

Litið til baka

Kjartan Lárusson

Ferðamálaþing 29. okt. 2014 /

Mig langar að fara með ykkur í stutt ferðalag aftur í tíman eða ca. 40 ár og skoða með mér stöðu mála á ferðamarkaðnum þá. Árið 1972 starfaði ég í Samgönguráðuneytinu við Sp. verkefni og var þá í tengslum við Ferðamálaráð eins og það hét þá og Ferðaskrifstofu ríkisins, en þetta voru þær stofnanir ferðamála sem féllu undir ráðuneytið og önnuðust m.a. markaðs og kynningarmál ferða-þjónustunnar og voru einn af

hornsteinum ferðamála þess tíma. Þegar ég svo nokkuð óvænt hóf störf í yfirstjórn Ferðaskrifstofu ríkisins haustið 1973 og hjá Ferðamálaráði sumarið 1974, þekkti ég nokkuð til þeirra, sem reyndist vel. Hjá Ferðamálaráði kynntist ég hóp af frábæru lykil fólki ferðaþjónustu þessa tíma og síðar flestum leiðtogum greinarinnar og fékk tækifæri til að starfa með þeim.

Í ráðinu hitti ég fólk sem hafði unnið við ferða og samgöngumál til margra ára og voru öll leiðandi aðilar hvert á sínu sviði og um leið virt innan greinarinnar. Þegar ég settist við borðið hjá þeim var ég yngstur og reynslulítill og reyndar settur í ráðið við nokkuð sérstakar aðstæður. En hvað um það, ég fann strax hvað mikil samstaða var um hagsmuni ferðaþjónustunnar og einnig hvað þar ríkti mikil og einlæg vinátta í hópnum. Fyrstan ber að telja formanninn Ludvig Hjalmtýsson mikinn gæða mann og mannasættir af bestu gerð, Albert Guðmundsson borgarráðsmann og mikinn áhrifamann í þjóðfélaginu sem var varaformaður, Birgir Þorgilsson fyrir Flugélag Íslands baráttujaxl og mikill leiðtogi, Sigurður Magnússon blaðafulltrúi Loftleiða einstakur persónuleiki og hugsjónamaður, þá nýskipaður forstjóri Ferðaskrifstofu ríkisins, Lárus Ottesen fyrir Ferðafélag Íslands sérvitur og skemmtilega fylginn sér, Sigurlaugur Þorkelsson flinkur fagmaður fulltrúi Eimskips, Sigurjón Ragnarsson reyndur og snjall fulltrúi Sambands Veitinga og Gistihúsa, Ágúst Hafberg fulltrúi Sérleyfishafa framsækinn og mikill „lobby-isti“, Tómas Zoega var fulltrúi Félags Ferðaskrifstofa farsæll og virtur ferðaskrifstofumaður og síðast en ekki síst Íslaug Aðalsteinsdóttir fulltrúi Loftleiða bráðklár og hugguleg. Sem sagt allt harðduglegt fyrirmyndafólk tilbúið að leggja mikið á sig fyrir sína atvinnugrein þó engin væru nefndarlaunin.

Geta Ferðamálaráðs var vissulega ekki mikil en styrkurinn var í ráðsmönnum og þeirra samböndum innan og utan greinarinnar. Fundir voru einu sinni í viku undir lok vinnudags og var ráðið ólaunað eins og áður kom fram. Ferðamálastjóri var í hálfu starfi ásamt aðstoðarkonu á Skólavörðustíg 12 þriðju hæð (beint á móti fangelsinu), í þröngu húsnæði og aðstaða nokkuð frábrugðin því sem að nú þekkest. Tæknimálin samanstóðu af einum jarðsima svörtum með skífu (þungur en þó ekki handsnúinn), gömul ritvél af ódýrari gerðinni, gömul spritt ljósprentunarvél til fjölföldunar gagna fyrir ráðsmenn og aðgangur að litlu segulbandstæki til að taka upp erindi á árlegum Ferðamálaráðstefnum. Einnig var óbeinn aðgangur að tækniundri þessa tíma „telex“ hjá Ferðaskrifstofu ríkisins vegna samskipta við erlenda samstarfsaðila.



