

„Í fararbroddi ferðapjónustunnar í hálfra öld“

Birgir Þorgilsson á að baki langt og farsælt starf að íslenskum ferðamálum sem hann helgaði krafta sína hálfra öld. Hann hefur gegnt fjölmörgum trúnaðar- og ábyrgðarstörfum í þágu ferðapjónustu hér á landi; var formaður Ferðamálaráðs, framkvæmdastjóri Ferðamálaráðs, formaður stjórnar Upplýsingamiðstöðvar ferðamála, formaður stjórnar Flugeftirlitsnefndar, formaður SAMIK (samvinna Íslands og Grænlands um ferðamál), formaður FITUR (samvinna Íslands og Færeyja um ferðamál), sat í stjórnnum VESTNORDEN (samstarf Íslands, Grænlands og Færeyja um ferðamál), Útflutningsráðs, Flugráðs og Flugmálastjórnar. Birgir gegndi stöðu ferðamálastjóra í tíu ár og varð þá formaður ráðsins. Hann lét af störfum árið 1998.

“Foreldrar mínir voru Þorgils Guðmundsson frá Valdastöðum í Kjós og Halldóra Sigurðardóttir frá Fiskilæk í Melasveit. Faðir minn var íþróttakennari og hafði stundað nám í Ollerup í Danmörku en á þeim tíma fóru Íslendingar sem lögðu stund á íþróttakennslu gjarnan þangað til náms. Ég er fæddur á Hvanneyri árið 1927 og bjó þar þangað til skóli var byggður í Reykholti en fjölskyldan flutti þangað árið 1931 þegar faðir minn hóf kennslu þar. Þegar við komum í Reykholt var húsnæði fyrir kennara ekki tilbúið. Við bjuggum því til að byrja með í torfbæ á staðnum en fluttum síðan í íbúð í skólalúsinu. Foreldrar mínir kenndu bæði við Héraðsskólann.

Ég stundaði nám við Héraðsskólann í Reykholti og tók þau próf sem til var ætlast. Á þeim árum var enginn barnaskóli á þessum slóðum, aðeins farskóli, og voru skólafélagar mínir í Reykholti mun eldri en ég. Þegar ég var sextán ára að aldri fór ég í Samvinnuskólann og var þá reyndar líka mun yngri en skólafélagar mínir sem flestir voru komnir vel á þritugsaldur. Það var mest fyrir tilviljun að ég settist í Samvinnuskólann en þar átti ég möguleika á að fá verslunarpróf sem þótti ágæt menntun á þessum tíma. Aðeins riflega þrjátíu nemendur voru í skólanum hverju sinni í einum bekk og þar sem nemendafjöldinn var takmarkaður voru sett ákveðin skilyrði fyrir inngöngu í skólann. Annars vegar að nemendur hefðu gagnfræðapróf og hins vegar var þeim gert að þreyta inntökupróf.

Jónas frá Hriflu var þá skólastjóri Samvinnuskólans sem á þessum árum var til húsa í Sambandshúsinu við Sólhólsgötu. Hann kenndi líka Samvinnusögu, sem kallað var, og eitthvað fleira. Jónas var ákaflega skemmtilegur maður og gaman að hlusta á hann. Hann notaðist ekki við neinar kennslubækur en talaði yfir okkur allan tímann. Við urðum því að skrifa glósur og fylgjast vel með í tímum til þess að geta staðið skil á námsefninu þegar kom að prófum.

Á þessum árum æfði ég og spilaði handbolta með Fram. Guðlaugur Rósinkrans, sem var yfirkennari við skólann, klagði í Jónas yfir því að við værum nokkrir nemendur í skólanum að æfa handbolta úti í bæ og það væri ekkert vit í því! Hann vildi koma í veg fyrir að nemendur væru í íþróttum og fannst þeir ættu frekar að leggja meiri rækt við námið. Jónas spurði Guðlaug hvort þessi íþróttaiðkun kæmi í veg fyrir að við stunduðum námið en Guðlaugur neitaði því. Við vorum síðan kallaðir fyrir hjá Jónasi sem gerði ekkert úr kvörtuninni. Sagði bara: “Ætli við látum þetta ekki niður falla. Þið haldið svo bara áfram að æfa handbolta, strákar.”

