

Hóf bílaútgærð þegar hann var 16 ára

- Í meira en hálfu öld hefur Sæmundur Sigmundsson í Borgarnesi verið einn umsvifamesti aðilinn í rekstri hópferðabíla og meginhluta þess tíma rak hann sérleyfisferðir á fjölförnum leiðum.

“Því er ekki að neita að á þessum langa tíma hefur á ýmsu gengið, bæði í ferðalögum og með reksturinn. Það er mér ofarlega í huga að hafa komist í gegnum þetta stóráfallalaust og auðvitað á ég margar minningar frá tímanum sem betur fer eru flestar ánægjulegar.”

Þetta segir Sæmundur Sigmundsson í Borgarnesi sem hefur annast útgærð fólksflutningabifreiða í meira en hálfu öld og lætur enn ekki deigan síga. Þvert á móti er fyrirtæki hans meðal umfangsmestu fólksflutningafyrirtækja á landinu og gerir út hvorki fleiri né færri en 24 hópferðabíla og getur því flutt samtímis mikinn fjölda fólks ef allt er í gangi.

Þótt hálf öld sé kannski ekki svo ýkja langur tími í sögunni hafa þau ár sem Sæmundur hefur fengist við bílaútgærð verið byltingartími í íslensku samgöngusögu. Þegar hann hóf akstur var allt fremur frumstætt. Vegakerfið var nánast á byrjunarreit, bifreiðarnar ófullkomnar og ferðalög alls ekki fastur liður í hversdagslegu lífi fólks, heldur eftirminnegur viðburður hvort sem farið var innansveitar eða milli landshluta. Nú þykir það ekki frásagnarvert þótt ungmenni úr Borgarfirði bregði sér í bíó eða leikhús í Reykjavík að kvöldlagi, hvað þá að þeim sé ekið milli heimila sinna og skóla daglega. Það er einfaldlega orðið sjálfsagt. Enda bæði styttra að fara, vegir lagðir bundnu slitlagi og greiðfærir nær alla daga ársins að ekki sé talað um hversu hópferðabílar eru orðnir öruggir og þægilegir. Nú eru það varla kölluð ferðalög sem áður fyrir var stórmál fyrir flesta.

BÍLAÁHUGINN Í BLÓÐ BORINN

Sæmundur Sigmundsson er fæddur í Reykjavík árið 1935 og þarf ekki miklar reikningskúnstir til þess að finna það út að hann hefur ekki verið gamall þegar hann hóf fólksbílaútgærð sinn. Samt var hann þá búinn að vera með bílaútgærð í nokkur ár, enda með ódrepani áhuga á vélum og

tækjum allt frá barnsaldri. Má vel vera að honum hafi einfaldlega verið slíkur áhugi í blóð borinn því faðir hans, Sigmundur Sæmundsson, var einn af frumkvöðlum bílaútgærðar á Íslandi. Upp úr 1920 kom hann með fyrsta vörubílinn vestur á Ísafjörð og hóf þar akstur. Verkefnið voru aðallega að flytja fisk frá bátunum og upp í vinnsluhúsin en áður höfðu slíkir flutningar aðallega farið fram þannig að körum var ekið á einskonar járnbrautarteinum á milli. Þótt þessi bíll væri ekki sá fyrsti sem kom á Ísafjörð þótti þetta mikil og þægileg nýjung. Eignaðist Sigmundur fljótlega fleiri bíla m.a. fólksflutningabíla sem ekið var innanbæjar á Ísafirði enda ekki um akvegi þar að ræða út úr bænum. Síðar flutti Sigmundur á Blönduós og annaðist fólksflutninga á leiðinni milli Blönduóss og Borgarness. “Árið 1928 kom bílstjórinn Sigmundur Sæmundsson til Blönduóss með buickbíl og stofnsetti þar Bifreiðastöð Blönduóss. Hafði hann brátt fleiri bíla í sinni þjónustu. Sigmundur var sonur Sæmunar þess er Hagalín gerði ódauðlegan með bók sinni “Virkir dagar”, segir í riti Guðlaugs Jónssonar: “Bifreiðir á Íslandi 1904 – 1930” en í því er einnig mynd af þeim bílakosti sem Sigmundur hafði komið sér upp á Ísafirði, tveimur vörubílum og tveimur fólksbílum.

“Ég á auglýsingu frá þessum tíma þar sem hann auglýsir ferðir frá Blönduósi til Borgarness á 7 manna Buick,” segir Sæmundur og bætir við: “Á þessum tíma var þessi leið vitanlega ekki fær nema lítinn hluta ársins og þetta hafa ugglaustr verið erfiðar ferðir sem tóku langan tíma. Núna skilur maður tæpast hvernig menn lögðu í þetta. Viðhaldið á bílunum hlýtur að hafa verið mjög mikið og hjólbarðaslitið mikið þegar eknir voru grýttir slóðar. Að auki skilst mér að á þessum árum hafi líka verið erfitt að fá nýja hjólbarða þótt menn fegnir vildu. En vegakerfið skánaði fljótt. Það var stórkostlegt hvað menn potuðu því áfram með handverkfærum – höfðu nánast ekkert nema skóflu og haka.”

HÓF BÍLAÚTGERÐ 16 ÁRA

Þegar Sæmundur Sigmundsson var á fyrsta ári fluttist hann að Hvítárvöllum í Borgarfirði þar sem hann ólst upp.

“Ætli það megi ekki segja að ég hafi verið ungur þegar ég fékk sannkallaða “véladellu” segir Sæmundur. Þegar ég var krakki voru að koma dráttarvélar, eða traktorar eins og þær voru kallaðar, á marga nágrannabæina. Eftir það toldi ég illa heima og sótti á þá bæi þar sem slíkar vélar voru til þess að fá að keyra þær. Nokkru síðar kom svo slík vél á Hvítárvelli og fannst mér afskaplega gaman að vinna á henni við slátt og annað sem féll til. Þá hef ég verið 10 – 11 ára og það þótti ekkert tiltökumál að svo ungir strákar væru á vélum. Þá þurfti engin próf eða réttindi hvorki á dráttarvélar né aðrar vinnuvélar. Þegar ég var 14 eða 15 ára fékk ég svo vinnu á jarðvinnuvélum hjá ræktunarsambandinu í sveitinni, var aðallega á jarðyту og fór þá á milli bæja, sléttaði tún, gróf fyrir byggingum og vann að öðru því sem gera þurfti. Á þessu ári eignaðist ég minn fyrsta bíl. Keypti fyrst fólksbíl en skipti svo á honum og vörubíl og var svo heppinn að sá bíll hafði verkefni í vegavinnu sem ég svo yfirtók. Þar hafði ég verkefni í um það bil mánuð og um haustið vann ég svo m.a. á bílunum við fjárflutninga.”