Á þessum tíma voru flutningsaðilar fyrst og fremst Loftleiðir og Flugfélag Íslands en Gullfoss gamli var að kveðja um þessar mundir. Helstu ferðaskrifstofur voru Ferðaskrifstofa ríkisins sem var nokkuð ráðandi í móttöku erlendra ferðamanna, en Útsýn, Sunna, Úrval og Zoega tókust á um ferðir landans til annarra landa. Einnig voru svokallaðir tjaldferða aðilar eins og Úlfar Jacobsen, Guðmundur Jónasson og Arena sem sérhæfðu sig í þeim málum. Helstu hótelin voru nýju hótelin í Reykjavík Hótel Loftleiðir, Hótel Saga, Hótel Holt og gamla Hótel Borg. Á landsbyggðinni hafði frekar lítið verið að gerast, en undirbúningur á nýjum árshótelum kominn af stað í Stykkishólmi, á Ísafirði og á Húsavík. Fá afþreyingar fyrirtæki voru til um þessar mundir en Kynnisferðir voru ráðandi í dagsferðum.

Ferðamálasjóður tengdist Ferðamálráði en var í reynd svokallaður gegnumstreymis sjóður vistaður í Búnaðarbankanum og var svo til einungis lánað til hótél bygginga og alltaf í US dollar á tímum óðaverðbólgu og sífelldra gengislækkana, þannig að þeir sem tóku lán þar gátu hér um bil treyst því að verða gjaldþrota vegna gengispáttarins eins. Þetta var svokallaður stuðningur hins opinbera til uppbyggingar ferðamála þessa tíma, enda kom að því að sjóðurinn eignaðist flest nýbyggð hótél landsbyggðarinnar.

Á þessum tíma voru miklar væringar í kringum ríkisferðaskrifstofuna, sem þá sinnti mjög mikilvægum þáttum í íslenski ferðaþjónustu eins og rekstri sumarhótela Eddu sem þá voru stærsti hótél aðili á landsbyggðinni, leiðandi aðili í skipulögðum ferðum með erlenda ferðamenn um landið og sem hinn opinberi landkynningar aðili. Einnig kom þá í ljós að ríkisferðaskrifstofan var í reynd gjaldþrota og á tímabilinu 1.sept. 1973 til 1.nóv 1976 þjónuðu 4 menn störfum forstjóra Ferðaskrifstofu ríkisins. Það má því segja að blásið hafi hressilega um stofnunina og starfsfólk hennar. Fjármálaráðherra þessa tím var einnig ferðamálaráðherra og var því málið skylt og kom upp með „patent“ lausn á fjárhagsstöðu hennar, en það var að fá ferðamálasjóð til að veita 5 milljóna rekstrarlán í dollar gengistryggt til að greiða skuldir hennar. En einhvern veginn tókst nú að endurgreiða lánið fljótlega og breyta vörn í sókn.

Einu sinni á ári fóru ráðsmenn Ferðamálaráðs í svokallaða vísindaferð og voru þá skoðuð ný hótél sem höfðu fengið byggingalán frá umræddum sjóði og voru þessar ferðir einkar skemmtilegar og fræðandi, ekki síst að hlusta á samráðsmenn mína segja ýmsar sögur úr ferðaþjónustunni sem ég treysti mér ekki til að endursegja hér.

Þó geta ráðsins hafi ekki verið mikil eins og áður getur var frá fyrstu tíð mikill metnaður fyrir því að safna saman þeim tölfræðilegu gögnum sem í boði voru á hverjum tíma, en úr þeim tölum má sjá að gjaldeyris-skil ferðaþjónustunnar árið 1974 voru 2,4 milljarðar og þar af um þriðjungur frá flugfélögunum og um þriðjungur frá bönkunum, en þá voru engin kort og greiddu erlendir ferðamenn álmenn með íslenskum krónum eftir að hafa skipt sinni minnt í íslensku bönkunum. Sjávarútvegur skilaði þá um 24 milljörðum eða tífalt á við ferðaþjónustuna og álmelmi (Straumsvík) skilaði um 4.8 milljörðum eða um tvöfalt meir en ferðamennirnir. Heildarfjöldi erlendra ferðamanna til Íslands árið 1974 var 68.500 og voru bandaríkjamenn um 39%, V. Þjóðverjar um 12%, Danir um 9% og rúmlega 70% erlendra ferðamanna kom yfir sumartíman (maí-sept.).

