klukkustundir. Fólki hafi síður en svo sett það fyrir sig og ferðin hafi heppnast svo vel að fólk hefði verið í sjöunda himni með hana þegar heim var komið aftur. Ferðin hafi orðið umtölud og ekki hafi verið að sökum að spyrja, - fyrirspurnum til sín um hvort hann gæti ekki skipulagt fleiri slíkar ferðir hafi rignt inn, enda þá lítið sem ekkert framboð á hópferðum til útlanda.

FYRSTU FERÐIR TIL MALLORCA

“Ég var í fullri vinnu við annað og hafði ekki hugsað mér að snúa mér að ferðamálum. Það leið heilt ár þangað til að ég skipulagði næstu ferð, sem líka var páskaferð, farin á svipuðum forsendum og hin fyrri en var ólík að því leyti að hún stóð tveimur

dögum lengur og auk Parísar var þá einnig farið til Mallorca. Með því vildi ég gefa fólki kost á að kynnst nýjum slóðum, en á þessum tíma vissu Íslendingar harla lítið um Mallorca og ferðaslóðir á Spáni. Þetta var í fyrsta sinn sem íslensk flugvél lenti á Mallorca. Þá var ferðamannaíðnaðurinn þar ekki kominn í gang svo nokkru næmi og mér er minnstætt að flugstöðin í Palma samanstóð af nokkrum skúrabyggingum og minnti verulega á flugstöðvaskúrana á Reykjavíkurflogvelli. Þarna þurftum við að fara í gegnum vegabréfaskoðun og síðan var haldið inn í Palma. Þar var þá öll ferðamannaþjónustan. Hún var ekki komin út á strendurnar eins og síðar varð og ég man t.d. að það var aðeins eitt hótél á þeim stað sem Íslendingar þekkja núna hvað best, Magaluf. En það var eins með þessa ferð og hina fyrri: Eftirspurn var svo mikil að ekki komst nema hluti þeirra sem áhuga hafði með okkur.”

Þessar tvær velheppnuðu páskaferðir urðu til þess að Guðni Þórðarson “sogaðist” inn í ferðamálin. Allskonar hópar, ekki síst starfsmannahópar, sneru sér til hans og báðu hann að skipuleggja fyrir sig utanlandsferðir. Úr varð að Guðni stofnaði ferðaskrifstofu sem hann nefndi Sunnu og fór að skipuleggja hópferðir til sólarlanda. Hann fékk aðstöðu í skrifstofuhúsnæði vinar síns Alberts Guðmundssonar á Smiðjustígnum og þegar daglegum störfum sem framkvæmdastjóri Tímans lauk fór hann þangað og hafði opið einn eða tvo tíma á dag. Þegar kom að því að annirnar jukust fékk hann nokkurra mánaða leyfi á Tímanum en fljótlega kom svo að því að Guðni gerði sér grein fyrir því að annað hvort varð hann að hrökkva eða stökkva. Rekstur Sunnu var orðinn það umfangsmikill að honum varð ekki sinnt með öðrum störfum. Guðni kvaddi því félag sína í Edduhúsinu og hélt á vit nýrra ævintýra og nú á eigin spýtur.

FÁIR VALKOSTIR Í FERÐALÖGUM

“Þótt ekki séu liðin nema rök fjórutíu ár síðan þetta var þá var staðan sú að Íslendingar kunnu vart að ferðast og treystu sér ekki til þess nema helst í hópferðum og með fararstjóra sér til halds og trausts. Áður var það þannig að Íslendingar höfðu í raun fáa ferðakosti. Helst var að fólk brygði sér í ferðir með Esjunni eða öðrum strandferðaskipum hringinn í kringum landið eða færi í innanlandsferðir með Ferðaskrifstofu ríkisins eða Ferðafélagi

Íslands. Þeir þóttu heimsborgarar sem fóru utan fljúgandi eða með Gullfossi, enda þá oft talað um að þeir sem slíkt höfðu upplifað væru “sigldir.” Því fór fjarri að ferðalög til útlanda væru fyrir almenning. Þær voru í fyrsta lagi dýrar, í öðru lagi var erfitt að fá gjaldeyri til ferðalaga og í þriðja lagi var tungumálakunnátta fólks þá engan veginn á borð við það sem hún er núna – allur almenningur kunnir ekki erlend mál og varð því að treysta á aðra í þeim efnum.”

FRUMKVÆÐI AÐ KANARÍEYJAFERÐUM

Guðni í Sunnu átti einnig frumkvæðið að ferðalögum Íslendinga til Kanaríeyja. Hann segir að fyrsta ferðin hafi verið farin 1962, en þá var Flugfélag Íslands búið að fá stærra flugvél, DC – 6B. Samt sem áður varð að millilenda á leiðinni.