Nú þætti það fráleitt góð latína að sextán ára strákur væri kominn í bílaútgærð, hvað þá ef hann annaðist sjálfur aksturinn. “Ég slapp fyrir horn með þetta,” segir Sæmundur. “Bæði var að aksturinn vegna vegagerðarinnar var á afskekktu svæði í Flókadalnum og eins var ekki ströng löggæsla á þessum tíma – þá voru engir lögreglumenn heldur aðeins sýslumaðurinn sem annaðist hana.”

Sæmundur tók svo bílpróf strax og hann hafði aldur til og var sá kunnir bílaeftirlitsmaður Geir Backmann prófdómari hans. Þegar Sæmundur var 19 ára fluttist hann í Borgarnes og hóf störf sem bílstjóri á flutningabílum hjá Kaupfélagi Borgarfjarðar þar sem hann starfaði uns hann hóf sjálfur rekstur. “Ég lagði raunar smálykkju á leið mína og vann um tíma á Akranesi. Strax og ég hafði aldur til fór ég á meiraprófsnámskeið sem haldið var í Borgarnesi og man að það var mjög fjölsótt. Þegar ég var tvítugur fór ég til Reykjavíkur og vann um skeið hjá Kjartani og Ingimar sem þá voru komnir með rútuútgærð. Ætli megi ekki að segja að sú reynsla hafi orðið til þess að ég fékk

“rútuðelluna.” Síðan tók ég upp þráðinn að nýju hjá Kaupfélaginu í Borgarnesi og var flutningabílstjóri hjá því fram til ársins 1956 en þá lögðum við ég og félagi minn og samstarfsmaður hjá Kaupfélaginu, Valdimar Ásmundsson, í það fyrirtæki að kaupa okkur fólksflutningabíl.”

SÆMUNDUR OG VALDIMAR TÓKU VIÐ BORGARNESSÉRLEYFINU

Þeir Sæmundur og Valdimar voru ekki nema rúmlega tvítugir þegar þeir hófu bílaútgærd sína og störfuðu saman í 7 ár en þá hætti Valdimar og Sæmundur keypti hans hluta í fyrirtækinu. Fyrsti bíllinn sem þeir keyptu var 14 manna Dodge Weapon, öflugur bíll með drifi á öllum hjólum og hentaði m.a. vel til óbyggðiferða. Þeir fengu fljótt nóg að gera með bílinn og fyrirtæki þeirra dafnaði á skömmum tíma.

“Það kom fljótt að því að við sögðum báðir upp hjá Kaupfélaginu og snerum okkur eingöngu að eigin rekstri,” segir Sæmundur. “Kaupfélagið hafði annast sérleyfisakstur á leiðinni bæði á rútu og með hálfkassabílum. Rútan fór eina ferð í viku, milli Borgarness og Reykjavíkur og hálfkassabílnarnir fóru þrisvar í viku. Rútuferðunum var hætt árið 1955 þegar Akraborgin kom til sögunnar ferðunum með hálfkassabílunum var haldið áfram í nokkur ár. Akraborgin sigldi til Borgarness og var einhvern veginn til þess ætlast að fólks sem þurfti að ferðast þarna á mill tæki skipið, en það tók álíka langan tíma að fara með því og ferðast landveginn. Það sýndi sig hins vegar fljótt að fólk vildi ráða eigin ferðamáta. Fólk fór að leita eftir því að fá far á milli með bílum sem voru á ferðinni og ýmist fara í veg fyrir rútur sem fóru þjóðveginn eða þá að bílar frá sérleyfishöfum lögðu lykku á leið sína og komu við í Borgarnesi til að taka farþega. Fengu þeir þannig heilmikil viðskipti. Árið 1958 fengum við sérleyfi á leiðinni og um svipað leyti seldi Kaupfélagið okkur rútna sem það hafði notað til fólksflutninganna. Í fyrstu var sérleyfið bundið við eina ferð í viku en við sóttum um að fá að fjölga ferðunum og kom það smátt og smátt og þær urðu loks daglegar. Það má segja að hið skrítna hafi verið að það var alltaf svipaður farþegafjöldi í bílunum, þ.e.a.s. farþegunum fjölgaði algjörlega í samræmi við tíðni ferðanna. Aðalbreytingin var sú að fólk kaus frekar að ferðast með rútnum en með skipi og þar kom að Akraborgin hætti að sigla til Borgarness. Þar með lauk

raunar þætti í samgöngumálunum sem hafði staðið lengi, að fólksflutningabílar sem gengu milli Norður- og Suðurlands hefðu endastöð í Borgarnesi og fólk tæki þar skip yfir Flóann. Ég man vel eftir þeim tíma þegar fjöldi rútbíla stóð á bakkanum og ýmist komu eða fóru með farþega úr skipunum. Fyrst var það Suðurlandið, síðan Laxfoss og loks Akraborg. Þá var Borgarnes sannkölluð samgöngumiðstöð.”

HLUTHAFI Í NORÐURLEIÐ HE.

Þegar vegir bótunðu tóku landflutningar fljótlega nær algjörlega við á leiðinni milli Reykjavíkur og Akureyrar. Póststjórnin annaðist sérleyfisferðirnar á leiðinni í fyrstu en ákvað að hætta með þær og þá far fyrirtækið Norðurleið stofnað, fékk sérleyfið og hélt því allt til þess tíma að sérleyfin voru boðin út. Um fimm ára skeið var Sæmundur stór hluthafi í Norðurleið og lagði til bíla og bílstjóra í þennan akstur. Hann segir svo frá:

“Það var árið 1968 að ég gerðist hluthafi í Norðurleið en um það leyti voru flutningar fyrirtækisins mjög umfangsmiklir og margir bílar í förum daglega. Skömmu eftir að ég kom inn í Norðurleið voru t.d. keyptir tveir stórir bílar. Ég var með númerið mitt á öðrum þeirra og ók þessa leið töluvert sjálfur auk þess sem ég lagði oft til bíla frá sjálfum mér, enda þurfti oft varabíla. Þetta voru miklir fólksflutningar og ég man eftir því þegar sneisafullar rútur frá Norðurleið voru að mætast í Miðfirðinum. Það var meira að segja farið að aka á nóttunni og nutu næturferðirnar vinsælda um tíma. Svo kom að því að ég ákvað að selja minn hluta í Norðurleið. Hefði mig á þeim tíma rennt í grun að Borgarfjarðarbrú kæmi við Borgarnes hefði ég sjálfsagt ekki gert það, þar sem hluturinn hefði þá getað orðið mér til mikils hagræðis og ávinnings.”

