

# Á vegum og vegleysum

Óskar Sigurjónsson hóf að stunda farþegaflutninga fyrir miðja síðustu öld, lengst af fyrir fyrirtæki sitt Austurleið. Hann vann jafnframt mikið og merkilegt uppbyggingarstarf í Húsadal í Þórsmörk sem ber vott um framsýni og stórhug. Fyrir um það bil sex árum seldi Óskar fyrirtækið sem nú er í eigu Kynnisferða.

Óskar er Fljótshlíðingur að ætt og uppruna:

Ég fæddist á Torfastöðum í Fljótshlíð árið 1925. Faðir minn var bóndi þar og stundaði sjómennsku og vegavinnu samfara búskapnum. Á Torfastöðum ólst ég upp og bjó þar fram undir tvítugt en á þeim árum bjuggu sex bændur á Torfastöðum. Síðan hefur margt breyst og nú er aðeins búið þar á tveimur bæjum. Á þessum árum var til síðs að fólk úr Fljótshlíð og Landeyjum færi á vertíð og fór faðir minn í þrjátíu ár á vertíð í Vestmannaeyjum. Sjálfur fór ég á eina vertíð þegar ég var tæplega tvítugur og vann við aðgerð í Vestmannaeyjum.

Í Fljótshlíðinni stundaði ég barnaskólanám en fór ekki meira í skóla eftir það. Þannig var þetta á þessum árum. Um leið og menn höfðu lokið barnaskólanámi tók vinnan við. Ég er yngstur fjögurra systkina og við fórum öll snemma að aðstoða við búskapinn meðan faðir okkar var fjarverandi. Hann stundaði vegavinnuna á sumrin og var lítið heima nema yfir hásláttinn og svo tóku vertíðarnar við hjá honum. Á þessum slóðum var enginn framhaldsskóli þegar ég var að alast upp en Skógaskóli tók ekki til starfa fyrr en 1950.

Ég vann ýmis störf sem til féllu og var meðal annars handlangari hjá rafvirkja þegar rafmagnnið kom hingað í kringum 1950 en hann starfaði eins og fleiri á vegum Kaupfélagsins. Um tíma velti ég því fyrir mér að gerast rafvirkur en úr því varð ekki. Ég átti þá engan að í Reykjavík og átti ekki kost á að læra rafvirkjun hér fyrir austan. Kaupfélagsstjórinn vildi reyndar að ég færi á samning hjá rafvirkjanum en rafvirkinn hafnaði því. Hann taldi sig ekki hafa neina aðstöðu til þess að taka nema þó að ég hafi reyndar aldrei vitað alveg hvaða ástæður voru fyrir viðbrögðum hans. Nokkrum árum seinna tók hann nema á samning og

útskrifaði rafvirkja héðan.

Konanmínheitir Sigríður Halldórsdóttir og er úr Austur Landeyjum. Við eigum átta börn, fjóra syni og fjórar dætur. Þar sem ég var sífellt í vinnunni lenti uppeldi barnanna nánast eingöngu á Siggu. Garðar, elsti sonur okkar, vann hjá Austurleið og býr á Hornafirði og starfar við rafvirkjun. Næstur er Halldór en hann starfar sem ökukennari og kennari við Helluskóla en er búsettur á Hvolsvelli. Þá kemur Ómar en hann vann líka við fyrirtækið og gerir það enn. Hann býr í Reykjavík. Guðbjörg er líka búsett í Reykjavík og starfar sem bókarari hjá Ísaga. Sigurlín býr á Hvolsvelli og er svæðisstjóri hjá VÍS. Óskar er flugumferðarstjóri í Reykjavík. Yngstar eru tvíburadætur okkar, Þórunn og Unnur. Þórunn býr hér á Hvolsvelli og er kennari í Hvolsskóla en Unnur er leikskólakennari og býr á Hvanneyri. Við eigum tuttugu og sex barnabörn og sautján barnabarnabörn.”

## ÖRLAGAÁRIÐ 1947

Þegar Óskar fjárfesti í sinni fyrstu bifreið má segja að örlög hans hafi verið ráðin:

“Ég keypti mér vörubíl árið 1947. Elsti bróðir minn hafði þá eignast bíl og ég sá þarna leið til þess að skapa mér einhverja vinnu. Þar fyrir utan var ég með einhverja bíladellu. Þessi fyrsti bíll minn var af gerðinni International en ég keypti hann af vörubílstjóra í Reykjavík. Á þessum árum voru í gildi strangar reglur og höft á öllum innflutningi og hver sem var átti þess ekki kost að eignast bifreið. Reglurnar voru á þann veg að aðeins þeir sem áttu bíla fyrir fengu leyfi til þess að kaupa nýja bíla. Um leið og vörubílstjórinn hafði selt mér gamla bílinn sinn, sem var orðinn fimm ára, á þrjátíu þúsund krónur fékk hann leyfi fyrir nýjum sem kostaði aðeins tíu þúsund krónur! Þannig var þetta bara og ég átti ekki kost á öðru en kaupa bílinn á þessu verði ef ég á annað borð vildi eignast bíl.

