

Sérleyfishafi í þrjátíu ár

Kristján Jónsson fæddist í Arakoti á Skeiðum, heimili föðurforeldra sinna, árið 1922. Foreldrar hans voru þau Jón Helgason og Margrét Kristjánsdóttir. Þau hófu búskap að Brúnavallakoti á Skeiðum þegar Kristján var ungur að árum og bjó Kristján þar í æsku en dvaldi jafnframt um tíma í Arakoti. Frá Brúnavallakoti fluttu þau Margrét og Jón að Langholtsparti á Skeiðum og þaðan að Litla Saurbæ í Ölfusi þar sem þau bjuggu eftir það. Kristján var eitt níu barna þeirra hjóna. Kristján varð sérleyfishafi á leiðinni milli Hveragerðis og Reykjavíkur 1958 og hafði leyfið með höndum í tæp þrjátíu ár eða til ársins 1986. Eiginkona hans er Una Runólfssdóttir úr Skagafirði og eiga þau samtals sjö börn. Þau hjón búa í Hveragerði.

“Ég ólst upp við hefðbundin sveitastörf eins og þau tíðkuðust á þessum árum. Engin vélmenning var þá komin til og sveitastörf að mestu unnin með gamla laginu. Faðir minn var reyndar á undan sinni samtíð að því leyti að hann eignaðist snemma hestaslátuvél. Ekki man ég hvort sú vél var komin til sögunnar þegar við bjuggum í Langholtsparti en man hins vegar vel eftir henni þegar við bjuggum í Ölfusinu.

Ég gekk í barnaskóla í Hveragerði og við systkinin öll. Ekki var um langan veg að fara frá Litla Saurbæ, aðeins tæpa þrjá kílómetra, og við gengum daglega til og frá skóla. Sama má segja um aðra nemendur skólans en heimavistaraskóli hóf ekki starfsemi hér í Hveragerði fyrr en seinna. Upphaf þeirrar starfsemi má rekja til þess að fé hafði verið gefið til byggingar sumarbúða í Hveragerði fyrir börn úr Reykjavík og var í því skyni byggt all stórt hús undir starfseminu. Húsið var síðan nýtt í mörg ár sem heimavist fyrir börn úr sveitunum hér í kring. Eftir því sem tímar liðu fram var heimavistin lögð af og farið að keyra börnin til og frá skóla. Ég hafði slíkan skólaakstur með höndum í nokkur ár. Ég var afskaplega tryggur mínu heimili og stundaði um árabíl búskap með foreldrum mínum og þeim af systkinunum sem enn bjuggu heima.

Ég bjó í Saurbænum til ársins 1969 en þá flutti ég hingað. Fyrst þegar ég kom til Hveragerðis var rekið hér mjólkurbú og var töluverð starfsemi í kringum það. Hér var líka verslun og banki en gróðurhúsin komu

ekki fyrr en löngu seinna til sögunnar. Bærinn hefur stækkað mikið síðan og margt breyst. Ég eignaðist snemma vörubíl og hafði atvinnu af að aka honum. Í þorpinu var rekin steinaverksmiðja og búnar til gangstéttarhellur úr bruna sem sóttur var að Álftahólum við Sog. Ég vann við það í allmörg ár að sækja brunann og flytja hann hingað til vinnslu. Þessi akstur var aðalvinna mín í nokkur ár og ég fór einar fimm ferðir á dag eftir brunanum. Síðan flutti ég gangstéttarhellurnar til Reykjavíkur þegar þær voru tilbúnar.

Ég greip í ýmislegt annað eins og gengur. Var til dæmis í lögreglunni í nokkur ár og tók að mér að sinna löggæslu á dansleikjum. Þetta var skemmtilegur tími en svolítið slarksamur. Lögreglustarfið varð þó aldrei mín aðalvinna. Ég greip bara í það stöku sinnum um helgar en sinni annarri vinnu þess á milli. Vinnuvikan var því oft bæði löng og ströng. Ég kom jafnframt lítillaga nálægt útgerð frá Þorlákshöfn en segja má að ég hafi farið út í útgerð án þess að hafa nokkurntímann komið á sjó. Ég var með tvo trillubáta og reri á öðrum þeirra.