“Þessi fyrsta ferð var farin til Tenerife og það var ekki fyrr en tveimur árum síðar að farið var til Grand Kanarí og lent í Las Palmas. Þar var svipað ástand og þegar fyrst var farið til Mallorca. Öll ferðamannaþjónustan var inni í borginni og þaðan var farið í skoðunarferðir um eyjuna, m.a. til ensku strandarinnar sem nú er orðin gifurlega vinsæll ferðamannastaður. Þangað var farið á morgnana í strand- og sólbaðsferðir og komið heim á kvöldin og þar var þá engin aðstaða fyrir ferðamenn, aðeins einn lítill veitingastaður.”

Guðni segir að á þeim árum sem hann stundaði ferðaþjónustu og hélt uppi ferðum til Kanaríeyja hafi orðið þar gifurleg breyting. Ferðamannaþjónustan þar hafi horfið frá norðurhluta eyjunnar til suðurhlutans, þar sem öll uppbygging hafi átt sér stað í kringum ferðamennina. Segir, að þeir sem fari þangað núna séu allan tímann eingöngu í hópi ferðamanna og séu hættir að kynnst spænsku þjóðlífi, menningu og siðum, eins og var þegar þeir voru meira innanum heimamenn.

MIKILVÆG SAMVINNA VIÐ SPIES

Eftir að Guðni hóf ferðaskrifstofurekstur sinn tók hann upp nána samvinnu við ferðaskrifstofu Spies í Kaupmannahöfn, en eigandi hennar Simon Spies var mjög umtalaður maður í Danmörku á þessum tíma og birtust títt frásagnir af honum og kvennamálum hans.

“Ég kynntist Simon Spies vel og hann kom a.m.k. tvisvar hingað til lands með sitt “harlem” eins og hann kallaði það. Spies hafði alltaf ungar og fagrar stúlkur

í föruneyti sínu og var fyrir vikið mjög til umfjöllunar í fjölmiðlum. En þetta var bara auglýsingabrella hjá karli. Þær sváfu ekki einu sinni undir sama þaki og hann. Viðskipti mín við Spies voru á þann veg að ferðahópar, 20 – 40 manns, á mínum vegum flugu með Flugfélagi Íslands til Kaupmannahafnar og þar tók ferðaskrifstofa Spies við þeim og flutti til sólarlanda þar sem fararstjórar á vegum Sunnu tóku við þeim. Viðskiptin náðu fyrst og fremst til flugsins þar sem ég annaðist sjálfur alla samninga við hótél og ferðaþjónustuaðila á Spáni og gat þannig með vissu tryggt farþegum Sunnu fyrsta flokks þjónustu. En í allmörg ár vorum við líka með skrifstofu í Kaupmannahöfn.”

RÁÐSTEFNUHALD Á ÍSLANDI

En viðskipti Sunnu við Sterlingflugfélagið náði ekki aðeins til sólarlandaflugs því um árabíl annaðist Sterling leiguflug á vegum Sunnu með ráðstefnugesti til Íslands.

“Í nokkur ár hafði Sunna fasta deild með nokkrum starfsmönnum sem sá um ráðstefnuhald á Íslandi. Þessi rekstur var þannig tilkomin að það var farið að standa upp á íslensk féлага- eða hagsmunasamtök sem áttu aðild að erlendum samtökum og sóttu ráðstefnur ytra. Ráðstefnurnar voru oftast haldnar til skiptis í aðildarlöndunum en þegar kom að Íslandi kom kostnaðurinn í vegi fyrir ráðstefnuhaldið hér og voru það einkum himinhá flugfargjöld íslensku flugfélaganna sem hindruðu. Þegar Sunna tók málið að sér brugðum við á það ráð að leigja þotur af Sterling og gátum þannig lækkað kostnaðinn mjög verulega. Þetta voru einkum norrænar ráðstefnur, t.d. lækna, verkfræðinga og fleiri slíkra hópa, og voru þær oft mjög fjölmennar, allt upp í 800 manns þannig að við urðum að nýta allt hótélrymi og ráðstefnusali í Reykjavík. Þetta gekk þó alltaf ágætlega ekki síst vegna þess að slíkar ráðstefnur voru ákveðnar og skipulagðar með mjög löngum fyrirvara.”

BOÐIÐ UPPI Á FERÐIR MEÐ SKEMMTIFERÐASKIPUM

Á árinu 1967 bauð Sunna upp á ferðir sem voru algjör nýjung í ferðamálum á Íslandi – siglingu með skemmtiferðaskipum, en fram að þeim tíma hafði eini möguleiki Íslendinga til slíkra ferða verið að ferðast með Gullfossi, sem byggður var sem vöru- og farþegaskip en bauð ekki upp á sömu möguleika og stóru skemmtiferðaskipin.