AUKIN SÉRLEYFISVERKEFNI

Reksturinn hjá Sæmundi hlóð stöðugt utan á sig og mikil breyting varð á honum árið 1977 er hann keypti fólksbílaakstur DÞÞ á Akranesi og sameinaði sínu fyrirtæki. “Ég keypti sjö rútur af honum og þeim fylgdu sérleyfi á leiðinni milli Akraness og Reykjavíkur og upp í Reykholt. Vitanlega var þetta mikil fjárfesting fyrir mann eins og mig en bauð samt upp á ýmsa möguleika, hagræðingu og betri nýtingu bílanna. Þá var farið úr Reykholti að Hvítárvöllum en þangað kom svo bíllinn úr Borgarnesi. Síðan var haldið að Akranesvegamótunum

og teknir farþegar þar og hið sama gildi þegar ekið var frá Reykjavík. Í stað þess að hafa tvo eða þrjú bíla í förum var oftast hægt að sameina farþega í einn. Það voru raunar aldrei nein uppgríp í sambandi við farþegaflutninga til og frá Akranesi þar sem flestir þaðan tóku heldur skipið á milli. Það var helst ef var vestanátt að farþegar kusu heldur að fara með bílum. Þá voru siglingarnir yfir Flóann erfiðari og fyrir kom meira að segja að þær féllu niður og var þá jafnan fjöldi fólks sem þurfti far.”

En fjölgaði ferðum þegar Sæmundur tók að sér sérleyfið á Snæfellsnes og vestur í Dali alla leiðina að Reykhólum á Barðaströnd.

“Það fór bíll til allra þéttbýlisstaðanna á Snæfellsnesi: Stykkishólms, Grundarfjarðar, Hellissands og Rífs og voru oft margir farþegar á þessari leið. Eftir því sem mögulegt var reyndi ég svo að samtvinna þessar ferðir við Borgarfjarðaraksturinn og sameina í bílunum í Borgarnesi. Þetta var töluvert skipulagsvinna sem gaman var að glíma við. Það setti strik í reikninginn að maður vissi aldrei hversu margir farþegarnir yrðu. Fyrst eftir að ég fór að reka sérleyfisferðirnar tíðkaðist að fólk pantaði með fyrirvara og maður vissi nokkurn veginn upp á hár hve farþegarnir yrðu margir og gat valið bíla í hvern og einn túr með tilliti til þess. Svo hætti þetta smátt og smátt og maður þurfti alltaf að vera viðbúinn að grípa inn í og fara á stærri bílum en ætlunin hafði verið. Þetta átti raunar ekki bara við um sérleyfisferðirnar heldur margar hópferðir. Þetta er í rauninni töluvert stórt mál. Ég man eftir t.d. eftir því að einu sinni skipti ég þrisvar á bílum við Umferðamiðstöðina í Reykjavík. Ætlunin hafði verið að fara í sérleyfisferð í Borgarnes á 30 manna bíl og búið að koma öllu fyrir þegar fleiri farþegar komu og ég varð að kalla til 45 manna bíl. Þegar ég var langt kominn að búa hann til ferðar bættust enn við farþegar og þá varð að fá enn stærri bíl, fyrir 60 farþega. Auðvitað tók það tíma að færa farangur og farþega á milli, en svona var það og er enn. Ég kalla þetta stundum strætóbrag og finnst það vera afturför.”

SNÖGG OG ÓVÉNT UMSKIPTI MEÐ ÚTBODINU

Eftir að hafa annast sérleyfisferðir í 48 ár var nokkuð snöggur endir bundinn á þær hjá Sæmundi.

“Þótt sérleyfisferðirnar væru ekki nema hluti starfseminnar voru þær ákveðin kjarni sem byggt var í kringum. Þær voru

í rauninni fasti kjarninn og þótt reksturinn á þeim gengi misvel voru þær mikilvægur þáttur. “Það giltu ákveðnar reglur varðandi sérleyfin,” segir Sæmundur. “Þau voru endurnýjuð sjálfkrafa ef menn stóðu sig og sinnu vel þeim verkefnum sem þeim fylgdu. Annað sem var í raun mjög mikilvægt og ákveðin trygging fyrir þá sem önnuðust slíkan akstur var að bílar og sérleyfi voru tengd saman. Ef menn létu sérleyfin voru þeir sem við þeim tóku skuldbundnir til þess að kaupa líka bílana. Þannig var t.d. þegar ég keypti sérleyfið á Akranesi af PDP og líka þegar ég tók við sérleyfinu á Snæfellsnes og í Dalina. Þetta þýddi með öðrum orðum að þeir sem voru með sérleyfin gátu losnað við bílana ef þeir létu leyfin en sátu ekki uppi með alltof mikinn og þá oft verðlítinn bílakost.