Það má segja að orðið hafi mér til láns að Hekla gaus þetta sama ár. Vegna gossins var mikið um að vera og næg verkefni fyrir bílinn. Bæði voru not fyrir hann við vegagerð og eins þurfti keyra burtu vikri sem var mokað af túnunum. Nauðsynlegt var líka að flytja skepnurnar í burtu og



ná í hey fyrir þá bændur sem á þurftu að halda. Þetta var hörkuvinna og mikið verk að hreinsa vikurinn af túnunum þar sem ástandið var verst, til dæmis undir Eyjafjöllum. Vikrinum var handmokað á bílinn en á þessum árum var tæpast farið að nota traktora. Mig minnir að þeir fyrstu hafi komið til landsins árinu áður og á þessum slóðum voru engir slíkir og því ekki um annað að ræða en handmoka vikrinum.

Gosið hafði mikil áhrif. Allt var svart yfir að líta og ekki séð hvað yrði. Þegar farið var að nota vikurinn til búbygginga nefndi einhver jarðfræðingur við einn bóndann að segja mætti að Hekla hafi gosið gulli. Bændur fengu líka úthlutað jeppum sem áttu að bjarga öllu. Hvorugt reyndist nú vera rétt. Ég átti lítið sem ekkert í bílnum þegar ég keypti hann en gosið breytti öllu. Það hófst 27. mars og haustið eftir átti ég bílinn skuldlausan.

Ég stundaði vörubílaútgerðina aðeins þetta eina sumar. Um haustið keypti ég “boddí” sem tók tuttugu manns, setti það á bílinn og hóf að flytja fólk sem vildi skoða hraunið. Ég flutti fólk héðan og þaðan úr sýslunni og farþegar voru bæði einstaklingar og hópar. Meðal þeirra voru félagar úr ungmennafélögum, kvenfélögum, áttahagafélögum og fleiri. Þar með má segja að hafist hafi afskipti mín af farþegaflutningum. Ég hætti hins vegar fljótlega þessum farþegaakstri þó að ég ætti bílinn áfram og hefði mann sem gat keyrt hann.

1. október 1947 hóf ég að keyra fyrir Kaupfélag Rangæinga. Ég keyrði hálfkassabíl fyrir þá héðan til Reykjavíkur og aftur til baka. Farið var frá Reykjavík á fimmtudögum og laugardögum og til baka daginn eftir. Bæði var um að ræða vöruflutninga og flutning á farþegum. Ég varð því að að gista tvær nætur í viku hverri í Reykjavík en átti alltaf frí á sunnudögum. Áður en ég fékk sjálfur sérleyfi leitaði Kaupfélagið reyndar oft til mín ef þeirra bílar dugðu ekki til, til dæmis ef um var að ræða jarðarfarir í Reykjavík eða eitthvað slíkt og farþegar voru margir.”

### **AUSTURLEIÐ VERÐUR TIL**

“Á þessum árum hagaði þannig til að rúta á vegum BSR gekk í Múlakot allt árið. Snæland Grímsson eignaðist rútna og rak hana í tvö ár eða þangað til Bensi á Vallá keypti hana, að mig minnir í kringum 1950. Bensi keyrði rútna hingað austur um tíma en hafði ekki tilskilið leyfi til akstursins. Á þessum tíma vann hálfbróðir minn í Reykjavík. Hann vissi að Bensi hafði ekki umrætt leyfi og benti mér á að sækja um það sem ég og gerði.

Ég fékk öll tilskilin meðmæli en varð jafnframt að útvega mér peninga fyrir bílnum sem var að mig minnir fimmtíuþúsund krónur og þær átti ég auðvitað ekki til. Ég hafði orð á þessu við kaupfélagsstjórnann hér sem tilkynnti mér þá að Kaupfélagið væri búíð að fá umrætt leyfi og kaupa bílinn þannig að ekkert varð úr að ég fengi sérleyfið í þetta skipti. Ég hélt því áfram að keyra fyrir Kaupfélagið á sumrin og vann á verkstæðinu hjá þeim á veturna allt fram til ársins 1960.

Á þessum árum var allt háð einhverskonar leyfum og leyfisveitingum en eitthvað var þó farið að losna um höftin og þar sem Kaupfélagið hafði umrætt rútureyfi gat fyrirtækið endurnýjað vörubílaflota sinn út á það. Í kringum 1960 var bílannflutningur síðan gefinn frjáls. Þá þurfti Kaupfélagið ekki lengur á rútureyfinu að halda og gat endurnýjað bílakost sinn óháð því. Í framhaldi af því var mér gefinn kostur á að taka við sérleyfinu og tók ég við því 15. júní 1960.

