

Félag íslenskra bifreiðaeigenda FÍB:

„Við stofnun voru fyrst og fremst hestvagnaslóðar”

segir Runólfur Ólafsson framkvæmdastjóri félagsins

Vart verður á móti því mælt að þeir hafi verið framsýnir þeir aðilar, um 100 talsins, sem komu saman föstudaginn 6. maí 1932 til að stofna Félag íslenskra bifreiðaeigenda, FÍB. Margir hafa eflaust verið nokkuð hissa, heimskreppan mikla í algleymingi og við hér á Íslandi rétt að sjá fyrir endann á hestvagnatímabilinu. En sennilega má færa fyrir því rök að áður nefndir þættir hafi eflaust líka orðið til þess að hvetja menn til þess að stofna félag eins og FÍB, Félag íslenskra bifreiðaeigenda, til að gæta hagsmuna bíleigenda enda menn sannfærðir um að billinn væri kominn til að vera.

Þegar félagið var stofnað var 1561 bifreið í landinu eða einn bíll á hverja 80 íbúa. Til samanburðar eru bifreiðar í dag um 200.000 eða 1,6 manneskja um hvern bíl.

Mörg baráttumálin þættu sjálfsögð í dag

„Á þeim tíma sem FÍB var stofnað höfðu bifreiðaeigendafélög verið stofnuð í flestum löndum heims og samstaða bifreiðaeigenda að byrja að skila sér með betri og aukinni þjónustu og í auknu aðhaldi við ríkisstjórnir viðkomandi landa. Markmið félagsins var skýrt skilgreint strax frá upphafi, þ. e. að sameina bifreiðaeigendur um hagsmunamál sem tengdust eign og rekstri bifreiða,“ segir Runólfur Ólafsson framkvæmdastjóri FÍB.

„Menn átta sig kannski ekki alltaf á því að hlutverkið í árdaga félagsins var nokkuð sem okkur þykir sjálfsagt í dag,“ segir Runólfur. „Þá voru baráttumálin m. a. að tryggja ferðafrelsi á bílum sínum í viðum skilningi þess orðs. Vegir og slóðar voru þegar best lét fyrir hestakerrur en ekki bíla og bílar voru þá ekki almenningseign,“ segir Runólfur. Stofnendur félagsins voru mjög framsýnir, þeir sáu fyrir sér það frelsi sem billinn veitir til hvers konar athafna; vinnu, ferðalaga og skemmtunar.

„Svo fyrstu baráttumálin voru m. a. að lagðir yrðu akfærir vegir um landið og að sómasamlegt vegasamband kæmist á milli allra helstu þéttbýlisstaða og byggða í landinu. Jafnframt að bíleigendur gætu gengið að þjónustu við bílinn sem víðast og að eldsneyti yrði fánlegt um allt land svo hægt væri að komast til baka. Þá var ein krafan að sett yrðu upp umferðarmerki á þeim vegum sem þó voru komnir. Þetta var landslagið þá,“ segir Runólfur

Stofnendur hugsuðu stórt

Runólfur bendir á að það sé athyglisvert að í stofnskrá hins nýja félags stóð – árið 1932 – að félagið vildi stuðla að því að bifreiðaeigendur ættu þess kost að ferðast um á bílum sínum erlendis. Það skyldi gert með því að sækja um aðild að alþjóðasamtökum bifreiðaeigenda sem þá höfðu fengið alþjóðlega heimild til að gefa út svokallað Carné du Passage. Með því að framvísa því plaggi við landamæri fékkst undanþága frá ákvæðum þess tíma um að tollafgreiða þyrfti alla erlenda bíla inn og út úr hverju landi um sig.

Runólfur brosir og segir svo: „Já menn hugsuðu stórt og það var ekki alltaf létt verk að vinna en mjakaðist. Og þegar eitthvað ávannst þá kom bara eitthvað annað upp, aðrir hlutir, og ný verkefni tóku við. Hér getum við nefnt atriði eins og niðurfellingu útvarpsgjalds af bifreiðaútvörpum, niðurfellingu söluskatts af tryggingum. Á þessu má sjá að félagið hefur og er í sífelldri þróun þessi riflega 80 ár sem það hefur verið til. „

Erfitt að ferðast um Ísland

Blaðamaður hefur aflað sér sagna frá eldri Íslendingum um hvernig ferðalög gengu fyrir sig hér á árum áður og margar þær sögur eru ótrúlegar. Eða eins og einn orðaði það að þegar hann hóf að aka um vegina á árunum þegar malarvegir voru allsráðandi brá mönnum ekkert mikið þó hjólbarðar eyðilögðust í ferðalaginu eða á þá kom gat og það tíðkaðist stundum að

menn fengju lánuð varadekk hjá vegfarendum ef áfangastaðurinn var hinn sami til að getað skila varadekkinu. Í þessu tilviki hafði hjólbarði númer 2 sprungið í ferðinni og þá var ekkert að gera annað en sýna þolinmæði og treysta á góðvild annara bílstjóra.

