

„Kynniferðir voru stundum hálf munaðarlausar.“

Kristján Jónsson hóf feril sinn í ferðamálum í rútu á hafnarbakkanum í Reykjavík. Var síðan lengi framkvæmdastjóri eins helsta fyrirtækisins í ferðaþjónustunni á Íslandi.

Kynniferðir voru stofnaðar árið 1968 með það að markmiði að helstu fyrirtæki sem þjónuðu áningarfarþegum Loftleiða ynnu saman undir undir einum hatti. Hvatamaður að stofnun fyrirtækisins var Sigurður Magnússon sem þá var blaðafulltrúi Loftleiða. Miklar væringar voru á þessum árum í íslenskum ferðaiðnaði og taldi Sigurður að með stofnun Kynniferða væri þjónusta við umrædda farþega best tryggð. Fyrsti framkvæmdastjóri fyrirtækisins var KRISTJÁN JÓNSSON en hann var framkvæmdastjóri Kynniferða til ársins 2003.

Kristján fæddist árið 1936 á Munkaþverá í Eyjafirði og er uppallinn þar. Foreldrar hans voru þau Jón Júlíusson bóndi og ...Gísladóttir og var Kristján eitt fjögurra barna þeirra hjóna. Jón var nokkuð við aldur þegar Kristján fæddist og vegna heilsuleysis hans varð minna úr skólagöngu Kristjáns en til stóð. Kristján fór þó tvisvar til náms á Akureyri eftir barnapróf en sneri heim aftur í bæði skiptin vegna heilsuleysis föðurins sem þurfti á aðstoð að halda við búskapinn. Skólagangan varð því ekki löng. Þegar fram liðu stundir fór Kristján á sjó og var til sjós á fiskiskipum, togurum og millilandaskipum í nokkur ár.

Árið 1958 brugðu foreldrar Kristjáns búi og fluttu til Reykjavíkur. Sjálfur hélt hann áfram að stunda sjómennsku á sumrin en settist í Myndlistarskólann í Reykjavík og var í skólanum um tveggja vetra skeið. Að þeim tíma liðnum hélt hann til Póllands og dvaldi þar í tvo vetur. Annan veturinn stundaði hann nám við listaakademíuna í Varsjá og lagði stund á svartlist eða grafík og var jafnframt í myndhöggvaradeild skólans. Kona Kristjáns er Helga Hauksdóttir fíðluleikari. Hún var með honum seinni veturinn í Póllandi ásamt elsta syni þeirra. Þau hjón eignuðust síðar tvo aðra syni.

PÓLLAND OG LÖND OG LEIÐIR

“Ég kynntist Póllandi í gegnum fjölskyldutengsl en svili minn, Þrándur

Thoroddsen, var þarí námi í kvikmyndagerð. Listalíf í Póllandi var í miklum blóma á þessum árum en eftir óeirðirnar 1958 má segja að allt hafi verið gefið frjálst. Sovétmenn höfðu gjarnan þann hátt á eftir uppreisnir að veita mikið frelsi í menningu og listum en hertu svo tókin smátt og smátt aftur. Þessi tvö ár sem ég dvaldi í Póllandi var listalíf í landinu magnað og mikil gerjun í gangi. Leikhúsin, óperan, tónlist og myndlist stóð allt í miklum blóma og stórkostlegt að vera þarna á þessum árum.

Ég komst inn í listaakademíuna í Varsjá og stundaði þar nám einn vetur. Á þessum árum var mikil skrifinnaska í gangi í Póllandi og þegar ég hugðist halda náminu áfram fóru skólafyrirvöld fram á að ég sýndi þeim pappíra sem staðfestu að ég hefði stundað myndlistarnám á Íslandi. Ég hafði hins vegar ekki lokið prófum frá Myndlistarskólanum og hafði því ekkert prófskírteini í höndunum. Á þeim tíma sem ég stundaði nám í Myndlistarskólanum var töluverð ólga í skólanum og nemendur ekki á eitt sáttir varðandi gang mála. Svo fór að við gerðum nánast uppreisn nokkrir nemendur og ég hætti í skólanum í kjölfarið án þess að hafa lokið prófum. Ég leitaði því til yfirvalda í Myndlistarskólanum og bað um að fá senda umsögn eða staðfestingu á því að ég hefði stundað nám í skólanum en erindi mínu var synjað. Þetta setti strík í reikninginn og varð í rauninni upphafið að því að ég fjarlægðist myndlistina. Ég fór að vísu aftur út haustið eftir og konan mín með mér en ég fékk ekki aftur inngöngu í skólann. Konan mín stundaði hins vegar sitt nám en þar sem ég var ekki lengur í skólanum var mér tilkynnt bréfflega að yfirvöld litu svo á að ég dveldi sem ferðamaður í landinu. Það var hreint ekki auðvelt því að ferðamönnum í Póllandi var á þessum tíma gert að skipta reglulega ákveðinni peningaupphæð og auðvitað höfðum við hjónin engin tök á því. Við yfirgáfum því Pólland nánast í fússi og snerum heim.