Vegna minnkandi flutninga var hið opinbera farið að greiða með sérleyfunum, enda um nauðsynlega þjónustu að ræða. Sennilega hefur það verið í því skyni að lækka slíkan kostnað að ákveðið var að bjóða sérleyfin út og fella úr gildi allar þær reglur sem áður höfðu verið í viðskiptum með þau. Ég taldi að með þessari aðgerð væri einfaldlega verið að svipta menn réttindum og er sannfærður um að slíkt stenst varla lög. Eftir á urðu raunar margir til þess að hvetja mig til þess að fara með málið fyrir dómstóla. Ævistarf mitt var einfaldlega boðið út. Mér líkuðu ekki slík vinnubrögð og ákvað að bjóða ekki í leyfin sem ég hafði haft. Auðvitað var þetta harður skellur fyrir mig. Ég hafði verið með sérleyfin á Snæfellsnes og í Dalina í aðeins fimm ár og var með mikinn bílakost til þess að geta þjónað þessu og öðrum verkefnum sem allra best. Nú sat ég skyndilega uppi með of marga bíla fyrir þau verkefni sem ég hafði og gat ekki selt þá fyrir neitt sem kallaðist peningur. Þessi stjórnvaldsaðgerð var að mínu mati afskaplega hæpin og eins og ég sagði við kunnan stjórnmalaman að stöðunni hjá mér mætti líka við það að útgerðarmaður hefði átt alla bátana í Ólafsvík en síðan hefðu stjórnvöld ákveðið að taka af honum allan kvótann. Það þarf ekki mikið ímyndunarafl til þess að gera sér grein fyrir því hvers virði slíkir bátar væru. Þeir hefðu einfaldlega verið óseljanlegir. Þetta hefði verið mjög ámóta og var hjá mér þegar sérleyfið var tekið af mér.”

ROKIÐ OFT ERFITT VIÐUREIGNAR

Það er sennilega erfitt að hafa tölu á öllum þeim ferðum sem Sæmundur hefur farið

á milli Borgarness og Reykjavíkur því þótt útgerðin og umsvif fyrirtækisins hafi verið mikil hefur hann jafnan ekið sjálfur. Segist raunar alltaf hafa haft gaman af því að aka og ferðast en margra hluta vegna hafi hann ekið mest á því sem kalla megi heimaslóðinni. Meðan hann var með sérleyfið á Snæfellsnes og í Dalina fór hann einnig margar ferðir þangað.

“Ég hef verið svo lánsamur að allan þennan tíma hafa ekki orðið teljandi slys eða óhöpp hjá útgerðinni, segir hann. “Auðvitað hefur það hent að bílar hafa lent í hrakningum eða utan vegar en manntjón hefur aldrei orðið, enda lagði ég alltaf áherslu á að farið væri varlega og reynt væri að komast hjá því að tefla í tvísýnu. Það var raunar stundum hægara sagt en gert þegar vegurinn var opinn og aðrir voru á ferðinni þótt raunar væri ekkert ferðaveður.”

Þegar Sæmundur er spurður um hvað hafi verið erfiðast á leiðinni milli Borgarness og Reykjavíkur þarf hann ekki að hugsa sig um. “Rokið,” svarar hann að bragði. “Þótt þessi leið sé ekki löng var og er hvassviðrið og byljir sem því fylgja bæði erfiðast og hættulegast. Vegirnir voru að vísu mjóir og holóttir fyrst eftir að ég fór að fara þessa leið, en það var sjaldnast til skaða ef veður var sæmilegt. Þá var heldur ekki alltaf verið að moka og því gátu verið erfiðir skaffar og svekkunar á ákveðnum stöðum. Fyrir tíma vetrardekkjana gátu myndast farartálmar en maður hafði þá bara keðjur með og skellti þeim undir þar sem það átti við og tók þær svo undan aftur þegar komið var yfir farartálmana. En hvassviðrið er eitthvað sem óhugsandi er að ráða við. Bæði meðan ekið var fyrir Hvalfjörð og eins núna þegar aðstæður eru eins góðar hægt er að hugsa sér getur það verið stórhættulegt. Á árum áður hafði maður litlar upplýsingar um veður og færð þegar lagt var í ferðalögin. Helsta ráðið var að stoppa bíla sem voru á ferðinni og leita upplýsinga hjá bílstjórunum. Já, og hlusta á útvarpið en veðurfréttir voru þá ekki eins tíðar og núna og ekki varað eins við stórvíðrum. Núna eru komnir vindmælur á leiðinni og stöðugar og aðgengilegar upplýsingar sem vara menn við hættum og það er alls ekki óalgengt að bílar stoppi og bíði báðum megin við óveðurs- og hættusvæðin meðan það versta gengur yfir. Núna þurfa menn heldur ekki að óttast hálkuna því það er stráð salti á veginn strax og þurfa þykir. Það er mikið öryggi af slíku, en saltið fer hins vegar skelfilega illa með bílana.”

Sæmundur segir að sennilega hafi sú ferð milli Borgarness og Reykjavíkur sem tók lengstan tíma hjá sér verið 12 klukkustundir. “Þá var í raun ekkert að færð en ofsarok, sannkallað fárviðri. Ég var komst í Brynjudalinn og ákvað að bíða þar uns veðrið færi að ganga niður. Þetta var um hánótt. Vegurinn var ekki lokaður og vel kann að vera að einhverjum farþeganna hafi ekki þótt ég kjarkmikill að halda ekki ferðinni áfram.”

Það er ekki ofsögum sagt að á umræddri leið getur gert ægilega bylji. Sæmundur lýsir því að eitt sinn er hann var á ferð á rútu og var staddur undir Hafnarfallinu hafi verið ofsaveður í kviðunum. “Ég fór mjög varlega og var næstum stoppaður þegar kviða skall á bílnum. Það var eins og jarðýtu væri keyrt á fullri ferð á hliðina á honum og bíllinn hafnaði á hliðinni utan vegar. Ég hef þrisvar orðið fyrir slíku en sem betur fer meiddist enginn alvarlega. Sjálfsagt halda margir að það sé í rauninni ekki svo flókið að aka hópferðabil en það er öðru nær. Eiginleikar bíla eru mjög mismunandi. Sumum er betra að aka tómunum en öðrum lestuðum af farangri og farþegum. Það fer eftir því hvar jafnvægispunkturinn er í bílnum. Þegar á heildina er litið má segja að bílar sem eru háir og með vélina aftur í séu viðsjárverðari en hinir.”