Þá var miserfitt fyrir bílana að þola holurnar og þvottabrettin og það var ekki alltaf auðvelt að halda bílunum á vegunum, enda útafakstur algengur. Þetta voru aðstæður þær sem ferðalangar á bílum upplifðu á Íslandi á árum áður. Var þetta virkilega svona Runólfur?

„Já vegirnir voru stórt hagsmunamál og eru það enn. Það sem gerðist á sjötta áratugnum var að systursamtök okkar í Bretlandi, AA gáfu okkur eina sex Land Rover jeppa og þá hófst þessi vegþjónusta sem fræg varð,“ segir Runólfur. „Þetta var nú að mestu sjálfböðavinna sem ungir menn sóttust í, enda fylgdi þessu einkennisföt og kaskaitei og menn voru mjög reffilegir til fara á merktum bílum. „

Vegþjónusta FÍB var rekin á sjötta og sjöunda áratug síðustu aldar og fyrst og fremst um stórar ferðahelgar landsmanna. Til dæmis var þjónustan í boði um hvítasunnu og verslunarmannahelgi en vegir landsins fylltust af bílum með fólki sem var á leið í útilegu á Laugarvatn, í Vaglakóg, Hallormsstaðaskóg, Þjórsárdal, Landmannalaugar og Þórsmörk og víðar.

Í útvarpinu glumdu tilkynningar frá FÍB um hvar vegþjónustubíllarnir voru nú staddir hver um sig. FÍB 1 var á



Í upphafi stríðs voru riflega 2.000 bílar skráðir á landinu. Tíu árum seinna voru þeir 10.500” segir Runólfur Ólafsson framkvæmdastjóri FÍB.

Laugarvatni á leið að Geysi, FÍB 2 var í Bjarkarlundi á vesturleið og FÍB 3 á Akureyri á leið í Vaglakóg o. s. frv.

Síðar voru keyptir fleiri bílar, m. a. kranabílar. Í bílana voru settar talstöðvar og í gegnum þær gátu bílstjórnarnir gert vart við sig í gegn um fjarskiptamiðstöð Landssímans í Gufunesi.

Dagsdaglega voru aðstoðarbíllarnir tiltækir á fjölförnustu vegunum út frá Reykjavík og nokkrum öðrum þéttbýliskjörnum landsins, en um mestu ferðahelgarnar var sérstakur viðbúnaður og fjölmennt varalið kallað út sem að mestu var skipað sjálfböðaliðum.

Skript um heilu vélarnar

Að sögn Stefáns Ásgrímssonar ritstjóra tímarits FÍB, þá var með ólíkindum hve margt menn gátu gert á vegum úti. „Vegþjónustumennirnir gerðu gjarnan við bílaða bíla úti í vegarkanti. Þeir hengdu upp lafandi púströr og hljóðkúta, komu bremsum í lag á

bremsulausum bílum, skiptu um dekk og dæmi höfum við af vegþjónustumanni FÍB í Bjarkarlundi sem hreinlega skipti um vél í bíl á tjaldstæðinu. „segir hann og hlær.

„Vegþjónustumenn inntu vissa lágmarkþjónustu af hendi fyrir félagsmenn FÍB en áttu sjálfir að rukka fyrir allt umfram hana,“ segir Stefán og bætir við að „allt var þetta hægt þá, enda bílar miklu einfaldari að allri gerð en nú á tölvuöld. En þessi rekstur var fremur fámennu félagi afskaplega dýr eins og nærri má geta. Land Roverarnir voru þungir í viðhaldi og smátt og smátt lagðist starfsemin af uns hún hætti alveg upp úr 1970. „