SÉRLEYFISHAFI ÁRIÐ 1958

Sérleyfin voru auglýst á fimm ára fresti. Gunnar Stefánsson frá Götu í Hreppum var lengi sérleyfishafi hér en þegar leyfið var auglýst laust til umsóknar árið 1958 var hann orðinn roskinn maður og sagði því lausu. Ég ákvað að sækja um ásamt mörgum öðrum. Niðurstaðan varð sú að mér var veitt leyfið og hafði ég það næstu þrjátíu árin. Upphaflega náði sérleyfið aðeins til leiðarinnar milli Hveragerðis og Reykjavíkur en skömmu eftir að ég tók við því var ákveðið að bjóða út kvöldferðir frá Selfossi til Reykjavíkur sem ég sótti um og fékk. Jafnframt sérleyfisferðunum annaðist ég svo vöruflutningana.

Fyrstu árin eftir að ég tók við sérleyfinu kom mjólkurbáturinn frá Vestmannaeyjum, Vonarstjarnan, og sótti mjólk til Þorlákshafnar tvisvar til þrisvar sinnum í viku og voru stundum farþegar með bátnum. Nauðsynlegt þótti því að setja upp ætlanarferðir í tengslum við ferðir hans og annaðist ég þær. Nokkru síðar kom Herjólfur til sögunnar. Þá fjölgaði farþegum töluvert og setti ég upp ferðir í tengslum við



ferðir hans. Þannig jókst þetta stig af stigi og ég hafði töluverð viðskipti í kringum ferðir til og frá Vestmannaeyjum en á þessum árum bjuggu mun fleiri í Eyjum en núna.

Viðskiptin jukust enn frekar þegar gaus í Eyjum 1973. Ég man vel eftir fyrstu fréttum sem ég fékk af þessum hamförum. Klukkan fjögur nóttina sem gosið hófst var hringt í mig og mér sagt hvað um væri að vera. Kunningi minn sem var í símanum sagði: “Ég veit að þú heldur að ég sé að gera at í þér en opnaðu bara fyrir útvarðið.” Ég gerði það og var svo fljótur að ræsa út mannskapinn og fjóra bíla og halda niður í Þorlákshöfn.

Þegar vegir fóru að batna og bílaeign að verða almennari fór að draga úr þessum viðskiptum. Menn tóku sína eigin bíla með Herjólf og buðu jafnvel ferðafélögum far í bæinn frá Þorlákshöfn. Þessu fylgdi mikil óvissa og ákveðin vandamál þar sem ég gat aldrei vitað fyrirfram hve margir farþegar færu með mínum bílum. Tilkostnaður þessu samfara var líka mikill þar sem ég varð oft að kalla út aukamenn um helgar en þá voru farþegar með Herjólf flestir. Þegar til kom voru svo jafnvel engin not fyrir þessa menn eða alla bílana sem ég hafði tiltæka á staðnum. Þessi óvissa var bæði óþægileg og kostnaðarsöm. Dýrast var samt að vera með menn í allskonar snatti hérna heima, nætur og helgarakstri, þannig að ég sinni slíku yfirleitt sjálfur.

BIFREIÐAKOSTUR

Fyrsti bíllinn sem ég notaði undir farþegaflutninga var hálfkassabíll. Hann var þannig innréttaður að taka mátti skilrúm úr honum og koma fyrir sætum og tók hann þá tuttug og sex farþega. Þannig hafði ég bílinn alltaf um helgar enda mest um farþegaflutninga um helgar fyrstu árin. Bíllinn notaði ég svo undir vöruflutninga þess á milli. Ég keypti annan bíl austan af Rangárvöllum sem tók tuttugu og sex manns í sæti og var þá kominn með tvo bíla fyrir farþega sem ég rak í nokkur ár. Ég réð strax menn til þess að keyra bílana enda var ég ekki einu sinni með meirapróf til að byrja með og varð að láta aðra um að keyra fyrir mig. Seinna tók ég meiraprófið og fór að aka sjálfur.

Þorlákshöfn var að byggjast upp á þessum árum og var uppbyggingin mjög ör. Fólk flutti þangað með börn sem þurftu að komast í skóla en enginn skóli var á staðnum á þessum árum. Börnin voru því keyrð hingað í Hveragerði í skóla og annaðist ég þá flutninga. Þetta voru að mig minnir hundrað krakkar og ég sá um þennan skólaakstur í um það bil þrjú ár. Ég hafði það þannig að ég notaði sama bílinn fyrir hvort tveggja, skólaaksturinn og almenna farþegaflutninga. Ég byrjaði daginn á því að sækja krakkana til Þorlákshafnar og keyra þá í skólann. Síðan sótti ég aðra farþega og ók þeim til Reykjavíkur en venjulega var farið héðan klukkan hálf tíu á morgnana. Bíllinn var síðan í Reykjavík yfir daginn en ég hafði aðra bíla hér heima til þess að þjóna því sem þurfti að gera hér. Ég náði því strax töluverðri hagræðingu út úr þessum rekstri og góðri nýtingu á þeim bílum sem ég var með. Ég man eftir því að kona sem fór um landið og kynnti sér rekstur á sérleyfunum hafði á orði að sér þætti sérstakt hvernig við næðum að hagræða málum.