Sérleyfisakstur gaf reyndar ekki mikið af sér og mikil samkeppni var um flutninga á vörum og fólki. Um tíma voru að mig minnir níu aðilar sem keyrðu farþega á þessum slóðum. Mjólkurbúið átti fjölda hálfkassa bíla sem fóru í flestar sveitir Suðurlands. Á endanum voru þeir

reyndar farnir að flytja svo marga farþega að ekki var pláss yfir brúsana í bílnum. Í framhaldinu voru smíðaðir tengivagnar aftan í bílana fyrir brúsana. Kaupfélagin áttu líka hálfkassabíla þannig að baráttan um flutningana var mikil. Mig langaði samt að láta á þetta reyna og sló til.

Þegar mér var veitt sérleyfið fór veiting þess fyrir fund hjá stjórn Kaupfélagsins. Ég man eftir því að einn bóndi sem sat í stjórninni sagði þá við mig eitthvað á þessa leið: “Ég hafði ekkert á móti því að þú fengir leyfið en ég vissi að á meðan Kaupfélagið hefði leyfið færi það ekki héðan.” Hann sá ekki,

frekar en aðrir, hvaða breytingar voru framundan. Þó að langt sé síðan leyfið fór úr okkar höndum var Kaupfélagið löngu dautt áður en við losuðum okkur við það.

Í fyrstu var ég einn með reksturinn en bróðir minn kom inn í hann tveimur árum eftir að ég fékk sérleyfið. Hann átti fyrir vörubíl og við keyptum okkur saman nýjan bíl árið 1962. Þetta var Benzvörubíll og fyrsti nýi bíllinn sem fyrirtækið eignaðist. Við keyptum bílinn yfirbyggðan hjá Bílasmíðjunni og tók hann þrjátíu og fjóra farþega. Þegar farþegum bauðst að ferðast með almennilegum rútnum tóku þeir þær fram yfir kassabíla. Það fór miklu betur um farþegana í rútnum og brottfarirnar voru miðaðar við þarfir þeirra en ekki vöruflutninga. Rúturnar breyttu því töluvert ferðavenjum fólks sem til þess tíma hafði aðeins átt kost á að ferðast um landið í mjólkurbílum og hálfkassabílum.

Sérleyfið í Vestur Skaftafellssýslu sem Brandur Stefánsson var með var selt til Kaupfélagsins auk bílaflotans. Kaupfélagið ákvað að selja og þá voru það þeir Helgi Ingvarsson og Steinþór Jóhannsson sem keyptu og tóku til við að reka sérleyfið frá Vík. Þann 1. apríl 1963 sameinuðum við þessi tvö fyrirtæki, okkar og Skaftafellinganna, og þá varð Austurleið til. Það voru því fern hjón sem stóðu að stofnun fyrirtækisins á sínum tíma. Þeir Helgi og Steinþór gengu reyndar fljótlega út úr rekstrinum en við bræðurnir héldum honum áfram. Nokkrum árum síðar dró bróðir minn sig svo út úr þessum rekstri. Austurleið varð snemma fjölskyldufyrirtæki. Tveir synir mínir fóru fljótlega að vinna við fyrirtækið og hafa gert það að mestu leyti fram undir þetta. Við sameinuðumst síðan SBS á Selfossi. Kynnisferðir áttu hluti í því fyrirtæki og keyptu þennan svo rekstur í kringum árið 2000.

Grunnurinn að rekstri fyrirtækisins var lengst af áætlanafærðirnar þó að hópferðir væru líka stór hluti starfseminnar. Fyrirtækið annaðist jafnframt töluvert skólaakstur sem hentaði ágætlega á móti hópferðunum sem að mestu voru farnar yfir sumarmánuðina, enda var slegist um skólaaksturinn. Reyndar má segja að töluvert samkeppni hafi verið um þennan akstur alla tíð. Ennþá er verið að keyra börn í skóla. Aksturinn í Fjölbraut á Selfossi er boðinn út og margir aðilar sem sjá um að keyra börnin úr sameinuðu sveitarfélagi í Hvolsskóla. Sex sveitarfélög á svæðinu hafa sameinast í eitt. Öll ráku þau sín eigin félagsheimili og skóla sem oft var afskaplega óhagkvæmt. Þegar búskapur tók að leggjast af fækkaði börnum sem gerði rekstur skólanna enn erfiðari. Eftir sameininguna urðu skólarnir færri og stærrir og því fylgir aukinn skólaakstur.

Margt hefur breyst í byggðamálum hér. Fljótshlíð er til dæmis nú orðið fyrst og fremst sumarhúsabyggð og búskapur þar sífelld minni. Þannig er bara þróun í byggðamálum hér eins og annars staðar á landinu. Þessi þróun hefur orðið til þess að sveitarfélögin geta ekki lengur veitt þá þjónustu varðandi skólana sem þörf er á þar sem börn og unglingar eru jafn fá og raun ber vitni. Kennsluhættir hafa líka breyst frá því sem áður var og meira um sérhæft fólk sem þýðir að þörf er fyrir fleiri kennara við skólana á sama tíma og nemendum fækkar.