Það var ekki fyrr en löngu síðar, eða á tíunda áratuginum, að FÍB aðstoð var stofnuð á ný. Þá var tölvuöld í bílum gengin í garð og lítt hægt að gera við bíla út í vegakanti eins og í gamla daga. Til að aðstoðin nú yrði félaginu ekki jafn þung í skauti og gamla vegþjónustan var, var ákveðið að takmarka hana við tiltekin þéttbýlissvæði og tiltekna fjarlægð frá þeim. Jafnframt yrði hún takmörkuð við það að koma með eldsneyti til fólks sem orðið hafði eldsneytislaut, aðstoða við hjólbarðaskipti ef dekk hafði sprungið og gefa straum ef bíll var rafmagnslaus. Þessi aðstoð skyldi einungis veitt þeim sem eru skuldlausir félagar í FÍB. Skuldlausir félagsmenn skyldu einnig hafa aðgang að ókeypis þjónustu dráttarbíls einu sinni á ári, og svo er enn.

Aðstoð um allt land

„Ef bíll FÍB félaga hins vegar stöðvast utan hinna tilteknu þjónustusvæða FÍB, hefur skrifstofa félagsins milligöngu um að kalla til hjálp ef félagsmaður óskar þess,“ segir Stefán og nefnir að FÍB reki neyðarsíma 5-112-112.

FÍB hefur unnið að því að koma upp nokkuð þéttu neti í flestum þéttbýliskjörnum og nú eru þjónustuaðila FÍB að finna, auk höfuðborgarsvæðisins, í Reykjanesbæ, Akranesi, Borgarnesi,



Vegirnir voru oft svo holóttir að erfitt var að halda bílgæðingunum á vegunum.

Ísafirði, Sauðárkróki, Akureyri, Reykja-
hlíð, Egilsstöðum, Hellu, Selfossi,
Laugarvatni og Hveragerði. Ennfremur
er fjöldi verkstæða og viðgerðaaðila allt
kring um landið sem veitir félögum í
FÍB forgangspjónustu og sérkjör. „Segja
má því að FÍB aðstoð ná til alls lands-
ins, nótt sem dag,“ nefnir Stefán.

Ný verkefni þá öðrum lýkur

Runólfur segir að aldrei skorti verk-
efnin. Allt þróist þetta í samræmi við
breyttar þarfir. Hjá félaginu starfi til að
mynda lögmenn og tæknimenn sem
veita félagsmönnum ráðgjöf og aðstoð
í álitamálum sem tengjast bifreiðum
og kaupum, sölu og rekstri þeirra. Þá
hafa félagsmenn aðgang að hverskonar
afsláttum og sérkjörum, ekki bara á Ís-
landi heldur líka á ferðalögum erlendis.

„Félag íslenskra bifreiðaeigenda
er hagsmunafélag bifreiðeigenda og
viðurkennt sem slíkt af stjórnvöldum,“
segir Runólfur. Fulltrúar FÍB eiga setu-
og tillögurétt í nefndum á vegum hins
opinbera og félagið fær til umsagnar
frumvörp, tillögur og reglugerðir frá
lögjafar- og framkvæmdarvaldinu.

„Allt skiptir þetta máli og áherslurnar
á hverjum tíma taka tillit til þess tíðar-
anda sem í gangi er. Þannig var það
fyrir atbeina FÍB að bónuskerfi bifreiða-
trygginga var tekið upp með stofnun
Hagtryggingar 1965. Þegar Skandia
kom inn á íslenska tryggingamarkað-
inn 1992 gerði FÍB afsláttarsamning við
það félag. Samningurinn varð til þess
að önnur váttryggingafélög lækkuðu sín
iðgjöld og tryggingamarkaðurinn nálg-
aðist kröfu FÍB um að bifreiðaeigendur
greiddu iðgjöld í samræmi við áhættu.
Þá var það að frumkvæði FÍB að 92
og 95 okt. blýlaust bensín var sett á
markað hér á landi og félagið heldur
uppi reglubundnu eftirliti með gæðum
bifreiðaeidsneytis með sýnatökum, sem
send eru til greiningar hjá hollenskri
rannsóknarstofu. „segir Runólfur.
Fleira má nefna sem of langt mál yrði
að telja upp hér.

Umskipti urðu á stríðsár- unum

Á þessum ríflega 80 árum sem félagið
hefur starfað hefur vegakerfið meira

en fimmfaldast að lengd. Vaxið úr tor-
færum, 2.500 kílómetrum í yfir 13.000
kílómetra af vel akfærum vegum. En
það er auðvitað krafan að tryggja ör-
uggar og greiðar vegasamgöngur um
land allt.