Milli árána 1970 og 1980 var tími mikilla breytinga í íslenskum ferðámálum ekki síst í samgöngumálum en þá hófst þotuöldin á Íslandi með gjörbreytingu á öllum tímaplönum. Nú var í fyrsta skipti hægt að fljúga Ameríku/Evrópuflugið á innan við 24 klst. (þ.e. KEF-LUX-KEF-JFK-KEF) sem eðlilega breytti miklu og bauð

upp á stærri vélar ,tíðari ferðir og meiri hagræðingu. Segja má að með styttri og þægilegri ferðalögum til landsins hafi Íslandsferðir styrkst all nokkuð sem markaðsvara bæði í vestri og austri.

Sameiningarferli flugfélaganna Loftleiða og Flugfélags Íslands hófst 1972 og tók nokkurn tíma , en það var fyrir tilstuðlan Hannibals Valdimarssonar þáverandi samgöngumálaráðherra, en ég starfaði einmitt í hans ráðuneyti á þessum tíma og var mjög fróðlegt að fylgjast með þeim málum þó ég hafi ekki komið að því verki, en fundirnir fóru fram í ráðuneytinu undir stjórn Brynjólfs Ingólfssonar ráðuneytisstjóra.

Hin mikla úttekt á ferðamálum, stefnumótun og síðan skýrsla Sameinuðu þjóðanna var að stærstum hluta unnin á árunum 1972 og 1973. Hún gekk undir nafninu Checchi skýrslan og fjallaði um framtíðarskipulag ferðamála á Íslandi og var bæði djörf og metnaðarfull og reyndar hafði svo víðtæk og nákvæm úttekt aldrei fyrr verið gerð hér í ferðamálum. Hún olli mikilli umræðu í þjóðfélaginu var reyndar aldrei formlega kynnt af yfirvöldum en þröngsýni ráðamanna varð ofan á og skýrslunni því snarlega stungið undir stól til að rugga ekki bátnum. Það skemmtilega er að margar nýjungar og framfarir í íslenskum ferðamálum undanfarin 40 ár má á einhvern hátt tengja umræddri skýrslu og stefnumótun sem þó aldrei var meðtekin af ráðamönnum þessara tíma.

Með breyttum lögum um ferðamál 1976 fluttist landkynningin frá Ferðaskrifstofu ríkisins til Ferðamála-ráðs ásamt landkynningarsamstarfi Norrænu landanna í Evrópu og Bandaríkjunum .Ferðaskrifstofa ríkisins sem breyttist í B hluta stofnun utan fjárlaga og var gert að greiða svokallað landsútsvar af árlegum rekstrarhagnaði til ársins 1988 er hún var seld til starfsmanna og gerð formlega að einkafyrirtæki. Helsta slagorð ferðapjónustunnar þá var „land miðnætursólarinnar“ sem hefur breyst í „land norðurljósanna“ á seinni árum.

Á borði ráðsmanna 1974 voru mörg mál ferðapjónustunnar til umræðu , því flest öll mál voru rædd til þrautar jafnvel þó framkvæmda getan væri mjög takmörkuð eins og áður herfur komið fram. Mörg þeirra hljóma enn í dag kunnuglega eins og : „endurbætur á fjölsóttum ferðamannastöðum ,uppbygging á hreinlætisaðstöðu á helstu stöðum eins og við Gullfoss og Geysis svæðið, útrýming á kömrum fyrir ferðamenn, náttúruvernd og ýmislegt fleira. En oftast fékkst lítið eða ekkert fé til þessara mála, en seint um síðir tókst þó að fækka kömrunum. Það má því segja að málefni Ferðapingsins í dag þ.e. gæðamál hafi einnig verið í umræðunni 1974 en skilningur yfirvalda þá hafi hugsanlega verið enn minni en nú og eftir á séð hefðum við þá vissulega getað gert betur í þessum efnun.

En það er með ferðamálin eins og svo margt annað í lífinu að allt snýst þetta einhvern veginn alltaf í hring !