“Löngu áður en þetta gerðist voru erlend skemmtiferðaskip farin að venja komur sínar til Reykjavíkur,” segir Guðni. “Ég hafði, sem blaðamaður, farið um borð í þessi skip og lýst þeim í máli og myndum. Fór ég að hugleiða það hvort mögulegt væri að leigja slíkt skip og bjóða Íslendingum upp á þennan skemmtilega ferðamáta, en sú ímynd á skemmtiferðaskipum var þá á Íslandi að með þeim ferðudust bara ríkir útlendingar. Í gegnum sænskan kunningja minn frétti ég að sænskar ferðaskrifstofur hefðu þá í nokkur sumur leigt skip af austur-þýskri ferðaskrifstofu og þegar ég fór að kynna mér þetta nánar kom í ljós að skipið þetta var áður flaggskip sænsku Ameríkulínunnar. Þá hét það Stockholm og hafði komist í heimsfréttirnar vegna sögulegs áreksturs við annað stórskip, Andria Doria. Svíarnir seldu síðan Þjóðverjum skipið en leigðu það síðan aftur til sumarsiglinga. Nánari athugun leiddi í ljós að það var austur – þýska ríkið sem átti skipið og hafði einnig látið smíða annað stórt skemmtiferðaskip. Þau voru síðan notuð til þess að sigla með fólk sem austur – þýska ríkið vildi einhverra hluta vegna verðlauna og voru fóru með það til ferðamannastaða í Búlgaríu og Rúmeníu. Á aðalferðamannatímanum voru skipin síðan leigð vesturlandabúum.

Til þess að gera langa sögu stutta þá hélt ég til Austur – Þýskalands til þess að kynna mér möguleika á því að leigja þessi skip. Náði ég fljótt samningum að fá þau til tveggja ferða og átti hin fyrri að vera áður en Svíarnir tækju við því, eða um páskana, og seinni ferðin síðan eftir að Svíaferðunum lauk, eða í ágúst. Fyrirvara hafði ég í samningum um að ekki yrði af leigu ef nauðsynleg gjaldeyrisleyfi fengjust ekki heima á Íslandi.

Þegar heim kom og þetta spurðist fregnaði ég fljótlega að þessi aðgerð hefði farið fyrir brjóstið á Eimskipafélagsmönnum sem töldu að með henni væri útgerð Gullfoss ógnað og ekkert vafamál er að þeir beittu áhrifum sínum á þann veg að gjaldeyrisleyfi fyrir skipunum var synjað. Átti ég ekki annarra kosta vöð en að halda aftur til Austur – Þýskalands og tilkynna samningsaðila okkar þar að ekki yrði af viðskiptunum. Sat ég þarna fund með viðskiptaráðherra Austur – Þýskalands og fleiri háttsettum mönnum í kerfinu og var þung á þeim brúnin. Sögðu þeir eitthvað á þá leið að þótt Vesturlandabúum þætti kerfið hjá þeim þungt í vöfum og snúid,

þá beittu menn samt ekki slíkum brögðum sem gert væri á Íslandi. Inn á fundinn voru kallaðir sérfræðingar í viðskiptum við Norðurlönd og flettu þeir upp í klöddum sínum og bókum og sögðu það ljóst að Austur – Þjóðverjar keyptu mun meira af Íslendingum en Íslendingar af þeim og vitnuðu til nýlegra viðskipta þar sem þeir höfðu keypt mikið magn af frosnum sjávarafurðum frá Íslandi. Kvað ráðherrann þá upp úr um það að ef viðskiptin við mig yrðu stöðvuð þá yrðu fiskkaupin það einnig.

Lét hann ekki við orðin tómt sitja heldur tilkynnti íslenskum yfirvöldum þetta og meðan ég var á leiðinni heim kom hraðskeyti til Sunnu frá ráðuneytinu um að gjaldeyrisleyfi fyrir skipaleigunni yrði veitt. Þar með var hægt að auglýsa og undirbúa ferðirnar og kom strax fram gifurlegur áhugi. Það seldist upp í ferðirnar á svipstundu og færri komust að en vildu. Babb kom þó upp í bátinn varðandi síðari ferðina. Í hana höfðu 550 manns bókað, en yfirvöld tilkynntu okkur að aðeins 250 manns myndu fá ferðagjaldeyri til fararinnar. Við vissum ekki hvernig við áttum að bregðast við en ákváðum að láta sem ekkert væri, enda um hreina lögleysu að ræða. Það var ekki hægt að veita einum gjaldeyrisleyfi en synja öðrum. Fréttum við síðar að haldinn hefði verið neyðarfundur hjá lögfræðingum í gjaldeyrisnefnd út af málinu og þeir komist að sömu niðurstöðu.