„Það er ekkert launungamál að mikil
umskipti urðu á stríðsárunum með
komu mun betri og fjölhæfari bíla til
landsins. Jeppinn kom og hann nánast
opnaði Ísland fyrir Íslendingum. Bif-
reiðaeign varð almennari en áður. Í upp-
hafi stríðs voru ríflega 2.000 bílar skráðir
á landinu. Tíu árum seinna voru þeir
10.500,“ segir Runólfur og bætir við: „en
bílar voru skömmunarvara og leyfis-
veitingarnar bundnar við sérhagsmuni
og klikutengsl. FÍB hefur ætíð barist
fyrir því að aflétta hömlum og lækun
gjalda af innflutningi og verslun með
bifreiðar og varahluti. Fyrir 50 árum eða
síðla árs 1961 náðist loks sá áfangasigur
að bifreiðainnflutningur var gefinn
frjálst á Íslandi. Frelsið var takmarkað
þar sem allt var líkt og nú í kjölfar hruns,
háð gjaldeyrisleyfum. „

Staðan í dag

FÍB varð 80 ára á síðasta ári. „Þegar
litið er yfir farinn veg verðum við þess
áskynja hversu ótrúlegt þrekvirkni hefur
verið unnið í sögu lands og þjóðar á
liðnum áratugum. FÍB hefur komið
að mörgum góðum málum á þessum
tíma. Félagið hefur alltaf barist fyrir
neytendaréttindum, viðskiptafrelsi,
heilbrigðri samkeppni og öryggi veg-
farenda. FÍB þarf stöðugt að halda vöku
sinni í baráttunni fyrir hagsmunum
bifreiðaeigenda enda er rekstur heim-
ilisbílsins með þyngri útgjöldum ís-
lenskra heimila,“ segir Runólfur í senn
stoltur af félaginu og líka fullur af
áhyggjum þegar þrengir að.

„Ég hef staðið vaktina í 20 ár sem
framkvæmdastjóri þessa félags og ég
man varla eftir þeim degi að verkefni
skorti. Hagsmunabaráttu íslenskra
bifreiðaeigenda lýkur aldrei. Það
verður alltaf þörf fyrir félag eins og
FÍB á Íslandi. Sagan og reynslan sýnir
það,“ segir Runólfur Ólafsson fram-
kvæmdastjóri að lokum um leið og
hann hvetur fólk til aðgæslu á vegum
landsins í sumar í ferðalögum sínum.

Viðtal: Sigurður Þ. Ragnarsson



Vegapjónusta FÍB var meðal þátta í starfsemi félagsins. Upphafið má rekja til þess að félagið fékk gefins 6 Land Rover jeppa frá systursamtökum sínum í Bretlandi, AA. Hann er reffilegur á myndinni, fulltrúi FÍB sem þarna gerir við forlata Willýs jeppa.



Hvar er vegurinn? Vegirnir voru á köflum hrein skelfing og vart færir venjulegum bílum eins og sjá má á þessari mynd. Stundum spurðu menn sig: Hvar er vegurinn?

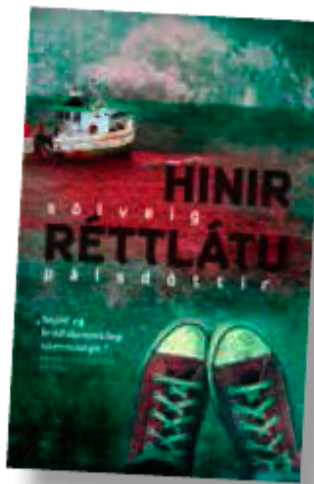


Komin malbiksklæðning en aðgreining akreina eða umferðarskilti, hvað var það? Sjá fleiri myndir úr sögu FÍB á bls. 14

BÆKUR 2013

Fín afþreying í sumarfríinu

Hinir réttlátu
Höfundur: Sólveig Pálsdóttir
Útgefandi: JPV 2013



Síðustu misseri hefur mikill fjöldi spennusagna komið á markaðinn og þá í kiljuformi. Þessari þróun ber að fagna, lesendur þurfa ekki að bíða milli jóla til að fá nýjustu glæpa- og spennusögurnar í hendurnar. Kiljurnar eru sérstaklega hentugar á sumrin hvort sem ferðast er innanlands eða utan eða dvalið heima við bóklestur. Flestar eru spennubækurnar fyrsta flokks, aðrar síðri eins og gengur. Nýir íslenskir höfundar hafa komið fram og hér er fjallað um afurð eins nýju höfundanna.