Þegar ég var í barnaskóla í Fljótshlíðinni, í Goðalandi sem kallað var, minnir mig að við krakkarnir höfum verið um það bil sjötíu talsins og sami kennarinn kenndi okkur allt sem kennt var, þar á meðal leikfimi og handavinnu. Nú er þetta breytt og allir nemendur úr sex sveitarfélögum koma hingað í skóla. Mig minnir að þeir séu á þriðja hundrað talsins, bæði börn og unglingar.”

### **Á VEGUM OG VEGLEYSUM**

*-Hverning voru vinnuáðstæður á þessum árum?*

“Vegirnir voru lélegir og oft erfiðir yfirferðar. Þeir voru mjóir, holóttir og hlykkjóttir og sumstaðar stóðu þeir varla undir nafni. Færð varð svo enn erfiðari á veturna vegna snjóá þannig að ferðirnar gátu verið tafsamar og tekið langan tíma. Ferð frá Selfossi til Reykjavíkur gat jafnvel tekið heilan sólarhring ef Fjallið var ófært. Þá þurfti að fara til Krísuvíkur og þaðan áfram til Reykjavíkur. Vegurinn yfir

Hellisheiði var oft erfiður. Hann var mjór og hlykkjóttur og veður voru auk þess oft verri en nú er. Fyrir kom jafnvel að Heiðin væri lokuð í fjórar til fimm vikur þegar veður voru verst og færðin þungst og ekki einu sinni reynt að halda henni opinni. Áður en hægt var að fara Krísuvíkurléiðina var oft farið um Þingvelli ef Hellisheiði var ófær. Það gekk oft ágætlega. Helst að Mosfellsheiði væri þungfær en Almannagjá var alltaf auðveld yfirferðar. Þessir slæmu vegir fóru afskaplega illa með bílana og mikill tími og kostnaður fór í að halda þeim við.”

*-Manstu eftir einhverri sérstaklega eftirminnilegri ferð?*

“Þær voru margar og erfitt að gera upp á milli þeirra. Sem dæmi um eina slíka get ég þó nefnt að einu sinni var ég að flytja vertíðarmenn snemma í janúarmánuði sem voru á leið á vertíð í Vestmannaeyjum. Þeir ætluðu með varðskipi frá Reykjavík og átti það að láta úr höfn um hádegi á mánudegi. Að þessu sinni var því farið héðan á sunnudegi þó að það væri ekki venjan og lagt af stað frá Seljalandi undir Eyjafjöllum. Á þessum tíma voru ekki komnir neindir almennilegir vegir á Rangárvöllum og á leiðinni brotnaði öxull undan bílnum á holóttum vegarslóða. Það var því ekki um annað að ræða en gera við bílinn og haldið hingað á Hvolsvöll þar sem ég fékk aðstoð við að skipta um öxulinn. Þegar því var lokið var ferðinni haldið áfram og lagt af stað til Krísuvíkur. Þegar við nálgumst Hlíðarvatn var skollinn á hriðarbylur og færðin versnaði stöðugt. Bíllinn var á tvöföldum dekkjum og ég greip til þess ráðs að taka undan honum ytri dekkinn og setja keðjur á þau innri og hélt síðan áfram. Þegar ég loks kom að Kleifarvatni var aðeins farið að birta af nýjum degi. Þá vildi svo til að þar hafði nýlega verið mokað þannig að ferðin gekk greiðar fyrir sig eftir það.

Á leiðinni milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur hitti ég vegagerðarmann sem spurði hvernig færðin hefði verið. Þegar ég sagði honum eins og var trúði hann varla að ég hefði komist þetta. Það hafði auðvitað sitt að segja að rúta frá Brandi í Vík var alltaf rétt á undan mér. Það var hreinsað á undan henni og ég gat ekið í kjölfarið. Annars hefði ég ekkert komist. Það stóð svo á endum að þegar við komum niður að höfn í Reykjavík var klukkan að verða tólf á hádegi og varðskipið að losa landfestar. Við höfðum því verið réttan sólarhring á

leiðinni en farþegarnir náðu sem betur fer að komast með varðskipinu til Eyja.

Ef ég ætti að nefna eitthvað annað sem mér er minnisstætt varðandi ferðir mínar með farþega um landið þá eru það líklega Örfæferðirnar. Þær voru svolítið sérstakar og miklar ævintýraferðir. Þeir sem í þær fóru sóttu í ævintýri og spennuna sem þeim fylgdi. Fyrsta ferðin sem ég fór í Örfæin var á vegum Úlfars Jakobsen. Hann átti reyndar bíla sjálfur en ekki bíla sem hentuðu í ferðirnar og leitaði því til okkar. Þessar ferðir voru yfirleitt farnar um páska enda ekki fært hvernær sem var á þessum slóðir. Ef kalt var í veðri gekk þetta yfirleitt auðveldlega fyrir sig en gat verið erfitt ef hlýtt var, leysingar og mikið í ánum. Fyrir kom að bílar lokuðust af á milli vatna vegna leysinga en ég lenti aldrei í slíku. Þó að Örfæferðirnar hafi oft verið erfiðar lentum við sem betur fer aldrei í neinum alvarlegum óhöppum í þeim. Þegar ný vegurinn var lagður suður fyrir og árnar brúaðar má segja að mesti ævintýraljóminn hafi farið af þessum ferðum og smátt og smátt lögðust þær af í þeirri mynd sem þær voru á sínum tíma.