MIKIL BREYTING Á BÍLUNUM

Sæmundursegiraðbúnaðurhópferðabilanna hafi breyst mikið í gegnum tíðina. “Það varð mikil breyting til bóta þegar farið var að byggja yfir bílana á þann hátt að það var útbúin lest fyrir farangurinn. Lengi vel var meginhluta farangursins komið fyrir á þaki bílanna og í sérstakri farangursgeymslu aftast í þeim. Þannig var það t.d. þegar ég var að aka á milli Reykjavíkur og Akureyrar. Þá reið á miklu að raða rétt. Allur póstur til Akureyrar var settur upp á þak, svo og farangur þeirra farþega sem þangað ætluðu. Póstur á Blönduós var einnig settur á þakið vegna þess að þar háttaði svo til að þegar þangað kom var lagt að hárrí stétt þar sem auðvelt var að losa. Farangri þeirra sem ætluðu af á leiðinni var komið fyrir í geymslunni aftur í eftir því sem mögulegt var. Menn komust furðu fljótt upp á lag með að ganga þannig frá farangrinum að losun hans ylli sem minnstum töfum. Maður fylgdist með hvernig þeir eldri og reyndari fóru að og lærði af þeim. Töskunum var raðað á toppinn eftir kúnstarinnar reglum og síðan strengt segl yfir og væri vel frá

Þessu gengið haggast það ekki á leiðinni. En auðvitað skapaðist yfirvigt á bílinn ef farangurinn var mikill. Fólk lét það ekkert á sig fá þótt smátafir yrðu meðan verið var að ná farangri þeirra sem fóru af á leiðinni og í gamla daga var það líka algengt að fólk kastaði kveðju á bílstjórnann og þakkaði fyrir sig. Slíkt heyrir nú til undantekninga. Það er svo mikill asi á öllu að þegar verið er að ná farangri úr lestinni má fólk varla vera að því að biðja og verði hin minnsta töf fer það að kvarta.”

Sæmundur segir ennfremur að það hafi verið mikil breyting til bóta þegar hætt var að reykja í hópferðabílunum. “Reykingarnar fóru illa í mig auk þess sem þær ollu alltaf skemmdum á bílunum. Mér fannst það aldrei við hæfi að sjá reykjandi fólk með jafnvel smábörn við hliðina á sér. Auk þess var loftræsting í gömlu bílunum takmörkuð og mikil stybba af reykingunum sem orsakaði í mörgum tilfellum bílveiki. Að auki voru vegirnir oft mjög holóttir og því mikill hristingur. Það var algengt að fólki yrði flökurt og fór það á ýmsa vegu. Það kom fyrir að þegar fólk sem sat framarlega í bílunum og skrúfaði niður rúðu til þess að kasta upp að einhver hluti þess sem það skilaði af sér kom inn um glugga aftur í bílnum. En á þessu þurfti að sýna skilning. Fólk gerði það ekki af gamni sínu að kasta upp en óþægilegt gat það orðið. Ég man eftir því að í einni norðurferðinni sá ég í speglinum að kona kom fram eftir ganginum. Hún hefur sjálfsgagt ætlað að biðja mig að stoppa en áður en hún komst alveg alla leið kom gusan og fór yfir mig. Það var allt annað en þægilegt. Ég stoppaði við næstu á og reyndi að þvo það mesta af mér en fann fyrir þessu alla leiðina norður.

NÝJU STÓRMANNVIRKIN EKKI “DREIFBÝLISVÆN”

Á þeim árum sem Sæmundur hefur fengist við bílaútgærd hefur óviða á landinu orðið önnur eins bylting á vegakerfinu og á leiðinni milli Borgarness og Reykjavíkur. Mestu breytingarnar voru er bundnu slitlagi var komið á alla leiðina og síðan fylgdu mikil samgöngumannvirki í kjölfarið, fyrst Borgarfjarðarbrúin og síðan Hvalfjarðargöngin. Bæði hefur leiðin styst verulega með þessum mannvirkjum og leiðin orðið auðfarnari.

“Vissulega eru þetta miklar samgöngubætur,” segir Sæmundur. “Þær hafa breytt miklu og þótt það sé auðvitað jákvætt og nauðsynlegt að gera sem allra

mest í að bæta samgöngurnar þá eru breytingarnar ekki allar jákvæðar þegar litið er á sem flestar hliðar málsins. Þegar Borgarfjarðarbrúin kom urðu stór svæði í Borgarfirði fyrir samgönguskerðingu. Ég skildi vel sjónarmið þeirra sem vildu fá brúna þar sem henni var komið fyrir en sjálfur hefði ég kosið að hafa hana miklu ofar. Þegar nýja brúin kom missti svæðið frá Hvítárvöllum og niður í Borgarnes af allri þeirri þjónustu sem þeir höfðu haft með sérleyfisferðunum, svo og Hvanneyrarsvæðið en það hafði haft 6 – 7 ferðir á dag við túngarðinn. Nú þurfa þeir sem ferðast þaðan að aka langa leið í veg fyrir rútna sem þýðir að fyrst þeir eru lagðir af stað á annað borð velja flestir þann kostinn að aka sjálfir alla leið. Með Hvalfjarðargöngunum varð Hvalfjörðurinn sjálfur algjörlega afskiptur en þangað hafði áður verið mikill straumur ferðamanna. Á sumrin var t.d. mjög algengt að fjöldi manns tók rútna að morgni upp í Hvalfjarðarbotn, gekk þaðan upp að Glym í Botnsdal og tók svo aftur rútna í bæinn um kvöldið. Meðan Hvalstöðin var í rekstri áttu líka margir farþegar leið þangað, bæði erlendir ferðamenn og eins fólk sem var að vinna í stöðinni. Nú fer engin rúta um Hvalfjörðinn, hvorki frá mér né öðrum. Það vilja allir fara stystu leið. Það er því engan veginn hægt að segja að þessar breytingar séu dreifbýlissvænar þótt góðar séu.”

FJÖLMENNIR FERÐAHÓPAR

Þegar Sæmundur er spurður um hvaða ferðahópar sem hann fór með hafi verið fjölmennastir svarar hann:

“Það voru vafalaust sumarferðir Landsmálafélagsins Varðar sem nutu gífurlegra vinsælda á sínum tíma. Ég man ekki nákvæmlega hvenær þessar ferðir hófust en það hefur verið 1957 eða 1958. Til fjölmennustu Varðarferðarinnar þurfti hvorki fleiri né færri en 14 hópferðabíla þannig að þar hafa sennilega verið á ferðinni milli 600 og 700 manns. Ég sá um þessar ferðir í allmörg ár. Lagt var af stað frá Austurvelli og þar var þröng á þingi meðan verið var að skipa í bílana. Eins og flestir vita var Vörður Sjálfstæðisfélag en það var þó ekki þannig að allir farþegarnir létu sig pólitík miklu varða eða væru að styðja ákveðinn málstað. Ég man eftir því að eitt sumarið lagði ég til bíla í sumarferðir fyrir tvo aðra stjórn málaflökka og sá sama fólkið í öllum ferðunum þremur. Sannleikurinn var sá að þarna var um mjög ódýrar

ferðir að ræða, fargjaldið rétt stóð undir kostnaðinum og því notaði fólk tækifæri til þess að bregða sér af bæ.”