Eftir heimkomuna tók við hefðbundið brauðstrit. Ég fór fljótlega að vinna hjá ferðaskrifstofunni Lönd og leiðir sem var á vissan hátt sputnik í íslenski ferðamálasögu þessara ára en þeir Ingólfur Blöndal og Steinn Lárusson áttu skrifstofuna. Lönd

og leiðir voru stofnaðar í kringum 1960 og ég hóf störf hjá þeim tveimur árum síðar.

Reyndar byrjaði ég að vinna hjá Löndum og leiðum fyrir hreina tilviljun. Ég hafði sótt um starf hjá fyrirtækinu en fengið afsvar og þurfti að finna mér eitthvað að gera. Þar sem ég hafði verið á sjó ákvað ég að fara niður að höfn og kíkja við á Adlon. Adlon var þekkt búlla á þessum árum og var jafnframt einskonar ráðningarstofa fyrir sjómenn. Ráðningarnar gengu oft hratt fyrir sig og oftar en ekki mátti maður búast við að þurfa að fara á sjóinn samdægurs.

Þennan umrædda dag voru margir rútabílar við höfnina. Ég sá einhvern náunga standa við bílana og baða út öllum öngum. Þegar hann kom auga á mig kannaðist hann við mig og mundi eftir að við höfðum talað saman þegar ég sótti um hjá Löndum og leiðum. Þetta var Steinn Lárusson. Steinn benti mér að koma og tala við sig og spurði svo hvort ég talaði ekki einhver tungumál. Ég játti því og sagðist kunna eitthvað smávegis fyrir mér, sem var rétt, því ég kunni svolítið í dönsku og ensku en ekki mikið meira. Steinn sagði mér þá að fara inn í eina rútu, sem var full af Svíum, og taka að mér að vera leiðsögumaður fyrir hópinn. Þar með var ég farinn að vinna hjá Löndum og leiðum. Fyrstu tvö árin var ég leiðsögumaður en sinnti eftir það jafnframt ýmsum verkefnum á skrifstofunni.

Á þessum tíma voru ákveðin vatnaskil í íslenskum ferðamálum. Einkaframtak var farið að láta til sín taka og aðeins farið að draga úr áhrifum Ferðaskrifstofu ríkisins sem hafði um árabíl nánast einokun á þessari grein og átti, undir verndarvæng ríkisins, að sjá um öll ferðamál í landinu. Skömmu áður en Lönd og leiðir komu til sögunnar hafði reyndar verið gerð önnur tilraun til þess að draga úr einokunarstöðu Ferðaskrifstofu ríkisins þegar Ásbjörn Magnússon stofnaði ferðaskrifstofuna Orlofsferðir ásamt nokkrum íslenskum athafnamönnum. Stofun Orlofsferða var athyglisverð tilraun en því miður er torvelt að rekja þá sögu þar sem þessir menn eru allir fallnir frá.”

STOP OVER – ÁNINGARFERÐIR

“Þegar Loftleiðir komu á fót Stop over prógrami sínu – eða

áningarferðum – sömdu þeir við Lönd og leiðir um að sjá um framkvæmd á ferðum innanlands fyrir áningarfarþegana. Þetta var mjög viðamikili verkefni enda ótrúlega hátt hlutfall farþega sem hafði viðdvöl hér á leið sinni yfir Atlantshafið. Farþegarnir gátu valið um að dvelja hér í einn, tvo eða þrjú sólarhringa og var þó nokkuð úrval dagsferða í boði fyrir þá.