Báðar þessar ferðir heppnuðust með miklum ágætum. Farið var frá Reykjavík til Bergen, höfð viðdvöl þar og síðan sigld hin fallega leið innanfarða til Osló og stoppað þar. Þá var haldið til Kaupmannahafnar þar sem legið var við Löngulínu í nokkra daga og að því búnu siglt um Kílaraskurðinn til Amsterdam, þaðan til Lundúna og síðan heim. Búnaður þessara skipa var glæsilegur – þarna voru sundlaugar, skemmtistaðir og næturklúbbar og áhöfn skipsins var samstiga í því að veita góða þjónustu og stjarna við farþegana. Það gerði líka lukku að við ákváðum að bjóða upp á íslenskan mat í ferðalaginu, það var t.d. hægt að fá hangikjöt eða lambalæri á sunnudögum og kunnu margir, sérstaklega þeir eldri, vel að meta það. Þá voru íslenskir skemmtikraftar hafðir með í för.”

Guðni segir að þótt ferðirnar hafi verið mjög eftirsóttar og afbragðsvel heppnaðar hafi hann ekki lagt í að endurtaka leikinn og bætur því við að þetta uppátæki sitt hafi orðið til þess að Eimskipafélagsmenn

hafi orðið reiðir og og ákveðið að stofna ferðaskrifstofuna Úrval honum og Sunnu til höfuðs.

VINSÆLAR SÓLARLANDAFERÐIR

Síðar kom að því að Sunna var með beint leiguflug frá Íslandi til sólarlanda, einkum til Spánar og annaðist Flugfélag Íslands það flug í nokkur ár, fyrst með skrufuvélum en eftir að félagið eignaðist þotu var farið að nota hana til ferðanna. Fyrsta Mallorcaflugið með þotu var farið síðari hluta júnímánaðar 1968 og nokkrum dögum síðar birtist í Morgunblaðinu löng ferðafrásögn undir fyrirsögunni “Til Mallorca á 4 tímum með Sunnu – sagt frá fyrsta þotufluginu héðan til Mallorca og því markverðasta, sem þar er að sjá.”

Guðni segir að með tilkomu þotuflugsins hafi það ekki lengur verið neitt stórferðalag að bregða sér til sólarlanda, en við skipulag ferðanna þurfti að hafa það í huga að Íslendingar voru ekki bara að fara til útlanda til þess að sleikja sólina heldur vildu líka gjarnan nota tækifærið til þess að bregða sér í búðir.

“Þegar við hófum leiguflugnið til Spánar var það skipulagt þannig að farið var í gegnum London, þar sem farþegar höfðu tveggja daga viðdvöl, gátu skoðað sig um í heimsborginni og brugðið sér í búðir, en á þeim tíma þótti gott að versla þar. Eftir að þotuflugnið kom til sögunnar var þetta ekki alveg eins einfalt því Flugfélagið átti bara eina slíka og hana þurfti vitanlega að nota líka í áætunarflugnið. Það varð úr að þá morgna sem flogið var með Sunnufarþega til Mallorca var áætunarflugnið til Lundúna fellt niður. Í staðinn tók þotan farþega okkar sem voru að ljúka dvöl syðra og flaug með þá til Lundúna þar sem þeir urðu eftir og þotan fór í sitt áætunarflug heim. Tveimur dögum síðar var svo áætunarflugnið frá Lundúnum fellt niður og farþegar okkar teknir þar í staðinn.”

Guðni segir að eftir að skipulagðar sólarlandaferðir hefðu hafist fyrir alvöru af hálfu Sunnu hefði fljótt komið að því að hann gat ekki gert allt í senn: Stjórnad umsvifum fyrirtækisins, skipulagt ferðir og verið líka fararstjóri.

“Ég fékk marga ágæta menn til þess að sinna fararstjórastörfum fyrir Sunnu og var yfirhöfuð afskaplega heppinn með allt starf sem fram fór ytra. Meðal þeirra sem gegndu fararstjórastörfum fyrir mig voru rithöfundarnir Thor Vilhjálmsson og Njörður P. Njarðvík og leikarinn Gunnar

Eyjólfsson og Garðar Certes söngvari. Meðal þeirra sem var stöðvarstjóri okkar á Spáni í nokkur sumar var Magnús Oddsson síðar ferðamálastjóri. Við stofnuðum einnig til kristilegra ferða og annaðist Ólafur Skúlason, síðar biskup stjórn á þeim, en hann var þá nýkominn heim frá Ameríku. Þær ferðir mæltust mjög vel fyrir. Sem dæmi um aðrar nýjungar sem Sunna bryddaði upp á má nefna að stofnaður var ferðaklúbbur ungs fólks, Klúbbur 32 var hann kallaður, enda mátti enginn vera í honum sem orðinn var eldri en 32 ára. Magnús Kjartansson tónlistarmaður stjórnaði klúbbnum fyrir okkur og stóð sig einstaklega vel, reglusamur og góður maður. Þegar umsvifin jukust lagði Sunna áherslu á að bjóða upp á fjölbreytta dagskrá á helstu viðvalarstöðum sínum og fengum við þekktu íslenska skemmtikrafta til þess að vera syðra og skemmta fólki. Man ég eftir því að í þeirra hópi voru Halli og Laddi, sem gerðu auðvitað stormandi lukku.”