Flestir félaga minna fóru að vinna í kaupfélögum að loknu námi. Ekki veit ég hvort ástæðan var sú að við æfðum handbolta en okkur sem það gerðum var að minnsta kosti ekki boðið starf hjá kaupfélögum eins og öðrum félögum okkar í skólanum. Að loknu námi í Samvinnuskólanum fór ég að vinna í Drifanda hjá Gústaf Kristjánssyni og var eitt sumar á síld á báti frá Gerðum í Garði. Haustið eftir hélt ég til Danmerkur og fór í íþróttaskólann í Ollerup eins og faðir minn og útskrifaðist sem íþróttakennari þaðan 1948. Ég hef nánast ekkert notað þá menntun og einu afskipti mín af kennslu voru þegar ég var ráðinn farkennari vestur á fjörðum fljótlega eftir að ég kom heim frá námi í Danmörku. Ég komst þá fljótt að því að kennsla væri ekki starf sem ég hefði áhuga á að leggja fyrir mig. Ég ætlaði aldrei að verða íþróttakennari þó að ég hefði gaman af íþróttum og stundaði þær mikið. Kannski fór ég meira í þetta nám fyrir föður minn en sjálfan mig.”

Birgir gerði meira en stunda íþróttir



sér til ánægju. Hann varð þrisvar sinnum Íslandsmeistari í handknattleik með Fram og var í íslenska handknattleikslandsliðinu er það var að stíga sín fyrstu spor.

FLUGFÉLAG ÍSLANDS

“Veturinn sem ég stundaði farkennsluna fyrir vestan sá ég auglýst starf hjá Flugfélagi Íslands sem ég sótti um og fékk. Þetta var árið 1948 og þar með hófust afskipti mín af íslenskum ferðamálum sem áttu eftir að verða ævistarf mitt. Kannski var það ævintýraþrá sem varð til þess að ég sótti um starfið en ég hef aldrei séð eftir að hafa tekið þá ákvörðun.

Ég vann hjá Flugfélagi Íslands og síðan Flugleiðum í rúm þrjátíu og tvö ár eða þangað til ég hóf störf hjá Ferðamálaráði. Til að byrja með vann ég á söluskrifstofu en tveimur árum eftir að ég hóf störf hjá Flugfélaginu var ég sendur til starfa í Danmörku. Skömmu áður hafði verið opnuð þar sameiginleg skrifstofa á vegum Flugfélags Íslands og Loftleiða. Sú samvinna gekk ekki nægilega vel, flugfélögin voru ekki ánægð með sinn hlut þannig að henni var slitið. Í kjölfarið fór ég til Danmerkur og veitti þar forstöðu skrifstofu Flugfélags Íslands í eitt ár. Þá hélt ég aftur heim og tók við söluskrifstofunni sem þá var til húsa í Lækjargötu 4 í Reykjavík.”

Árið 1955 var ákveðið að hefja flug til Hamborgar og var Birgir sendur þangað til þess að koma á fót fyrstu skrifstofu félagsins í Þýskalandi og veita

henni forstöðu.

“Ég man enn þegar Örn Ó. Johnson, forstóri Flugfélagsins, kvaddi mig um miðja nótt á flugvelli í Hamborg og sagði: “Ég kem svo með vélinni í apríl.” Mér leið hreint ekki vel. Það var enginn loftferðasamningur í gildi milli landanna og ég þekkti lítið til slíkra mála. Eiginkona Þorleifs Þórðarsonar hjá Ferðaskrifstofu ríkisins var frá Austurríki. Hún kenndi okkur þýsku í Samvinnuskólanum og gerði miklar kröfur til nemenda. Tímar voru að mig minnr þrisvar í viku og bannað að tala nokkuð annað en þýsku í tímunum. Fyrir bragðið lærðum við töluvert þó að námið hafi aðeins staðið yfir í tvö ár. Þessi kennsla bjargaði mér í Þýskalandi.

Þegar ég var í Hamborg var í fyrsta skipti boðið blaðamönnum þaðan til Íslands en það gekk ekki þrautalaust fyrir sig að fá menn til þess að fara í slíka ferð. Menn þekktu ekki Flugfélag Íslands og vissu varla hvar Ísland var. Ég hafði kynnst blaðamanni frá Spiegel og spurði hvort hann hefði áhuga á að þygja slíka boðsferð. Sagði honum að vitanlega yrði allur kostnaður við ferðina greiddur. Hann svaraði því til að Spiegel þæði yfirleitt ekki slíkar boðsferðir. Ef blaðamenn þeirra færu í boðsferðir væru þær greiddar af blaðinu. Starf mitt var því hreint ekki alltaf auðvelt. En þetta var ánægjulegur tími og ég öðlaðist þarna mikla reynslu þó að vinnan hafi verið mikil og stundum erfið.”