Sæmundur rifjar það upp að í eina Varðarferðina þurfti marga bíla. Í flotanum var nýr fólksflutningabíll og þótti sjálfsgagt að hafa hann í fararbroddi í bílalestinni. Sá bíll var kyrflega merktur Kaupfélagi Skaftfellinga, Vík í Mýrdal, og þótti sumum það brosegt þar sem engin sérstök vinátta var þá ríkjandi milli Sjálfstæðisflokksins og Kaupfélaganna.

“Svona gat komið fyrir og minnst ég annars atviks þar sem merking á bíl og tilefni ferðar passaði ekki alveg saman. Þá var hópferðafyrirtækjum úthlutað túrum á Umferðamiðstöðinni og hafði fólk pantað bíl þaðan. Eitt fyrirtækjanna sem var með bílaútgærd hét Skemmtiferðir og var ákveðið að bíll frá því færi umrædda ferð. Svo fór ferðafólkið að koma og spyrjast fyrir um bílinn sem átti að flytja það austur í sveit. Var því sagt að hann stæði úti á plani og væri merktur Skemmtiferðir. Þarna var kannski hlegið á vitlausum stað, ef svo má að orði koma, því ferðafólkið var á leið í jarðarför.”

Þótt Varðarferðirnar heyri sögunni til eru enn stórir ferðahópar á ferð sem njóta þjónustu Sæmundar. “Ég hef ekið mikið fyrir Útivist og sumar ferðir þeirra eru mjög fjölmennar. Í fyrra þurfti t.d. sjö hópferðabíla í eina þeirra. Þá var ekið austur að Skógum á föstudegi. Ferðafólkið gekk síðan yfir Fimmvörðuháls og við sóttum það í Þórsmörk á sunnudegi. Til þess að sinna verkefni sem þessu þarf maður vitanlega að hafa yfir að ráða bílum sem geta ekið um vegi sem eru engir þjóðvegir.

BALLFERÐIRNAR EKKI AUÐVELD VERKEFNI

Eitt af verkefnum Sæmundar í langan tíma voru hinar svonefndu sætaferðir á dansleiki. Hann segir að í sumum þeirra hafi gengið mikið á og margir verið á ferð. “Einu sinni í gamla daga man ég eftir því að það var auglýstur dansleikur í Félagsgarði í Kjós og að sætaferðir þangað yrðu frá Akranesi. Fyrir einhverja tilviljun var ég með fimm hópferðabíla stadda þar og þeir fóru troðfullir á ballið.”

Sæmundur segir að ballaksturinn sé ekki skemmtileg vinna. “Áður fyrr voru menn raunar bara með hnefana á lofti en síðar voru þeir komnir með bareffi og jafnvel hnifa og skirtust ekki við að skemma bílana fyrir manni. Raunar er það svo að

oft hendir að sæti og innréttingar í bílum séu skemmdar. Ég held að það orsakist m.a. vegna þess að umsjónarmenn ungmenna eru ekki nógu vakandi við að brýna góða umgengni fyrir þeim. Sannleikurinn er sá að það er ákaflega erfitt fyrir bílstjórana að vera að finna að við farþega sína eða grípa til einhverra aðgerða á meðan á ferðinni stendur.”

Þegar Sæmundur er bedinn að rifja upp einhverjar sögulegar ballferðir færir hann fyrst undan. “En maður þurfti að gæta að sér því það kom fyrir að fólk sofnaði á bak við sætin. Einu sinni henti það mig að vera ekki nógu varkár og þegar ég hélt að allir væru komnir út gekk ég frá bílnum og læsti honum. Þegar ég kom að næsta morgun og opnaði bílinn reis maður upp aftur í sem sofnið hafði í bílnum um nóttina. Ég mátti teljast heppinn að hann vaknaði ekki fyrr.”

Aðra sögu segir Sæmundur um að litlu hafi munað að illa færi. “Þá fór ég með skólanemendur úr Reykjavík á ball sem haldið var að Minni – Borg í Grímsnesi. Það var mikill fjöldi – sjö eða átta fullar rútur og þurfti ég að fá bíla frá öðrum til þess að allir kæmust. Meðan ungmennin voru að skemmta sér sátum við í bílnum en skiptumst þó á að fara inn og fá okkur kaffi. Síðan var haldið í bæinn og að Umferðamiðstöðinni þar sem farþegunum var skilað. Það var bíll frá mér sem kom fyrstur að Umferðamiðstöðinni og þar sem hann átti að fara í verkefni uppi í Borgarnesi strax morguninn eftir sagði ég bílstjóranum að hann mætti ráða hvort hann færi þangað um nóttina eða strax morguninn eftir. Hann svaraði því til að hann ætlaði að aka uppeftir um nóttina en vildi þrifa bílinn fyrst. Þegar hann ætlaði að ná í kúst sem geymdur var í lestinni brá honum í brún því þar lá þá maður. Hafði hann dáið brennivínsdauda eystra og félagar hans kastað honum inn í lestina og þar hafði hann verið alla leiðina að austan. Það var kalt í veðri þessa nótt og ekki er að vita hvornig farið hefði ef maðurinn hefði dúsað í lestinni alla leið upp í Borgarnes og þá væntanlega það sem eftir lifði nætur.”

STUNDUM ÞURFTI AÐ FÆRA FÓRNIR TIL AÐ STANDA Í SKILUM

Sem fyrr segir stofnuðu Sæmundur og Valdímar fyrirtæki sitt þegar þeir voru rúmlega tvítugir og áttu í því jafnan hlut. Ráku þeir það saman í sjö ár en þá dró Valdímar sig út úr rekstinum og Sæmundur keypti hans hlut. Þá áttu þeir félagar fjóra

hópfarðabíla. Tveir þeirra voru af gerðinni Reo og tóku 31 og 32 farþega. Árið 1960 keyptu þeir svo nýjan Benz og síðar Volvo bíl af Vestfjarðaleið. Leyfatíminn var enn í fullu gildi þegar þeir félagarnir keyptu Benzinn. Þeir sóttu um leyfi en fengu ekki og varð það þá ráð þeirra að kaupa leyfi af Þórði Pálssyni. Hann hafði sérleyfið til Grundarfjarðar og hafði fengið leyfi til þess að flytja inn nýjan bíl.