Ég fór líka oft með krakka að skíðaskálanum í Hveradölum eftir skóla á veturna svo þau kæmust á skíði en varð að vera kominn það tímanlega heim aftur að ég næði að þrifa bílinn áður en komið var að kvöldferðinni klukkan hálf tíu. Þegar ég kom svo aftur hingað austur eftir kvöldferðina var klukkan oft langt gengin í tólf þannig að vinnudagarnir voru langir og oft náði ég ekki nema fimm til sex tíma hvíld yfir nóttina.

Á vorin bættust við góðar tarnir þegar þurfti að keyra krakkana úr Þorlákshöfn hingað í sund og heim aftur en um tíma var ég með tvo fimmtíu manna bíla í þeim

akstri. Ég ók einnig fyrir ýmis félög hér í Hveragerði í mörg ár, m.a. leikfélagið og flutti bæði leikara og leikmuni. Það var oft mjög skemmtilegt en ég hætti að mestu að sinna því eftir að ég fór að vera með kvöldferðirnar til Reykjavíkur því að ferðirnar rákust á.

Eins og ég sagði stundaði ég alltaf vöruflutninga samfara sérleyfisakstri og öðrum farþegaflutningi. Ég annaðist töluvert flutning á efni frá Reykjavík og hingað þegar farið var að byggja hér gróðurhús og eftir að þau hófu starfrækslu flutti ég afurðirnar, tómat og agúrkur, héðan og til Reykjavíkur tvisvar í viku. Auk þess flutti ég alla matvöru fyrir Heilsuhælið og annaðist flutning á vörum sem áttu að fara með Herjólfu til Vestmannaeyja. Aukaferðir voru svo farnar austur á vorin með áburð sem ég tók suður á flugvelli en þá var áburður fluttur inn til landsins. Yfirleitt náði ég að losa bílinn um hádegi í Reykjavík. Ók þá út á flugvöll, sótti áburðinn og fór með hann beint austur. Klukkan hálf sex varð ég svo að vera tilbúinn að leggja af stað aftur til Reykjavíkur með farþega. Þetta var því bæði fjölbreytt og skemmtilegt þótt oft hafi verið mikið að gera og álag töluvert.

REKSTUR OG HAGRÆÐING

Miklu máli skipti að hafa næg verkefni til þess að standa undir útgerð bílanna. Ég hafði yfirleitt fimm til sex menn í vinnu sem komu víða að og var með sjö til átta bíla. Töluverður tími og vinna fór í viðgerðir og viðhald á bílunum og nauðsynlegt að hafa nóg af bílum til þess að mæta þeim töfum sem slíku fylgdi. Ég kom mér því upp verkstæði og réð mann til vinnu þar. Verkstæðið var lítið og stóð hérna neðst í plássinu. Ég kom aðeins fjórum bílum fyrir í því og fljótlega varð ljóst að ég yrði að verða mér úti um stærra húsnæði sem ég og gerði. Nýja verkstæðið var mun stærra og þar gat ég komið fyrir sex til sjö bílum. Þegar ég var seint á ferðinn fór ég með bílinn beint niður á verkstæði og skildi hann eftir þar yfir nóttina. Það breytti miklu að geta látið bílana standa inni og koma að þeim heitum og þurrum á morgnana.

Eftir að fjölbrautaskóli var stofnaður á Selfossi ók ég nemendum héðan á Selfoss og þurfti því að vera mjög snemma á ferðinni. Þá var mikill munur að hafa bílinn klárann og þurfa ekki að byrja daginn á því að skafa rúður og slíkt. Um leið og ég hafði skilað nemendum af mér á Selfossi fór ég um sveitirnar og sótti krakkana sem áttu að

fara í barnaskólann. Þannig gat ég samnýtt ferðirnar.