Ári eftir að Birgir hélt utan til Hamborgar kvæntist hann Ragnheiði S. Gröndal. Þau höfðu kynnst hjá Flugfélagi Íslands þar sem hún starfaði sem flugfreyja. Birgir starfaði í Hamborg í rúmlega þrjú ár en hélt þá á ný til Kaupmannahafnar og tók við starfi svæðisstjóra Flugfélagsins í Danmörku, Noregi og Svíþjóð með aðsetur í Danmörku.

“Ég kunní afskaplega vel við mig í Danmörku og okkur leið vel þar. Ég kunní reyndar líka vel við mig í Þýskalandi en að sumu leyti fannst mér þó betra að búa í Danmörku. Það er líka mannbætandi að búa í útlöndum og þeim sem fara með flug- og ferðamál er nauðsynlegt að vera veraldarvanir. Þeir þurfa að hafa innsýn í hugsanagang annarra þjóða og geta náð til þeirra.”

Á Danmerkurárum Birgis gerðst sá hörmulegi atburður að vél frá Flugfélagi Íslands fórst í Ósló og með henni tólf manns:

“Að morgni páskadags 1963 hringdi

Örn Ó. Johnson, forstóri Flugfélagsins, frá Íslandi og sagði mér að Hrímfaxi hefði hrapað í aðflugi að Fornebu-flugvelli. Ég rauk af stað til þess að ná flugi til Óslóar en kom fyrst við hjá Poul Raumert, einum virtasta leikara Dana á þessum árum, og tilkynnti honum lát konu hans, íslensku leikkonunnar Önnu Borg, en hún var meðal þeirra sem fórust í slysinu. Jóhannes Snorrason, flugstjóri, kom til Noregs á Skymaster vél til þess að sækja þá sem fórust. Hann óskaði eftir að fá að lenda á sömu braut og Hrímfaxi hefði átt að lenda á en það gerði Jóhannes í virðingarskyni við þá sem fórust.”

STARFID

-Í hverju fólust störf þín á Danmerkurárunum?

“Allt starf okkar hjá Flugfélagi Íslands erlendis miðaðist við að fá fleiri ferðmenn til landsins og mest áhersla var lögð á að auglýsa náttúrufergur hér á landi. Íslensk náttúra var það sem hafði mest aðdráttarafl fyrir erlenda ferðamann og þannig er það enn í dag. Við auglýstum náttúruferlurnar okkar Gullfoss, Geysi og Þingvelli en dagsferðir á þessa staði voru á þessum árum kallaðar ídíótahringurinn! Geysir var á þessum tíma orðinn samnefni fyrir alla goshveri í heiminum og gaus 70-80 metra gosum. Það var því afskaplega auðvelt að kynna hann og sama má segja um Mývatn sem var orðin þekkt fuglparadís um allan heim.

En það dugði ekki til að hér væri falleg náttúra. Hótel voru afskaplega fá og lítið um veitingastaði. Það varð því mikil breyting þegar Hótel Saga var opnuð árið 1962 og Naustið um svipað leyti. Á þeim tíma sem Hótel Saga tók til starfa stóðst hótelið algerlega samanburð við bestu hótelið erlendis. Við hjá Flugfélagi Íslands áttum líka fljótt góð samskipti við Konráð Guðmundsson sem rak hótelið af miklum myndarskap. Nokkru síðar var svo Loftleiðahótelið opnað en það var fyrst og fremst byggt til þess að hýsa viðvalarfarþega Loftleiða sem löðuðu ferðamenn til landsins með því að bjóða þeim að dvelja í landinu á leið sinni yfir Atlantshafið, sér að kostnaðarlausu. Farþegar fengu þá í senn tækifæri til þess að kynnast okkar stórkostlegu náttúru og losnuðu jafnframt við að fljúga yfir hafið í einum áfanga.”

-Hafðirðu peninga til þess að auglýsa?