Á dögnum kom út önnur skáldsaga Sólveigar Pálsdóttur sem sendi frá sér spennusöguna Leikarinn í fyrria. Eins og svo margar spennusögur í dag hverfist frásögnin um lögregluvið, fjölbreytta og ólíka karaktera af báðum kynjum.

Sviðsljósíð að þessu sinni beinist að Særósu, fullkomnunarsinna með brotna fortíð. Meðfram því að leysa dularfullt manndráp á golfvelli þarf hún að sinna hálfstýr sinni sem hefur

lent á glapstígum undirheimanna. Guðgeir, yfirmaður liðsins, er ekki uppá sitt besta og rannsókn málsins lendir að miklu á undirmönnum, sér í lagi Særósu. Rannsókn málsins leiðir lögregluvið á ýmsar brautir og misáhugaverðar hliðarsögur leiða frásögnina áfram og það er mikið í gangi. Persónulega fannst mér of miklu púðri eytt í hvalveiðimótmaelin, fannst tengingin við aðalatburðarásina ekki nógu vel heppnuð. Persónusköpun er nokkuð skýr, en Særós, aðalpersónan í þessari bók er ekkert sérlega áhuga-verð. Sagan líður einnig fyrir klisju-kennar lýsingar á persónum svo sem móður hálfstýrinnar. Einnig var ótrúverðugt hversu skyndilega Særós myndar tengsl við hálfstýr sína og tekur hana í sátt.

Sagan er fin afþreying og spennandi en að mati undirritaðrar var Leikarinn mun betri saga. Bið spennt eftir næstu bók Sólveigar.

Hólmfríður Þórisdóttir

BROT ÚR STARFI FÍB

- framhald af bls. 9.



Vegaþjónusta FÍB varð fræg á sínum tíma. Hér er einn vegþjónustubíllinn, breskur Austin Gibsy líklega árgerð 1966.



FÍB stóð fyrir því að fara með eldri borgara í bíltúr um borgina. Það var ávallt vinsælt enda margir þeirra eldri, aldrei stigið inn í svona sjálfrennreiðar.



Bílon á þjóðvegi. Allt tiltækt lið vinnur að viðgerð.

ALLT FYRIR GRILLIÐ Á EINUM STAÐ



Frábært grill
 fyrir íslenskar aðstæður

- Mikil orka 16,5 kw
- Grillgrindur úr pottjárni
- 3 brennarar úr pottjárni
- Hitadreifarar úr pottjárni
- Grill, grindur, hitadreifarar og lok eru emal eruð
- Vönduð og sterk viðargrind
- Innbyggð neistakveikja
- Skúffa fyrir fitu
- Grillflötur: 64 x 49cm
- Stærð: 145 x 108 x 62 cm

79.900

16,5 KW

LANDMANN
 Er frá Þýskalandi

Opið kl. 11 - 18 virka daga
 Opið kl. 11 - 16 laugardaga

www.grillbudin.is

Grillbúðin
www.grillbudin.is

40 gerðir gasgrilla
 20 gerðir kolagrilla

Smiðjuvegi 2, Kóp - S. 554 0400



HVAÐ VEISTU UM BORGINA ÞÍNA?

Svar:

Að morgni sunnudagsins 26. maí árið 1968, eða fyrir rétt ríflega 45 árum.

Græjurnar í garðinn ... færðu hjá okkur



Úrval MTD sláttutraktora
 Verð frá **345.000**

Opið virka daga kl. 8 - 18, laugard. 10-16 (maí/júní).
 Allar nánari upplýsingar á www.thor.is



Úrval MTD sláttuvéla
 Verð frá **49.000**

Mikið úrval aukabúnaðar fyrir sláttutraktora



Kawasaki
 Kawasaki alvöru vélorf



Wolf Garten áburðardreifingar
 Verð frá **4.100**



Wolf Garten handsláttuvélar
 Verð frá **11.000**

"Bumbubaninn öflugi"



Öflugir Wolf Garten
 40 - 45 mm greinakurlarar