Eins og ég gat um voru vegirnir oftast gríðarlega slæmir og það tók því oft langan tíma að komast leiðar sinnar og ófærðin var líka mun meira en síðar varð. Ég man eftir því að einu sinni hafði Hellisheiði verið opnuð fyrir páska og við reiknuðum með því að komast austur. Við lögðum af stað frá Reykjavík rétt fyrir hádegi og það tók okkur klukkutíma að komast upp að skíðaskálanum í Hveradölum. Þá var allt orðið ófært aftur og við urðum að snúa við til Reykjavíkur. Ófærðin var þá orðin svo mikil að þegar við loks komumst niður að Kolvíðarhóli var klukkan orðin átta að kvöldi. Það tók okkur sem sagt átta klukkustundir að aka þennan stutta spöl. Á Kolvíðarhóli var veitingasala á þessum tíma og við gátum sest inn og fengið okkur að borða. Síðan kom jarðýta sem ruddi á undan okkur og við eltum hana til Reykjavíkur. Það varð því ekkert úr austurferð þann daginn. Þetta er aðeins lítið dæmi um hvernig ástandið var á þessum árum.

Ég hefði ekki getað ímyndað mér að ég ætti eftir að lifa það að búið væri að koma bundnu slitlagi á allan hringveginn með örfáum undantekningum. Vegakerfi landsins almennt hefur batnað gífurlega mikið þó að alltaf megi finna að einhverju. Enn eru til dæmis einbreiðar brýr á

þjóðvegi 1 og fleiri atriði sem nauðsynlegt er að lagfæra. Í heildina hefur samt orðið hrein bylting í vegamállum og gífurlega mikið verið gert. Það angar mig reyndar að oft er farið af stað með áætlanir í vegaframkvæmdum sem síðan eru svo skornar niður. Eigi að síður hefur þetta mjakast áfram og er enn að batna.

Það gat verið töluvert ævintýri á þessum tíma að fara í langferð með ungmennafélaginu eða kvenfélaginu enda ekki algengt að fólk færi slíkar ferðir.

Við fórum fjölmargar ferðir víða um land með slíka hópa, meðal annars á Snæfellsnes, til Akureyrar, að Mývatni og víðar. Þessar ferðir voru ekki aðeins farnar héðan að austan og við fórum t.d. í tuttugu ár í ferðir með konur úr Verkakvennafélaginu Framsókn. Ferðirnar voru stundum svo fjölsóttar að við vorum með fimm eða sex rútur. Við lögðum líka til bíla í bænduferðir og ýmsar fleiri hópferðir sem farnar voru um nær allt land. Þeir eru því ekki margir staðirnir á landinu sem ég hef ekki komið á.

Það var líka oft mikið um að vera í kringum jól og páska þegar við fluttum á örfáum dögum jafnvel tvöhundruð manns sem þurftu að komast heim til sín í sveitirnar yfir hátíðarnar. Á þeim árum var algengt að fólk væri við nám og störf í Reykjavík en færi síðan heim til sín á stórhátíðum.

Fljótlega eftir að ég var sjálfur kominn út í þennan rekstur byrjuðum við að vera með ferðir á sunnudagseftirmiðdögum en þá var farið héðan klukkan sex síðdegis. Það var því ekki um annað að ræða en halda strax aftur frá Reykjavík til þess að geta staðist áætlun næsta dag. Við lögðum áherslu á að þjóna farþegum sem best og ég minnst þess að fólk frá Selfossi hafði á orði að það væri ótrúlegt en satt að það fengi betri þjónustu frá Hvolsvelli en Selfossi.

Þannig háttaði til á þessum tíma að við máttum taka farþega hvar sem var og gildi það jafnt hér fyrir austan og annarstaðar á landinu. Þannig máttu til dæmis Borgarnessrútan og Snæfellsnessrútan tína upp farþega hvar sem var.

### **SAMKEPPNIN VAR MIKIL OG MIKILVÆGT AÐ VEITA SEM BESTA ÞJÓNUSTU.**

*-Hvað varstu með marga bíla þegar umsvifin voru mest?*

“Um tíma rákum við þrjátíu bíla. Hjá mér vann alltaf ákveðinn hópur manna en svo voru menn sem stunduðu aðra vinnu sem ég

gat gripið til þegar mest var um að vera. Til dæmis rafvirkjar og skólafólk. Skólafólkið þurfti vinnu yfir sumartímann og það var gott að geta gripið til þess. Það talaði fleiri tungumál en íslenskuna sem skipti miklu máli þar sem við fluttum marga erlenda ferðamenn.”