“Já, ég hafði töluvert fé sem verja skyldi til

auglýsinga. Reyndarmásegja að fjárveitingar til þessara mála hafi að einhverju leyti verið árangurstengdar. Ef vel gekk eitt árið var veitt meira fé til auglýsinga og kynninga árið eftir og öfugt. Haldnir voru fundir í Reykjavík á haustin og farið var yfir stöðu mála. Á þessum fundum var ákveðið hve mikið fé fengist árið eftir og þá litid til þess hvernig gengið hafði sumarið áður.

Þetta var spennandi tími og andrúmsloftið hjá Flugfélaginu var einstaklega gott. Menn sáu í hillungum fyrir sér að ferðamennska gæti orðið alvöru atvinnugrein hér á landi. Byrjað var að beina sjónum til Norðurlandanna en svo færði fyrirtækið smátt og smátt út kvíarnar og leitaði víðar fanga. 1964 urðu miklar mannabreytingar hjá félaginu og ég var kallaður heim. Ég var ekkert sérstaklega spenntur fyrir því og gat vel hugsað mér að vera áfram í Danmörku. Einhverra hluta vegna er það þó svo með okkur Íslendinga að landið togar í okkur og við leitum alltaf aftur heim. Eftir ríflega sex ára dvöl í Danmörku snerum við því heim. Ég hafði þá verið að mestu leyti erlendis í ellefu ár sem var drjúgur hluti starfsævi minnar en þá var ég aðeins 36 ára. Á þessum tíma var ég endanlega kominn með ferðabakteríuna. Ég sá fyrir mér að hér væru miklir möguleikar og hafði alltaf óbilandi trú á því að ferðamennska ætti framtíð fyrir sér hér á landi.

Eftir heimkomuna tók ég við millilandafluginu hjá Flugfélaginu og var enn yfir þeirri deild þegar Flugfélag Íslands og Loftleiðir sameinuðust og annaðist jafnframt IATA málin. Þau verkefni voru í mínum verkahring til ársis 1984 þegar ég hóf störf hjá Ferðamálaráði.”

FERÐAMÁLASTJÓRI

Ákveðin kaflaskil urðu í lífi Birgis árið 1964 þegar hann tók sæti í nýskipuðu Ferðamálaráði sem fulltrúi Flugfélags Íslands. Fyrsti formaður Ferðamálaráðs var Lúðvík Hjálmtýsson.

“Í Ferðamálaráði sátu þessi fyrstu ár aðilar frá sex fyrirtækjum sem sinntu ferðabjónustu; Sigurður Magnússon frá Loftleiðum, Sigurlaugur Þorkelsson frá Eimskipafélagi Íslands, Lárus Ottesen frá Ferðafélagi Íslands, Ágúst Hafberg frá félagi sérleyfishafa, Geir Zöega frá Félagi ferðaskrifstofa og ég frá Flugfélagi Íslands. Við félagar vorum hver um sig fulltrúar ákveðinna greina innan ferðaiðnaðarinnar þannig að starfsemi ráðsins var töluvert

viðtæk. Formaður ráðsins, sem var þá Lúðvík Hjálmtýsson, var skipaður af ráðherra og síðar var ferðamálastjóri einnig skipaður af ráðherra. Varaformaður ráðsins var á þessum tíma Albert Guðmundsson.

Fyrstu ár Ferðamálaráðs voru mikill átakatími. Stundum hvessti verulega og menn gengu jafnvel af fundi ef þeim mislíkaði. Þetta átti reyndar ekki við um þá alla. Samskipti við Sigurð Magnússon voru til að mynda alltaf mjög þægileg.

Ferðamálaráð var til húsa við Skólavörðustíg fyrstu árin. Þaðan flutti fyrirtækið að Laugavegi 2 – í Búnaðarbankahúsið og var þar um árabíl. Þaðan fluttum við síðan í Gimli við Lækjargötu og þar var Ferðamálaráð enn til húsa þegar ég hætti störfum.”

Í byrjun níunda áratugarins sagði Birgir starfi sínu hjá Flugleiðum lausu og tók til starfa hjá Ferðamálaráði Íslands.