FLUGÆVINTÝRIÐ HEFST

Leiguflug Sunnu með Flugfélagi Íslands stóð í nokkur ár, en þar kom að Guðni hugði á breytingu í þeim efnunum.

“Það lá auðvitað ljóst fyrir allan tímann,” segir hann, “að meginatriðið í ferðaskrifstofurekstri eins og ég var með var að hafa meiri yfirráð yfir fluginu sjálfu, en ég hafði. Ferðakóngarnir í Danmörku, Spies og Tjærborgarpresturinn höfðu sjálfir stofnað til flugrekstrar og flugu sólarlandaflug sitt og annað hópflug með eigin vélum. Ég ákvað því að reyna fyrir mér á þessum vettvangi, fyrst og fremst til þess að skapa meira hagræði og getað lækkað ferðirnar í verði. Árið 1970 stofnaði ég flugfélagið sem fékk nafnið Air Viking. Fyrsta skrefið í flugrekstrinum var að leigð var skrúfuvél af gerðinni Vickers Vanguard og flaug hún með ferðahópa Sunnu þetta sumar. Næsta skref var síðan það að Sunna fékk þotu af gerðinni Convair og var það svoltið sögulegt hvernig við fengum yfirráð yfir henni. Bandaríski auðmaðurinn Ted Turner hafði eignast þessa vél. Hann gekk þá með það í maganum að verða forseti Bandaríkjanna og lét mála stóra mynd af sjálfum sér á stélið á vélinni. Vélina var hann búinn að eiga í átta ár, en henni hafði aðeins einu sinni verið flogið á hans vegum, þá með hjálpargögn eftir mikinn jarðskjálfa sem orðið hafði í Nikaraqua. Þegar Turner hætti við að reyna að komast í forsetaframboð hafði hann ekkert með

vélina að gera og vildi losna við hana. Ég fór til Orlando og endirinn varð sá að ég tók vélina á leigu. Eitt fyrsta verkið var að koma henni á verkstaði hjá Sterling í Danmörku þar sem málað var yfir myndina af Turner og merki Air Viking var sett þar í staðinn. Þessa vél gerðum við út sumarlangt, hún reyndist mjög vel og varð til þess að umsvif Sunnu jukust enn.”

Haustið 1973 urðu enn frekari þáttaskil í rekstri Air Vikings og þar með Sunnu.

“Forstjóri Sterling í Danmörku hringdi þá til mín og spurði hvort ég vildi koma með sér til Denver í Colorado í Bandaríkjunum og hitta forráðamenn United – flugfélagsins bandaríska. Þeir væru með flugvélur sem þeir vildu gjarnan leigja eða selja, en þegar þetta gerðist var mikil kreppa í öllum flugrekstri, ekki síst í Bandaríkjunum, vegna þess að verð á eldsneyti hafði nálega tvöfaldast á skömmum tíma.

Ég sló til og hélt vestur um haf til fundar við United- menn. Félagið átti þá á þriðja hundrad þotur og vildi selja nokkrar þeirra. Tóku þeir vel á móti mér og forstjóra Sterling og upphöfust síðan samningaviðræður sem að lokum fóru þannig að Sterling keypti allar Caravelle þotur United, 13 að tölu, en ég festi kaup á tveimur þotum af gerðinni Boeing 720. Fengust vélarnar á mjög góðu verði. Kálið var þó ekki sopið þótt í ausuna væri komið því það kostaði mikið þjark og reikistefnur að fá gjaldleyrisleyfi til kaupanna, svo og ýmis önnur leyfi sem íslensk stjórnvöld kröfðust. Það hafðist þó að lokum með aðstoð góðra manna. Þegar kaupin voru frágengin gátum við sent tvær áhafnir til þjálfunar hjá United, en það hafði verið innifalið í kaupunum að þeir legðu hana til. Fyrirlíðin í áhafnarhópnum sem fór til þjálfunar var verðandi yfirflugstjóri hjá Air Viking og Sunnuútgerðinni, Arngrímur Jóhannsson, síðar eigandi Atlanta-flugfélagsins. Þá hófst náin vinátta okkar sem staðið hefur alla tíð síðan.”