### **ÞÓRSMÖRK**

Margir ferðamenn, bæði innlendir og erlendir, leggja leið sína í Þórsmörk og hafa gert um árabíl. Það var þó ekki fyrr en árið 1981 að ákveðið var að hefja daglegar áætlanuferðir þangað yfir sumamánudina. Óskar hefur lagt til ófá handtökin við uppbygginguna í Húsadal.

“Við stóðum fyrir uppbyggingu í Þórsmörk til þess að fá meiri verkefni fyrir bílana. Þórsmörk varð líka fljótt vinsæll ferðamannastaður og sífellt fjölgaði fólki sem sótti þangað og vildi dvelja þar. En það dugði ekki að keyra fólkið inn eftir og skilja það síðan eftir í reiðileysi og fljótlega varð ljóst að nauðsynlegt væri að koma upp viðundandi aðstöðu fyrir ferðamennina. Skáli hafði verið reistur í Langadal og unnið var að framkvæmdum í Básun. Við stóðum hins vegar fyrir uppbyggingunni í Húsadal. Við byggðum þrjá skála, átta smáhýsi, starfsmannahús, einn stóran skála, snyrtiaðstöðu og fleira. Með þessu gátum við fjölgað ferðum í Þórsmörk yfir sumartímann og boðið farþegum upp á góðar aðstæður. Við höfðum gott samband við allar ferðaskrifstofur á landinu og auglýstum auk þess ferðirnar þannig að starfsemin í kringum Þórsmörkurferðirnar var töluvert viðamikil. Við buðum líka mun ódýrari ferðir en aðrir þannig að farþegum sem fóru með okkur þangað fjölgaði hratt.

Ferðafélagið var þarna fyrir þegar við hófum okkar framkvæmdir. Ég held að þeim hafi ekki líkað allt of vel það sem við vorum að gera og hafi helst viljað stöðva þessar framkvæmdir. Þeir kærðu sig ekki um neina samkeppni. En við létum slíkt ekki aftra okkur.

Vorið 1966 keypti Austurleið fimmtíu fermetra hús sem var hér á Hvolsvelli og hét Litli Hvoll. Við fengum leyfi hjá Skógrækt ríkisins og hreppsnefndinni til að flytja þetta hús í Húsadal og komum því fyrir í skóginum. Húsið var notað sem þjónustuhús fyrir hópferðir. Árið 1981 keypti fyrirtækið svo sextíu fermetra bjálkahús frá Finnlandi og fékkst leyfi til að staðsetja það í Þórsmörkinni með því skilyrði að Litli Hvoll yrði fjarlægður og

bjálkahúsið yrði í mynni Húsadals. Fyrir neðan bjálkahúsið, sem er alltaf kallað Merkursel, var bara sandur og aurar. Við lögðum áherslu á að rækta svæðið upp og með tímanum varð þarna grösugt. Þá gátum við komið fyrir húsum á stöðum sem áður voru gróðurlausir melar.”

Við biðjum Óskar að segja ögn meira frá hinu viðamikla uppbyggingarstarfi í Þórsmörk.

“Árið 1983 keyptum við sextíu fermetra sumarhúsið sem stóð í Ásahreppi. Við fluttum hann inn úr og komum honum fyrir við hliðina á Merkurseli. Samanlagt var hægt að koma fyrir 60 manns í gistingu í þessum húsum. Frá árinu 1981 vorum við með daglegar áætlunarferðir í Húsadal yfir sumarið. Starfsemin óx jafnt og þétt og fjöldi ferðamanna sem heimsótti Mörkina varð sífellt meiri. Árið 1985 var því ráðist í að byggja sérstakt hús fyrir starfsmennina og var það reist við hliðina á hinum tveimur sem fyrir voru. Sama ár byggðum við svo sérstakt hús með sturtum, salernum og gufubaði en í hinum skálunum var reyndar líka salernisaðstaða.

Árið 1992 voru fyrstu tvö smáhýsin reist. Þetta voru sextán fermetra hús sem tóku fimm manns í gistingu hvort og í þeim var eldunaradstaða. Sumarið eftir bættust við fleiri hús þar til þau urðu að lokum átta talsins. Árið 1997 keypti fyrirtækið svo tvö hundruð fermetra SG hús með stórum sal, eldhúsi og salernisaðstöðu. Það getur tekið um hundrað manns í sæti og er búið stólum og borðum. Enn héldlum við áfram og 1998 var ráðist í að kaup hús af Landsvirkjun sem notaða hafði verið sem vinnubúðir. Húsinu var komið fyrir þar sem áður voru aurar. Í því eru 20 herbergi með tveimur rúmum í hverju og rúmar húsið því fjörutíu manns en hægt er að fá rúmin uppþúin.