“Ég var ekki sáttur við stefnu Flugleiða á þessum tíma. Innan félagsins var töluverð ólga, reksturinn gekk illa og félagið stóð afskaplega tæpt. Á þessu erfiða tímabili gegndu þrír menn starfi forstjóra og miklar mannabreytingar urðu. Áherslurnar höfðu líka breyst frá því sem var hjá Flugfélagi Íslands og þau mál sem ég hafði mestan áhuga á að sinna voru ekki lengur í forgangi. Mér fannst því tími til kominn að breyta til.

Þegar ég hóf störf hjá Ferðamálaráði var Heimir Hannesson formaður en Lúðvík forstjóri. Lúðvík gekk þá ekki alveg heill til skógar og því þótti ástæða til að ráða markaðsstjóra að ráðinu og ég var ráðinn markaðsstjóri Ferðamálaráðs í byrjun níunda áratugarins. Þremur árum síðar varð ég ferðamálastjóri, eða árið 1984, þegar Lúðvík Hjálmtýsson hætti fyrir aldurs sakir.

-Hvert var meginstarf þitt sem ferðamálastjóri?

“Hlutverk Ferðamálaráðs var að standa fyrir auglýsingum og alhliða landkynningarstörfum. Reynt var að koma á fót ferðamálafélögum um land allt en við sáum að nauðsynlegt væri að kveikja áhuga hjá fólki á landsbyggðinni fyrir því að sinna ferðaþjónustu. Á endanum urðu þessi félög tólf að mig minnir. Tilgangurinn með stofnun þeirra var að efla auglýsinga- og kynningamál víða um land, taka á móti blaðamönnum og sinna ýmsu fleiru sem tilheyrði ferðaþjónustunni. Ferðamálaráð tók þátt í stofnun Upplýsingamiðstöðvar

ferðamála með Reykjavíkurborg til þess að þjónusta ferðamenn og ýmsum öðrum verkefnum á þessu sviði. Nú annast Samtök Ferðaþjónustunnar stóran hluta af þeim málum sem Ferðamálaráð hafði með að gera þegar ég var þar við störf.

Á árum mínum sem ferðamálastjóri hafði fyrirtækið töluvert umleikis þó að fjárhagurinn hafi alltaf sett því vissar skorður. Ákveðin upphæð var ákveðin af fjárlögum sem Ferðamálaráð skyldi fá til ráðstöfunar og auk þess var samþykkt að við fengjum 10% af söluverðmæti Fríhafnarinnar í Keflavík. Sú upphæð var hins vegar alltaf skorin niður og aðeins lítill hluti hennar skilaði sér. Við höfðum líka með höndum stjórn Ferðamálasjóðs og önnuðumst lánveitingar úr honum. Óstöðugt gengi hafði mikil áhrif á rekstur ferðamála í landinu og þetta ótrygga ástand varð til þess að grundvöllur fyrir rekstri fyrirtækja sem sinntu ferðaþjónustu var oft mjög ótryggur. Til þess að koma á meira jafnvægi skoruðum við á ríkisstjórnina að taka upp sérstakt ferðamannagengi en úr því varð aldrei. Ég gegndi starfi ferðamálastjóra í tíu ár en tók þá við formennsku í ráðinu.”

ÍSLAND SEM FERÐAMANNALAND

-Hvernig finnst þér ferðamál hafa þróast hér á landi?

“Ég er reyndar ekki alveg sáttur við það. Ég kom til Mallorca fyrir ekki all mörgum árum síðan og viðurkenni að mér ofbauð hvernig málum var komið þar. Mér lýst ekki á blikuna ef ferðamál hér á landi eiga eftir að þróast á svipaðan hátt. Ferðaþjónusta hefur sínar dökku hliðar og mér hrýs hugur við tilhugsuninni um að hér fari eins og á Mallorca þar sem menning fólksins hefur liðið fyrir ferðaiðnaðinn.

Menn hafa talað um að fá hingað allt að einni milljón ferðamanna. Ég vona svo sannarlega að úr því verði ekki. Ég sé ekki hvernig ætti að vera hægt að flytja slíkan fjölda ferðamanna til landsins nema stórfjölgja flugvélum, hótelum, veitingastöðum, bílaleigubílum og slíku. Ef reiknað er með að aukningin yrði 60% yfir sumarmánuðina kæmu til landsins sjö þúsund ferðamenn á hverjum einasta degi í þrjá mánuði. Til þess að koma slíkum fjölda til landsins þyrfti ríflega tuttugu 200 sæta flugvélar. Að mínu mati er slíkt óraunhæft og þjóðhagslega óhagkvæmt. Ef sveiflur yrðu gætu áföll orðið gríðarleg en eins og dæmin sanna er þetta áhættusamur rekstur.