Í blaðfrásögnum frá þessum tíma er mikið fjallað um flugvélakaup Guðna í Sunnu og því ljóst að þau vöktu mikla athygli.

“Fyrri vélina fengum við fyrir páskana 1974 og höfðum hana til sýnis á Reykjavíkurflugvelli 1. maí 1974. Ég man enn eftir deginum og þeim gífurlega áhuga sem var hjá fólki að skoða vélina. Það var talið að um fimm þúsund manns hefðu haft fyrir því að ganga upp landganginn að framan, gegnum vélina og niður stigann að

aftan. Vakti það sérstaka athygli að aftast í vélinni var fundaaðstaða – fundarborð þar sem menn gátu setið beggja vegna við. Seinna um sumarið fengum við svo seinni vélina til afnota.”

STÓRAUKIN UMSVIF

Með tilkomu Boeing–vélanna jukust umsvif Guðna verulega, bæði í ferðþjónustunni og í flugrekstrinum. Hann segir að Sunna hafi verið langstærsta ferðaskrifstofan á Íslandi sem annaðist sólarlandaflug og að flugvélarnar hafi skapað nýja möguleika.

“Ég hafði snemma sett mér það takmark að gera sólarlandaferðir að almenningseign á Íslandi, og flugreksturinn auðeldaði það verulega. Keppikeflið var að fólk sem var á lægstu launatöxtum þyrfti ekki að eyða nema sem svaraði einum mánaðarlaunum í þriggja vikna sólarlandaferð. Stefna Sunnu vakti svo mikla athygli að launþegasamtökin hófu viðræður við okkur sem lauk með því að gerðir voru samningar um að Sunna tæki að sér orlofsferðir launþegasamtakanna og í kjölfar þess var gerður hliðstæður samningur við Bandalag starfsmanna ríkis og bæja. Það var stundum svo mikið um að vera hjá okkur að þoturnar fóru í loftið til sama áfangastaðar í sólarlöndum með aðeins fimm mínútna millibili.”

Sumarið eftir að Sunna tók Boeing – vélarnar í notkun var einkum flogið til sólarlanda og til Kaupmannahafnar.

“Við fengum ekki lendarleyfi í Kaupmannahöfn í fyrstu og urðum að fljúga til Hamborgar og aka farþegunum þaðan í rútu til Kaupmannahafnar. Síðar fékkst svo þetta leyfi. Flugmálayfirvöld á Spáni voru hins vegar afar liðleg við okkur og byggðist það örugglega á áralöngum viðskiptum Sunnu við þarlend ferðamálayfirvöld. Air Viking var t.d. eina erlenda flugfélagið sem fékk leyfi til þess að fljúga til tveggja staða á Spáni í sömu ferðinni. Það var okkur mikilvægt því þegar tók að draga úr eftirspurninni á sólarferðum á haustin gátum við lent í Barcelona og haldið síðan áfram til Mallorca. Í fyrstu ferðinni sem farin var á þennan hátt trúði flugvallarstjórnin í Barcelona því einfaldlega ekki að við hefðum slíkt leyfi en hringdi til stjórnarinnar í Madrid til þess að fá staðfestingu.”

Spánarferðirnar voru alltaf veigamestar í sólarlandafluginu, en Sunna skipulagði þó margvíslegar aðrar ferðir.

“Ferðir til Mallorca og Costa Brava og Costa del Sol voru alltaf vinsælastar,”

segir Guðni, “enda náðum við það góðum samningum og gátum boðið hagstætt verð. Í mörg ár voru farnar eftirminnilegar ferðir til Ítalíu, þar sem Thor Vilhjálmsson var jafnan fararstjóri, og síðan var einnig boðið upp á margvíslegar aðrar ferðir, svo sem rútuferðir um Mið – Evrópu o.fl.”

ÓVÆGIN SAMKEPPNI

Guðni segir að vorið 1975 hafi Air Viking og Sunna farið að finna fyrir verulegri samkeppni af hálfu aðalkeppinautar síns, Flugleiða.