Alla tíð hafa verið ákveðin vandamál með neysluvatn í Þórsmörk og langt að fara eftir neysluvatni. Árið 1997 var borað þar eftir köldu vatni sem fannst nóg af og aðeins þurfti að dæla því upp. Frá því að þjónustan flutti í mynni Húsadals hefur verið þar rafmagn sem framleitt er með sjötíu kílówatta rafstöð. Gerðar voru tilraunaboranir í Húsadal eftir heitu vatni og í dag næst þar sextíu gráðu heitt sjálfrennandi vatn sem notað er í vaðlaug, sturtur og krana. Svæðið er allt gasvætt en ekki er ólíklegt að það verði endurskoðað þar sem nú fæst nóg af heitu vatni. Einnig hefur verið lögð mikil vinna í að leggja

rotþrær og ganga frá frárennsli.

Eins og málin standa í dag er hægt að taka á móti um það bil hundrað og fjörutíu manns í gistingu á svæðinu. Auk þess getur fólk gisti í tjöldum og er góð aðstaða fyrir tjaldgesti þar sem þeir geta eldað og setið inni. Allt það rafmagn sem er á svæðinu lagði ég sjálfur með aðstöð rafvirkja. Þá kom sér vel að ég hafði áhuga á rafmagni eins og ég hef áður sagt. Frá því að rúturnar fóru að fara daglega í Húsadal hefur verið sérútbúinn vörubíll á staðnum til að aðstoða ef eitthvað kynni að koma upp á. Einnig hefur skurðgrafa verið lengi á svæðinu en oft kemur fyrir að bæta þarf vöð á ánum til þess að ökutæki geti komist yfir þær. Þau eru reyndar ófá skiptin sem ég hef aðstoðað fólk sem lent hefur í hrakningum í Krossá eða Steinsholtsá og oft hefur eignatjón orðið mikið hjá fólki. Öll þau ár sem ég var í Þórsmörkinni náðum við samt sem betur fer að bjarga fólkinu og það skiptir mest máli.”

### **MEÐAL FRUMBYGGJA Á HVOLSVELLI**

Óskar hefur búið á Hvolsvelli í hartnær sextíu ár:

“Ég flutti hingað árið 1950 og hef búið hér síðan. Á þeim tíma voru hér aðeins örfá hús þannig að segja má að ég hafi verið meðal frumbyggja staðarins. Síðan hefur margt breyst og íbúum á staðnum hefur fjölgað mikið. Þegar ég flutti hingað bjuggu hér aðeins um hundrað íbúar en núna eru þeir rúmlega sjö hundruð. Ég byggði mér hús við einu götuna í þorpinu og bjó þar til ársins 1975 þegar ég flutti í húsið sem ég bý í núna.

Á þessum tíma var Kaupfélagið eini atvinnurekandinn á staðnum og þeir sem bjuggu hér unnu flestir hjá Kaupfélaginu eða fyrirtækjum sem því voru tengd. Kaupfélagið rak til dæmis stórt verkstæði en á þessum árum var fólk ekki alltaf að skipta um bíla og mikil vinna var við viðhald og viðgerðir á bílum. Eins þurfti að þjónusta bændurna, gera við traktorana og fleira. Kaupfélagið rak líka trésmíðaverkstæði og raftækjaverkstæði og var með ýmsa fleiri starfsemi.

Í rauninni var Kaupfélagið allt í öllu á staðnum og ríkti yfir öllu. Það var líka mikill rígur milli kaupfélagsins hér og þess á Hellu. Fólk keypti ekki svo mikið sem saumnálar nema kaupa þær í rétta kaupfélaginu! En síðan hefur margt breyst. Sláturfélagið er stærsti vinnuveitandinn hér

á Hvolsvelli í dag og hefur verið það lengi. Líklega vinna þar í kringum eitthundrað og fimmtíu manns. Það má því segja að það hafi komið í staðinn fyrir Kaupfélagið sem var hér allt í öllu.

Þó að ég hafi búið hér öll þessi ár þekki ég ekki lengur hluta af íbúnum. Bærinn hefur stækkað og atvinnuhættir breyst. Hér búa til dæmis þó nokkuð margir Pólverjar, líklega um það bil sextíu talsins að minnsta kosti. Þetta er ágætis fólk. Hér við hliðna búa til dæmis Pólverjar, hjón með fimm börn, sem ætla sér að setjast hér að til frambúðar. Flestir þessir Pólverjar vinna hjá Sláturfélaginu”

*-Komstu þér upp þínu eigin verkstæði hér?*

“Ég eignaðist lítið verkstæði en fljótlega kom ljós að það var allt of lítið og við urðum að stækka við okkur. Fyrirtækið rak líka um tíma verkstæði við Hyrjarhöfða í Reykjavík en eftir sameininguna við SBS seldum við okkar verkstæði þar sem SBS átti verkstæði á Selfossi. Reyndar var óhagstæðara fyrir útgerðina að vera með verkstæði á Selfossi þar sem endastöð bílanna var í Reykjavík en ekki á Selfossi.”