“Ég hef alla tíð síðan átt þetta fyrirtæki einn,” segir Sæmundur og bætir því við að ekki sé hægt að neita því að á ýmsu hafi gengið í rekstrinum. “En sennilega væri ég vanþakklátur ef ég segði ekki að mér hefur oftast gengið vel en illa. Meðan við vorum báðir með fyrirtækið höfðum við ekki yfir verkstæði að ráða en fljótlega eftir að ég var orðinn einn festi ég kaup á þremur húsum í Borgarnesi sem voru í eigu Verslunarfélagsins Borgar og voru í hjarta kaupsins, langleiðina niður undir Brákey. Tvö þessara húsa seldi ég aftur en hélt því þriðja sem var gamalt sláturhús, breytti því í verkstæði og réð til mín viðgerðarmann. Allar götur síðan hef ég verið með viðgerðarmann í vinnu og hef verið einstaklega heppinn með þá.”

Eftir að bílnum fylgandi og útgerð þeirra breyttist á þann hátt að meira var ekið út frá Reykjavík festi Sæmundur kaup á verkstæðishúsi í Kópavogi og var þar með aðstöðu um skeið en seldi það síðan og stækkaði við sig. Keypti stóra skemmu á athafnasvæði Álafossverksmiðjunnar og átti hana í 11 ár. “Þetta var bæði stórt og gott hús sem Álafoss hafði byggt rétt áður en fyrirtækið hætti starfsemi sinni,” segir Sæmundur. “Það var svo stórt að ég gat haft þar inni alla bílana sem ég gerði út frá Reykjavík. Þegar þrengdi að rekstrinum hjá mér um tíma varð ég hins vegar að selja þetta húsnæði og gilti þá hið sama og þegar ég seldi fornbíla mína – það gekk fyrir að halda atvinnutækjunum og standa í skilum.”

SKÓLAAKSTUR OG AKSTUR MEÐ ÚTLENDINGA ER NÚ UPPISTAÐAN

Mest átti Sæmundur Sigmundsson 34 bíla. Núna hefur þeim fækkað um 10 eru “bara” 24. “Það var og er mikið fyrirtæki að halda þessu öllu gangandi og sjá til þess að endurnýjunin sé eðlileg. Stærstu skrefin í bílakaupum tók ég þegar ég keypti bílana af ÞDP á Akranesi og svo árið 1988 þegar ég keypti fimm nýjar rútur sama mánuðinn. Sú

fjárfesting kom mér dálítið í koll árið eftir og reyndist mér erfitt. Bílarnir þurfa að vera af mismunandi stærðum og mismunandi útbúningi eftir því til hvaða verkefna þeir eru ætlaðir. Það er líka ljóst að þegar svo margir bílar eru í rekstri eru þeir ekki allir í gangi í einu og því nauðsynlegt að skipulegga vel viðhald þeirra í samræmi við þau verkefni sem ætla má að fáist.”

Nú eru verkefnin hjá Sæmundi í raun tvíþætt. Stór hluti vetrarverkefnanna er skólaakstur og til hans notar hann daglega sjö bíla. Sumarverkefnin eru hins vegar hefðbundnir túrar með ferðamenn vítt og breitt um landið.

“Þjónusta við skólana í Borgarfirði var allt frá upphafi veigamikill þáttur í starfsemiinni,” segir Sæmundur. “Þá var maður að aka fyrir skóla sem eru ekki til lengur. Það var t.d. alltaf mikill akstur fyrir Reykholtsskóla og Húsmæðraskólann á Varmalandi. Einnig fyrir Hvanneyrarskóla og síðar fyrir Samvinnuskólann í Bifröst. Ef nemendur fóru í einhver ferðalög var oftast farið í hópfarðabíl. Núna hafa tímarnir breyst svo mjög að það sem mest er að hjá sumum skólanna er skortur á bílastæðum fyrir nemendur.”

En annars konar skólaakstur hefur komið í staðinn. “Núna er nemendum ekið í skólann að Varmalandi á morgnana og heim aftur að skóladegi loknum. Þannig ferðast með mér um 100 ungmenni á hverjum degi. Allt frá því að Fjölbrautaskóli Akraness var stofnaður hef ég einnig séð um akstur þangað með nemendur frá Borgarnesi. Þetta eru stöðug verkefni og standa núna níu mánuði á ári. Á veturna er einnig töluvert um hópfarðir frá Borgarnesi til Reykjavíkur bæði vegna þess að fólk bregður sér í bíó, leikhús eða á aðra viðburði syðra. Það er ekki lengur mikið mál að bregða sér þessa bæjarleið. Uppistaðan í sumarverkefnunum eru akstur með erlenda ferðamenn, bæði þá sem koma til landsins á vegum ferðaskrifstofa og fara í lengri ferðir og þeirra sem koma með skemmtiferðaskipum. Í síðarnefnda hópnum er oft mikill fjöldi og þarf því marga bíla í slíkar ferðir.”

FORNBÍLARNIR ERU GERSEMAR

En það er ekki barastórirfólksflutningabílar sem Sæmundur Sigmundsson hefur dálæti á. Um langt skeið hefur hann átt glæsilega fornbíla og meira að segja haft slíka sem stofustáss á heimili sínu, enda hafa þeir sannarlega staðið undir slíku.