“Þeim þótti þá vera farið að syrta í álinn. Ég komst síðar yfir fundargerð frá framkvæmdastjórafundi í Flugleiðum sem haldinn var í aprílmánuði 1975. Þar var um einskönar neyðarfund að ræða og tilefnið var það að ferðaskrifstofur sem störfuðu á vegum Flugleiða höfðu nánast engar bókanir fengið í sólarlandaflug næsta sumars. Þær skiptu aðeins fáum tugum. Þá var af þeirri hálfu ákveðið að grípa til þess ráðs að láta Flugleiðaskrifstofurnar hafa flugið fyrir nánast ekki neitt til þess að þær gætu boðið enn betra verð en Sunna. Þetta þýddi aðeins það að við urðum að taka slaginn og lækka verðið hjá okkur. Það sem bjargaði máluðum var að við höfðum næg önnur verkefni fyrir flugvélnar. Við höfðum áður tekið að okkur verkefni fyrir svissneska ferðaskrifstofu, sem var ein af þeim virtustu í heimi og síðan bættust fjölmörg önnur verkefni við. Þar má nefna að við flugum fyrir þýska ferðaskrifstofu og gerðum einnig samning við Íslenska þjóðræknifélagið í Kanda um að annast ferðir milli Íslands og Kanada í tilefni 100 ára afmælis landnáms Íslendinga vestra árið 1975. Flugum við tuttugu slíkar ferðir um sumarið. Veigamikil var einnig að við náðum stórum samningi um pílgrímaflug frá Vestur – Afríku til Mekka og var það upphafið af pílgrímaflugi íslenskra aðila sem varð um skeið mjög umfangsmikið. Hins vegar leiddi samkeppnin við Flugleiðir til þess að við urðum að sauma verulega að okkur hvað snerti allan kostnað í sólarlandafluginu. Það breytti því þó ekki að Sunna var þar langumfangsmest og má nefna sem dæmi að þegar haldin var 17. júníhátíð Íslendinga á Mallorca sumarið 1975 þá þurfti 18 stórar rútur til þess að aka Sunnufarþegum til hátíðarhaldanna.”

DRAUGAGANGUR UPPHEFST Í SEÐLABANKANUM

En þróun mála átti eftir að taka óvænta

stefnu að sögn Guðna Þórðarsonar.

“Það kom síðan eins og þruma úr heiðskíru lofti að mikill draugagangur upphófst í kringum Alþýðubankann, sem þá var viðskiptabanki Air Viking. Bankinn var í eigu launþegasamtakanna sem voru einn helsti viðskiptavinur okkar og annaðist fyrirgreiðslu til okkar þegar launþegasamtökin gátu ekki greitt á réttum tíma. Slík fyrirgreiðsla var alls ekki óeðlileg, enda samtökin tryggur greiðandi þótt þau skorti stundum lausafé. Að auki átti Sunna miklar fasteignir þannig að ekki var áhætta af viðskiptum við okkur. Alþýðubankinn var hins vegar í erfiðum málum með suma aðra viðskiptavini sína og þurfti á aðstoð Seðlabankans að halda. Á bankaráðsfundi í Alþýðubankanum setti Seðlabankinn þau skilyrði fyrir fyrirgreiðslu að flugrekstur Sunnu yrði stöðvaður og jafnframt færi fram opinber rannsókn á viðskiptum bankans við okkur. Bankaráðið var í þannig stöðu að það gat ekkert annað en orðið við þeirri skipun og var málið afgreitt til Þórðar Björnssonar, þáverandi ríkissaksóknara. Hann brást hins vegar við á annan hátt en þeir höfðu reiknað með, og gerði þeim þann óskunda að krefjast yfirlits frá bankanum um viðskipti hans við aðra stóra viðskiptaaðila, svo sem Hagkaup, Toyotaumboðið og fleiri sem þar með drógust inn í málið.”

Eftir þetta segir Guðni að framvinda mála hafi verið hröð og ófyrirséð.

“Skemmst er frá því að segja að rannsóknin leiddi ekki til neins. Engar sakir fundust og ekkert í viðskiptum bankans við Air Vikings sem þótti ámælisvert. En Alþýðubankinn hafði ekki kraft né bolmagn til annars en að lúta vilja Seðlabankans og segja upp viðskiptum við okkur. Og af sömu ástæðu þorðu aðrir bankar okki að taka okkur í viðskipti. Þar með átti Air Viking ekki margra kosta vól. Við bættist síðan að Olíufélagið hf. sem við höfðum átt viðskipti við og vorum með munnlega samninga um tveggja mánaða greiðslufrest, svo sem aðrir stórir viðskiptavinir þess, ákvað að gjaldfella á okkur skuldina. Svo mikið lá á að koma okkur á kné að boðað var til næturfundar í skiptarétti þar sem Olíufélagið fór fram á gjaldþrot Air Vikings. Allt var þetta með miklum ólíkindum og ég trúði því tæpast sem var að gerast. Air Viking var gert gjaldþrota á einni nóttu og vélnar, sem þá voru orðnar þrjár seldar flugfélagi sem Samband íslenskra samvinnufélaga

hafði stofnað, Arnarflugi hf., en þar var settur við stjórnvöl einn af starfsmönnum mínum, sem jafnframt var fyrrverandi starfsmaður Olíufélagsins. Nýja fyrirtækið naut fjármagns frá Samvinnubankanum, en þurfti ekki að borga mikið fyrir vélnar né aðrar eigur Air Vikings. Við vorum búnir að greiða vélnar niður um helming á þeim tveimur árum sem við rákum þær, en nýja félagið seldi síðan eina þeirra úr landi og fékk fyrir hana það verð sem nægði fyrir kaupverðinu. Svona lagað hélt maður að gæti ekki gerst í síðuðu þjóðfélagi, sem Ísland telur sig vera, en sagan átti þó eftir að endurtaka sig síðar þegar Hafskip varð nánast að lúta sömu örlögum og Air Viking.”