Á sumrin bætti ég við mönnum en þá annaðist ég hópferðir og þurfti menn til þess að sinna þeim og ýmsum tilfallandi verkefnum. Oft voru þetta leigubílstjórar úr Reykjavík sem fóru ferð og ferð og unnu tímabundið fyrir mig. Yfirleitt voru farþegar tólf til fjórtán og farið víða um land, bæði norður og austur, inn á Hveravelli, í Landmannalaugar og eftir að vegurinn var lagður suður fyrir var farið allan hringinn. Flestir farþeganna í þessum ferðum voru erlendir ferðamenn en þó slæddust Íslendingar líka með. Ferðirnar stóðu yfir í júní og júlí og fram að verslunarmannahelgi. Eftir það var aðeins um að ræða ferðir með kvenfélögin, bændasamtök og ýmis önnur félagasamtök sem tóku sig saman og fóru í hópferðir.

BREYTINGAR

Miklar breytingar urðu á ferðamennsku á þeim árum sem ég stóð í þessu. Fólkið sjálft breyttist reyndar ekki mikið en margt annað breyttist. Það hefur til dæmis orðið hrein bylting í vegamálum en vegirnir voru lengi vel skelfilega lélegir og fóru afskaplega illa með bílana. Kostnaður við viðgerðir og viðhald var því oft mikill og tók langan tíma. Ofaníbúður var lítill sem enginn og vegirnir gífurlega holóttir. Bílarnir urðu því fljótt illa grjótbardir fyrir nú utan hvað þessir slæmu vegir fóru illa með hjólbardana. Ófærð var meiri en nú þekkest og oft gat verið erfitt að komast upp Kambana. Ég man eftir því að einu sinni var ég nánast kominn alla leið upp þegar bíllinn tók að renna aftur á bak í mikilli hálfu og ekki var um annað að ræða en bakka honum langleiðina niður aftur eftir hlykkjótum og holóttum veginum. Oft var ég með mikinn farm á þakinu á bílunum, til dæmis þegar ég var að flytja gler í gróðurhúsin. Þá skipti miklu máli að á veginum voru útskot sem hægt var að bjarga sér á ef þurfti að setja undir keðjur eða eitthvað slíkt. Bílarnir voru alls ekki gerðir fyrir þessa slæmu vegi og entust því verr en ella.

Nýju vegirnir breyttu öllu. Bæði hvað varðar öryggi og viðhald á bílunum. Það skipti ekki hvað síst máli þar sem tíminn var oft svo naumur og eilíft kapphlaup um að standast áætlaðar tímasetningar. Bættar vegasamgöngur flýttu ferðunum og þeim fylgdi líka að styttri tími fór í viðgerðir og þrif á bílunum. Það breytti líka miklu hvað varðar þrif á bílunum þegar hætt var að reykja

í þeim og öskubakkarnir voru fjarlægðir. Þeir voru ekki aðeins notaðir undir tóbakið því fólk tróð í þá matarafgöngum og oft var erfitt og tafsamt að ná slíku úr bökkunum fyrir nú utan öll óþrifin sem tengdust reykingunum. Allt þetta skipti miklu máli hvað varðar reksturinn.

Snjóþýngslin voru stundum gífurlega mikil og ekki um að ræða mokstur í sama mæli og þekkist núna. Ég man til dæmis vel eftir því að þegar verið var að flytja fanga austur á Litla Hraun í boddýbíl voru fangarnir stundum látnir moka á undan bílunum á leiðinni austur ef snjór var mikill. Fyrir kom að bílstjórnarnir sem fluttu þá austur kæmust varla í bæinn aftur þar sem engir voru lengur til þess að hjálpa til við snjómoksturinn. Jarðytur komu ekki fyrir en lögu seinna til sögunnar. Ég minnst þess líka að notaðir voru hestasleðar til þess að keyra mjólkina upp á Kambabrún og jafnvel alla leiðina niður að Lögbergi eða Kolviðarhóli. Þangað komu svo mjólkurbílnir úr Reykjavík að sækja mjólkina.

Ég eignaðist fjólmarga bíla á þessum árum. Einn þeirra var 18 manna bíll sem ég keypti af Ingimar Ingimarssyni. Hann var með framhjóladrifi og það var ótrúlega mikil breyting að aka slíkum bíl. Ég eignaðist líka annan bíl sem ég keypti af Ólafi Ketilssyni. Sá bíll tók 34 farþega og það breytti miklu að koma svona mörgum farþegum fyrir í einum bíl. Þegar tímar liðu fram og tæknin varð meiri keypti ég bíla sem voru með drif á öllum hjólum sem var enn ein nýjungin og mikil breyting til batnaðar.

Samkeppni um aksturinn var alla tíð mikil og á tímabili mátti maður helst ekki láta vita að maður væri að taka tús því að þá var einhver annar kominn inn í myndina og bauð verðið jafnvel niður. Um tíma var sú hætta líka fyrir hendi að ef maður neitaði tús þá tapaði maður jafnvel framtíðarviðskiptum. Auk þess voru reglurnar þannig að allir sem voru með rútuútgærd gátu stoppað hvar sem var, tekið upp farþega og skilað öðrum af sér. Miklu máli skipti því að bjóða upp á góða og örugga þjónustu til þess að geta staðist samkeppnina.