“Mér þykir það miður að menn voru á sínum tíma ekki vakandi fyrir því að varðveita gamla, fallega og góða bíla,” segir Sæmundur. “Sjálfur fékk ég ekki fornbíladelluna fyrr en það seint að ég náði ekki að grípa inn í það að gamlir bílar hér í Borgarfirðinum væru eyðilagðir og finnst það slæmt þar sem Borgarnes var á sínum tíma sannkallaður bílabær. Þar get ég nefnt til mólkurbíllana sem Kaupfélagið gerði út á sínum tíma og voru síðar brytjaddir í sundur og búnir til úr þeim heyvagnar eða eitthvað slíkt. Það er ekki einn einasti slíkur bíll til í héraðinu. Ég hefði viljað að a.m.k. einn slíkur væri varðveittur hér, í upprunalegu Kaupfélagslitunum og með mjólkurbrúsa á palli. Þetta voru sérlega fallegir bílar. Þeir voru gráir með svörtum brettum. Á þeim var sex manna farþegahús og rimlagrindur á pallinum. Um árabíl má segja að slíkir bílar hafi verið þarfasti þjóninn hér í Borgarfirðinum. Þeir fóru um allar sveitir og þjónuðu bæði við mólkurflutninga og fólksflutninga. Slíkir mjólkurbílar voru til í öllum héruðum og sem betur fer hafa nokkrir verið varðveittir annars staðar. Ég veit til þess að það eru til tveir slíkir í Skagafirði og einn á Selfossi. Hefði ég verið kominn með fornbíladelluna þegar verið var að leggja þessum bílum hefði ég ugglaut reynt að eignast einn slíkan.

Hér í Borgarnesi voru margir sem hugsuðu einstaklega vel um bílana sína og vil ég þar nefna sérstaklega til mann sem hét Finnbogi Guðmundsson. Á sínum tíma fylgdist ég með þessum mönnum og lærði af þeim að góð umhirða á bílum getur haft sitt að segja ekki bara hvað viðkemur útliti þeirra heldur líka endingu. Menn hirtu bílana eins og þeir væru stofumublur. “

Sæmundur hefur átt nokkra glæsilega fornbíla og segir að sér hafi þótt vænt um þá. “Ég átti t.d. tvo bíla sem ég hafði inni í stofu hjá mér. Þar kom þó að ég varð að selja þá báða. Ég lenti í þrengingum og þá gekk vitanlega fyrir öllu öðru að standa í skilum. Frekar vildi ég þá selja fornbílana en atvinnutækín. Án þeirra gat ég ekki verið en þótt fornbílarnir væru mér kærir gat ég þó án þeirra verið.”

Núna á Sæmundur þrjá fornbíla. 1930 árgerð af Ford sportbíl, Benz sem er 1936 árgerð og Ford rútu, árgerð 1947. “Enginn þessara bíla á uppruna sinn hér í Borgarfirðinum,” segir Sæmundur. “Þeir koma sitt úr hverri áttinni. Sportbíllinn var gerður upp héraðs en Benzinn keypti ég uppgerðan frá útlöndum. Rútan

var upprunalega í eigu Jóns Húnfjörðs á Hvammstanga og var byggt yfir hana árið 1947. Þegar ég keypti hana af Jóni árið 1985 var búið að breyta henni dálítíð en ég lét færa allt í upprunalegt horf að nýju og mála hana í litum sem ég nota á alla bílana mína. Ég hef mjög gaman af þessum bílum. Þeir eru reyndar lítið hreyfðir. Það er helst á góðviðrisdögum sem maður sest undir stýri og ekur þeim smáspotta.”

Sæmundur segir að um gömul umferðarmannvirki og bílana gildi hið sama og um bílana. Menn séu fljótir að hætta að hugsa um minjagildið þegar notkun sé hætt og það sé ekki sjálfgefið að hið nýja taki hinu gamla fram. “Ég nefni stundum gömlu Hvítárbrúna sem dæmi. Hún var byggð árið 1929 þegar menn höfðu ekki neitt til neins. Enga krana og það varð að keyra steypuna í hana í hjólbörum. Þá voru heldur ekki til neinar rannsóknarstofur sem könnuðu efnið sem í hana var notað. Meðan verið var að byggja Borgarfjarðarbrúna leið varla svo vika að ég flytti ekki einn eða tvo poka af steypufni til rannsóknar í Reykjavík. Það átti svo sannarlega að passa að gott efni væri notað í brúna. En hver varð svo raunin? Steypufnið var svo lélegt að allir brúarstólparnir þurftu fljótt mikið viðhald – það þurfti að steypa utan um þá. Hins vegar hefur ekki komið sprunga, hvað þá meira, í gömlu Hvítárvallabrúna. Ég hef það eftir áreiðanlegum heimildum að erlent fyrirtæki sem framleiddi sementið í þá brú hafi haft uppi á veggjum hjá sér ljósmyndir af einu mannvirki frá hverju landi sem það flutti sement til og í þeirri myndaröð hafi verið ljósmynd af Hvítárbrúnni. Nú er það svo að það eru margar gamlar brýr sem hafa orðið að víkja fyrir nýjum og flestar þeirra hafa fljótt verið eyðilagðar. Kannski eru menn þó loksins að vakna til vitundar um að það eru söguleg verðmæti í sumum þessara mannvirkja. Ég veit ekki betur en að Geiri í Dalsmynni hafi gengist fyrir því að brúin yfir Miðdalsgil á Bröttubrekku verði varðveitt og það sé búið að lagfæra handriðið á henni og gera á henni fleiri lagfæringar. Í Norðurárdalnum er brú yfir Dýrastadaá hjá Dýrastöðum. Hún er sérstök að því leyti að hún er með steiptum handriðum. Það mun vera búið að friða hana og er það vel. Ég vona að hengibrúin hjá Norðtungu í Þverárhlíð verði einnig gerð upp og fái að standa, en hún hefur verið í svo mikilli niðurníðslu að hún er tæpast mannheld lengur. Ég lít á þessi mannvirki sem menningarverðmæti. Þau geyma sannarlega mikla sögu.”

Það er enginn bilbugur á Sæmundi Sigmundssyni. “Ég hef ekkert hugsað um það sérstaklega að fara að draga saman seglin,” segir hann. “Kannski var ég nær því þegar sérleyfin voru tekin af mér. Eins og ég sagði fannst mér þá illa að mér vegið. Þótt sérleyfisferðirnar gæfu ekki mikið af sér voru þær fastur liður í rekstrinum og auðvelduðu manni að halda útgerðinni gangandi. Það var alltaf mikil samkeppni í fólksflutningunum. Við sem stóðum í þessu vorum þó alltaf bræður í leik og hjálpuðum hver öðrum ef eitthvað bjátaði á. Ég kynntist mörgum þeirra sem stóðu í þessari útgerð. Þetta voru sómakarlar og dugnaðarforkar sem voru tilbúnir að leggja mikið á sig til þess að bæta samgöngur í landinu og auka ferðamöguleika fólks.” ❁