LOKUD SUND

Þar með var saga Air Viking öll, en Guðni segir að einnig hafi átt að gera aðför að Sunnu.

“Seðlabankinn reyndi að fá samgönguráðuneytið til þess að stoppa rekstur ferðaskrifstofunnar og skrifaði samgönguráðherra bréf þar sem sagði að fjárhagur Sunni í sambandi við flugið væri þannig að ekki væri forsvaranlegt að farþegar ættu í viðskiptum við fyrirtækið. Fengum við bréf þessa efnis frá ráðherra og var þar vísað í bréf Seðlabankans. Ólafur Jóhannesson, sem þá var viðskiptaráðherra, komst hins vegar í málið og hefur honum sjálfsagt ofboðið sú aðför sem gerð var að Sunnu, þannig að bréf samgönguráðuneytisins var dregið til baka. Þótt leit hafi verið gerð hefur bréf Seðlabankans til samgönguráðherra aldrei fundist í göngum hins opinbera og hefur þó verið eftir því leitað. Kjarni málsins var auðvitað sá að það var ekki í valdi Seðlabankans að ákveða eða ráða hvaða aðilar á Íslandi rækju ferðaskrifstofu.”

Þótt Guðni missti flugfélag sitt, Air Viking, í hendur annarra hélt hann þó rekstri Sunnu ótrauður áfram um sinn. Aðstaðan var þó ekki hin sama þar sem hann varð kominn upp á aðra með flugið.

“Það vildi til að hið nýja flugfélag Sambandsins, Arnarflug, hafði ekki aðra viðskiptaaðila en Sunnu. Reyndar “átti” þetta að vera þannig að Arnarflug átti að þjóna Samvinnuferðum og Sunna átti náðugsamlega að fá keypt nokkur sæti í hverri ferð. En málin snerust hins vegar þannig að viðskiptavinir Sunnu héldu tryggð við hana, enda þar boðin bestu kjörin. Sunna leigði flugvélar af Arnarflugi

og Samvinnuferðir, sem áttu erfitt með að koma undir sig fótum, fékk nokkur sæti keypt af okkur. Raunar var samkomulag Sunnu við Arnarflug lengst af gott, enda var þar gamall vinur minn og fyrrverandi starfsmaður, Magnús Gunnarsson, við stjórnvölinn. Gekk allt bærilega fram í ágúst 1978, en þá var Sambandið og Olúfúfélagið þvingað til þess að selja Arnarflug til Flugleiða. Var þá ekki að sökum að spyrja. Þegar semja átti um leigugjöld fyrir sumarið 1979 voru allt aðrar tölur komnar upp á borðið, enda var það hagstæðast fyrir Flugleiðir að ryðja Sunnu úr vegi og nota eigin ferðaskrifstofur. Það var ekki á góðu von þegar allt flug til og frá landinu var komið á eina hendi og það til samkeppnisaðila okkar og enn urðum við að draga saman seglin. Þegar sumarvertíðinni lauk 1979 og allir farþegar Sunnu höfðu fengið orlofsferðir sína ákvað ég að skila inn ferðaskrifstofuleyfinu og hætta rekstri. Þannig endaði sagan.”

“ÓTRÚLEG SAGA”

Guðni Þórðarson hefur ekki mörg orð um baráttu fyrirtækja sinna við kerfið og samkeppnisaðila. Segir einungis að allt hafi verið í lagi meðan reksturinn var smár í sniðum og engum ógnað. Þá hafi hann verið góði karlinn. Þegar svo hann tók af eflast hafi hann orðið fyrir og því hafi verið gripið til allra tiltækra ráða til þess að koma honum út af markaðinum. “Þetta er í raun ótrúleg saga og maður veltir því stundum fyrir sér hvort hún geti endurtekið sig nú þegar allt á að vera svo frjálst og samkeppnin allsráðandi. Því miður er ég þeirrar skoðunar að enn séu til öfl sem eru svo sterk að þau geti sett hvern sem ekki er þóknanlegur út af sakramenntinu. En hvort slíkt verður til allrar frambúðar ætla ég mér rétt að leyfa mér að vona að verði ekki.” ❄