Ég sé heldur ekki hvernig við getum tekið á móti slíkum fjölda og þjónað honum nema flytja inn erlent vinnuaf. Hér á landi er ekki nógu margt fólk til þess að standa undir slíkri þjónustu. Við þurfum að bjóða upp á gistingu, veitingahús, leigubíla og annað sem tilheyrir þjónustu við ferðamenn og slíkt kallar á fjölda starfsmanna sem eru ekki fyrir í landinu. Auk þess tel ég að íslensk náttúra þoli ekki slíkan fjölda ferðamanna. Náttúra hér á landi er víða mjög viðkvæm og myndi ekki þola mjög aukinn ágang ferðamanna. Ég er mikill útivistarmaður og finnst sú tilhugsun óbærileg að íslensk náttúra skaðist af ágangi ferðamanna. Nú þegar sér á sumum helstu ferðamannastöðunum - þeir liggja undir skemmdum. Það er því ekki allt fengið með því að fjölga ferðamönnum.”

Birgir er talsmaður þess að settur verði sérstakur umhverfisskattur á ferðamenn.

“Ég hef lengi verið talsmaður þess að við leggjum á sérstakan skatt til þess að standa straum af viðhaldi og umönnun helstu ferðamannastaða landsins. Í löndum sem eiga að baki langa hefð í móttöku ferðamanna var sá háttur tekinn upp fyrir mörgum árum eins og til dæmis í Austurríki, Sviss og Þýskalandi. Í Flórída eru líka að mig minnur lögð 12% á hverja einustu gistinótt til þess að standa straum af kostnaði við slíkt og þannig er þetta víðar. Þetta þurfa ekki að vera háar upphæðir en þannig myndi safnast fé sem væri hægt að verja til þess að vernda náttúru landsins. Skattlagning eins og þessi yrði að vera ákveðin í nánú samráði við þá sem vinna við ferðaþjónustu og náttúruverndarsamtök í landinu. Sem betur fer eru þessir aðilar farnir að vinna saman en það gerðu þeir ekki áður fyrr og voru oft á öndverðum meiði. Náttúruverndarsinnar voru mjög á móti öllu sem kallaðist ferðamennska og þeir sem unnu að ferðaþjónustu sáu ekkert nema afturhald og íhaldssemi þegar náttúruverndarsinnar voru annars vegar.

Ég hef líka talað lengi fyrir því að við eigum að hækka alla þjónustu um 25% á háannatímum. Sá háttur er víða hafður á erlendis. Með því værum við að velja ferðamenn sem skildu eftir meira fé í landinu en margir ferðamenn gera nú. Þegar allt leikur í lyndi getur ferðaþjónusta verið arðsöm atvinnugrein og við eigum hiklaust að verðleggja okkur hátt. Markmiðið hefur að mínu mati verið of mikið að fá sem allra flesta ferðamenn til landsins.

Ég hef því miður talað fyrir daufum eyrum hvað þessi mál varðar. Menn tala bara um að þetta verði enn ein skattlanging sem skili sér kannski seint og illa. Flugfélögin leggja fyrst og fremst áherslu á að fá hingað sem allra flesta farþega og sýna þessum málum lítinn áhuga og þannig er það með fleiri greinar í ferðaþjónustu hér á landi.”

ÆVINTÝRAFERÐIR OG BÆNDAGISTING

Starf Birgis fólst ekki eingöngu í að fá ferðamenn til þess að koma til landsins. Á sjöunda áratugnum skipulagði hann jafnframt fjölmargar veiðferðir héðan til Grænlands og fyrstu golfferðir sem farnar voru héðan til Skotlands og var sjálfur fararstjóri í þessum ferðum.

“Í Grænlandi veiddum við sjóbleikju og sjóbirting og gistum alltaf á braggahóтели rétt við flugvöllinn í Narsarsuaq. Yfir Skotlandsferðunum var hins vegar meiri klassi en allt var þetta skemmtilegt.”

Eftir að fyrsta þota Íslendinga, Boeing-þota Flugfélagsins, kom til landsins 1967 vantaði verkefni fyrir hana á veturna og voru það tildrög þess að ferðir hófust frá Íslandi til Kanaríeyja.