*-Hvernig gekk fyrirtækið?*

“Reksturinn var erfiður lengi framan af. Við vorum með gamla bíla og á þessum árum var ekki hægt að ganga inn í banka og fá lán eins og nú tíðkast. Það var helst að bílaumboðin veittu einhver lán en þau dugðu engan veginn til. Aðgengi að fjármunum og þeim sem voru í forsvari í bönkunum var allt annað en í dag. Maður varð að fara úr skítagallanum og sitja jafnvel heilan klukkutíma og bíða eftir bankastjóranum og fá svo kannski litla sem enga fyrirgreiðslu. Sem dæmi má nefna að við eignuðumst tvo bíla sem við vildum láta byggja yfir en bankastjórinn hér gat ekki veitt okkur það liðsinni sem við þurftum til þess að það væri hægt. Þetta er bara dæmi um hversu erfitt gat verið að útvega sér fjármagn á þessum árum.

Einu sinni vorum við með bíla í vinnu við virkjunarframkvæmdir. Okkur gekk illa að innheimta aksturinn en vantaði peninga. Þá komu einhverjir hvítflibbamaðir úr Reykjavík til þess að ræða við okkur um lánamál. Ég spurði þá hvort einhverju skipti að lánakandinn stæði alltaf í skilum en fékk lítill svör við því. Það endaði með því að þeir sögðu: “Við ætlum að lána ykkur þetta en við sjáum ekki hvort þið getið greitt þetta til baka.” Ég þakkaði auðvitað

fyrir að þurfa jafnvel ekki að borga lánið! En auðvitað borgaði ég það eins og önnur lán sem ég hef tekið. Ég hef alltaf lagt áherslu á að standa í skilum.”

### **SAGAN ENDALAUSA**

Óskar á að baki langan og farsælan feril:

“Ég hafði gaman af þessari vinnu þó að oft væri mikið að gera og vinnudagurinn langur. Stundum er talað um að menn séu heppnir í lífinu og sjálfsgagt hef ég verið það. Ég man að minnsta kosti ekki eftir neinu verulega alvarlegu sem upp kom á ferli mínum, hvorki alvarlegum slysum né stórum áföllum. Auðvitað urðum við fyrir óhöppum með bílana en sluppum við að farþegarnir eða við sjálfir slösuðumst alvarlega. Þegar upp er staðið skiptir það mestu máli.

Þótt rútur og rafmagn hafi alla tíð verið mín áhugamál bættist enn eitt áhugamálið við hjá mér á gamals aldri. Þegar ég var sextugur settist ég á skólabeck með ungum strákum og dreif mig í flugnám. Ég lauk einkaflugmannsprófi og keypti mér tveggja manna vél, TF-AVA. Oft byrjuðu og enduðu flugferðir mínar á vélinni í Þórsmörkinni en þar var gerður flugvöllur í kringum 1970. Men frá Vestmannaeyjum stóðu fyrir gerð flugvallarins og er hann notaður enn þann dag í dag. Ég flaug í tíu ár en þá fór ég í hjartaaðgerð. Eftir það mátt ég ekki fljúga og missti því skírteinið. Synir mínir hafa áhuga á flugi og hafa allir tekið einkaflugmannspróf. Einn þeirra, Ómar, hefur líka atvinnuglufmannsréttindi.

Ég annaðist sérleyfisakstur í um það bil fjörutíu ár. Á þessum árum urðu miklar breytingar bæði á vegakerfi og bílakosti. Nú orðið eiga allir sína eigin bíla þannig að ef heldur sem horfir má búast við að slíkar áætlanafærðir leggist af. Eins og er eru það fyrst og fremst erlendir ferðamenn sem nýta sér áætlanabílana enda er þetta ódýr ferðamáti.

Ég keyrði sjálfur um tíma en ekki í seinni tíð. Á síðustu árunum sem ég rak fyrirtækið sinni ég meira viðgerðum á bílunum en vann jafnframt mikið inni í Þórsmörk að uppbyggingunni þar. Þegar við seldum okkar hlut í fyrirtækinu keyptu Kynnisferðir alla aðstöðu sem við höfðum komið upp í Húsadal og Austurleið átti. Í framhaldi af því hætti ég að sinna þessum rekstri. Fannst nóg komið og var feginn að vera laus allra mála. Það mátti heldur varla seinna vera. Mér heyrir á þeim sem gera út á hópferðaakstur og skólaakstur í dag

að slegist sé um hvern bita. Að því leyti má segja að sagan um að slegist sé um verkefnið sé endalaus. Öll slík verk eru nú boðin út enda nauðsynlegt að verkin séu unnin á sem hagkvæmstum kjörum. En því fylgir ýmislegt sem ég er feginn að vera laus við og finnst gott að þurfa ekki að koma nálægt þessu lengur.” ❄