KOMIÐ NÓG

Þegar ég hafði verið sérleyfishafi í tæp þrjátíu ár ákvað ég að láta frá mér leyfið. Selfossmenn tóku það yfir og hafa rekið það síðan. Ég var orðinn þreyttur á þessu og fannst nóg komið. Ég hélt samt áfram að

reka vörubíl um tíma og var auk þess með tvo rútbíla en hafði lítið út úr þeim rekstri. 1988 ákvað ég svo að selja verkstæðið líka en fékk lítið í aðra hönd fyrir það og nær allt andvirði verkstæðisins var tekið af mér. Skatturinn sá um það en ég hafði gert þau mistök að selja ekki verkstæðið um leið og ég seldi rúturnar og því fór sem fór.

Vinnudagurinn var langur á þessum árum og álagið oft mikið. Eigi að síður var þetta skemmtilegur tími. Alltaf eitthvað um að vera og fjölbreytt verkefni sem þurfti að leysa. Ég hafði gaman af að kjást við ýmis mál sem komu upp og skipuleggja reksturinn. Það var oft mikið um að vera eins og til dæmis þegar verið var að setja nagladekk undir allan flotann eða þegar ég stóð í að panta þrjátíu til fjörutíu dekk á einu bretti. Það gat líka oft verið töluvert mál að gera bilaðan bíl ökufæran á ný og ákveðin ögrun að takast á við það. Ég hafði gaman af þessum reddingum og allt þetta skapaði tilbreytingu og gerði starfið skemmtilegt og lifandi. Ég var líka í ýmsum útréttingum fyrir fólk, keypti hárspennur, kaffibrúsa og allt mögulegt annað sem fólk vanhagði um hverju sinni. Ég fór bara um Reykjavík og keypti það sem um var beðið. Á þessum tíma var verslun reyndar mest í miðbæ Reykjavíkur sem flýtti óneitanlega fyrir.

Það háði mér reyndar að ég hef lengi verið veill til heilsu. Ég varð fyrir því óhappi þegar ég var tólf ára gamall að þrír hryggjarliðir hættu að vaxa og var því oft mjög slæmur í baki. Lengi vel héldu læknar að um brjós-klos væri að ræða en þegar búíð var að skera mig kom hið sanna í ljós. Við þessu var ekkert að gera og þessi bakvandamál hafa fylgt mér alla tíð og gera það enn í dag. Oft gat þetta verið erfitt, til dæmis þegar ég þurfti að ferma eða afferma fjögur tonn af fódurvöru. Tveir karlmenn hentu sekkjunum upp á bílinn en ég þurfti að beygja mig eftir hverjum og einum og raða þeim í bílinn – áttatíu pokum. Það var mér oft skelfilega erfitt. En um annað var ekki að ræða. Á þessum árum voru engir lyftarar eða tæki komin til sögunnar sem léttu þessi verk. Seinna breyttist þetta og slík vara fór að koma á brettum sem var mun auðveldara viðureignar.

Þegar langar og erfiðar tarnir gengu yfir og hvíldartími stuttur var sú hætta fyrir hendi að maður sofnaði undir stýri. Stundum rankaði ég við mér þegar bíllinn var kominn alveg út í kannt en sem betur fer lenti ég samt aldrei í alvarlegu slysi eða óhöppum. Ég hef verið lánsamur að því leyti.

Hlutverk Unu í rekstrinum var töluvert. Á þessum tíma var ekki um neina GSM síma að ræða þannig að þeir sem þurftu bíla höfðu samband heim og Una tók við beiðnum frá þeim. Ég hringdi síðan heim þar sem ég komst í síma hverju sinni og fékk þannig upplýsingar um verkefni og gat beðið hana að ganga frá ýmsum málum. Bílstjórnar komu líka oft við hér þegar þeir höfðu skilað krökkunum af sér og settust þá við eldhúsbordið hjá okkur og spjölluðu yfir kaffisopa áður en þeir héldu til annarra starfa. Heimilið blandaðist því óneitanlega inn í reksturinn og var ákveðin miðstöð.

Ég á margar skemmtilegar og góðar minningar frá þessum tíma og finnst vænt um að enn skuli fólk sem ferðaðist með mér vera að heilsa mér sem gömlum vini. ✿