“Á Kanaríeyjum er mikil náttúrufegurð og við Steinn Lárusson, sem þá var forstjóri Úrvals- Útsýnar, fórum þangað og fundum góða gististaði. Í kjölfarið var hægt að fara að selja í þessar ferðir og hefur lítið lát verið á slíkum ferðum síðan.”

Birgir kynntist bændagistingu í Danmörku og sá fyrir sér möguleika á að koma slíku á fót hér á landi.

“Haustið 1964 sendi ég mann til þess að kynna þessi mál fyrir bændum, útskýra fyrir þeim hvernig þetta væri hugsað og hvaða skilyrði yrðu sett varðandi aðbúnað ferðamanna. Niðurstaða þeirrar kynningar varð sú að níu bændur lýstu sig strax reiðubúna til þess að taka þátt í þessari tilraun.

Í bæklingum Flugfélagsins kom fram lýsing á bæjunum og því sem í boði væri fyrir ferðamennina hvað varðar skoðanaferðir og afþreyingu. Reiknað var með að gestir borðuðu með heimilisfólki og fengju að kynnast bústörfum. Þessari kynningu var dreift víða erlendis og vakti hún strax mikla athygli ferðamanna. Bændagisting hefur þróast mikið síðan og bæjum sem bjóða upp á hana fjölgað í áranna rás. Í dag eru þeir ríflega hálf tólf hundrad.”

ÞORSKHAUSAKLÚBBURINN

Birgir er í klúbbi með gömlum félögum

sínum sem gengur undir heitinu Þorskhausaklúbburinn:

“Við erum með þenna klúbb nokkrir gamlir ferðamálamenn. Klúbburinn var stofnaður í Kaupmannahöfn árið 1931. Þá hittist hópur manna einu sinni í hverjum mánuði sem hefur r- í heiti sínu og borðaði saman þorskhausa á veitingastað við Gamle Strand rétt hjá Kongens Nytorv. Þessi klúbbur hefur svo verið endurvakinn hér á landi og í honum eru núna Konráð Guðmundsson, sem var á Hótel Sögu, Kristján Jónsson, hjá Kynniferðum, Halldór Bjarnason, Steinn og Kjartan Lárussynir og ég. Við erum reyndar hættir að borða þorskhausa en hittumst og spjöllum yfir kaffibolla. Þetta eru afskaplega skemmtilegir fundir og gaman að hittast og ræða málin.”

FORYSTUHLUTVERK

-Ertu sáttur við hvernig stjórnun ferðamála er háttað hér á landi?

“Ferðamálaráð var mjög öflugt þegar ég hóf þar störf. Fundir voru haldnir vikulega og við vorum vakandi fyrir þeirri uppbyggingu sem við töldum nauðsynlega til þess að hér gæti orðið blómleg ferðaþjónusta. Ferðamálaráð var líka barn síns tíma og ágætt meðan það var og hét. Það sem áður var Ferðamálaráð gengur nú undir heitinu Ferðamálastofa og ég held að þau samtök hafi gengið sér til húðar og ekki sé þörf fyrir þau lengur.

Eftir því sem öflugum fyrirtækjum hefur fjölgað hefur ábyrgðin færst frá ríkinu til einstaklinga og ég tel að það þurfi að gerast í enn frekara mæli. Það þóttu mikil tíðindi á sínum tíma þegar Samtök Ferðaþjónustunnar voru stofnuð og miklar vonir voru bundnar við stofnun samtakanna. Ég tel að þau hefðu átt að taka meira forystuna hvað varðar stjórn þessara mála en raunin hefur orðið og finnst þau ekki hafa náð þeirri forystu sem ég hafði vonast til. Eins og málin standa núna sýnist mér of algengt að stjórnámálamenn hafi forystuna í sínum höndum. Þó að þeir séu ágætis menn eru þeir misvittrir og ekki fagmenn hvað þessi mál varðar. Oft virðist því ýmislegt annað en hagur greinarinnar ráða ferðinni. Ég hefði talið heppilegra að hagsmunasamtök í ferðamálum og þeir sem hafa þekkingu á ferðamálum hefðu þessa forystu með höndum. Samtök Ferðaþjónustunnar hefðu því átt að hafa sig meira í frammi en þau hafa gert.” ❄