Þessar ferðir voru settar á laggirnar vegna þess að í samningum Íslands við bandarísk flugmálayfirvöld voru ákvæði þess efnis að svo og svo hátt hlutfall farþega sem áttu leið með vélum félagsins yfir Atlantshafið skyldi koma frá Íslandi. Með því að koma þessum ferðum á og bjóða farþegum upp á skoðunarferðir um Ísland var hægt að líta svo á að hluti ferðanna hæfist hér á landi. Það var Sigurður Magnússon, blaðafulltrúi Loftleiða, sem átti þessa snjöllu hugmynd og hrinti henni í framkvæmd.

Næstu tvö til þrjú árin var í mínum verkahring að annast þessi mál hjá Löndum og leiðum og starfsemi fyrirtækisins blómstraði þó að við ættum í harðri samkeppni við Ferðaskrifstofu ríkisins um þessar dagsferðir. Þetta voru líka miklir umbrotatímar þar sem gengi og gjaldeyrisfélur voru mjög sveiflukennd á þessum árum. Það óð á súðum og vegna þess hve ástandið var óstöðugt var hætt við að menn tækju ákvarðanir sem áttu eftir að hafa afdrifaríkar afleiðingar. Erfiðast var þetta fyrir utanlandsdeild fyrirtækisins. Farþegarnir borguðu ákveðna upphæð en áður en fyrirtækið hafði náð að gera upp reikninga sína hafði jafnvel orðið gengisfelling og allar forsendur fyrir kostnaði gjörbreytst á svipstundu.

Árið 1967 var síðasta árið sem Lönd og leiðir störfuðu og var mikið umleikis hjá fyrirtækinu. Samningar höfðu tekist um keðju leigufuga til Írlands með 189 sæta Rolls Roys vélum Loftleiða og kórar, skólar, fyrirtæki og stofnanir sóttu í þessar ferðir sem mig minnir að hafi verið níu eða tíu talsins. Fyrirtækið tók líka sama ár á leigu skemmtiferðaskipið Regina Maris sem var afskaplega glæsilegt og tók ríflega 300 farþega. Ákveðið var að fara í þrjátíu daga siglingu um Miðjarðarhafið en þetta var í fyrsta skipti sem íslensk ferðaskrifstofa tók á leigu skip í þessum gæðaflokki. Ferðaáætlunin var ekki síður glæsileg. Siglt var að botni Miðjarðarhafs og komið við í Líbanon, Napolí, Sikiley og öðrum helstu borgum við strendur Miðjarðarhafsins.

Þrátt fyrir glæsilegt skip og mjög

spennandi ferðaáætlun gekk ekki nógu vel að selja í ferðina. Ferðaskrifstofan Sunna hafði líka tekið á leigu skemmtiferðaskip um þetta leyti sem stóðst reyndar engan veginn samanburð við Regina Maris. Sunna skipulagði tólf daga siglingu með þessu skipi um Atlantshaf með viðkomu í London, Amsterdam, Hamborg og fleiri borgum við Ermasund. Að sjálfsgöðu var sú ferð mun ódýrari en það sem við buðum upp á. Hún var aðeins tólf dagar og siglingin mun styttri. Eigi að síður setti Sunnu-ferðin strík í reikninginn hjá Löndum og leiðum og skyndilega stóðum við frammi fyrir því að það var óselt í 60-70% af farþegaráminu.

Þessi uppákoma setti ferðaskrifstofuna í mikinn vanda. Það var dýrt að afpanta ferðina og hefði þar að auki orðið mikill álitshnekki fyrir ferðaskrifstofuna að hætta við allt saman. Niðurstaðan varð því sú að ákveðið var að halda ferðinni til streitu og fara þrátt fyrir að segja megi að okkur hafi í rauninni boðist gullíð tækifæri til þess að aflýsa ferðinni þar sem 6 daga stríðið skall á um þessar mundir. Menn ræddu sín á milli hvort ekki væri best að hætta við allt saman þegar það gerðist en Ingólfur Blöndal var ósveigjanlegur og sagði að ekki kæmi annað til greina en ferðin yrði farin. Það varð því úr að það sem eftir var af plássum í ferðina var selt á stórkostlega niðursettu verði sem kom svo heiftarlega í bakseglin hjá fyrirtækinu á komandi vetri, 1967-1968. Þá voru erfiðir tímar og fyrirtækið barðist í bökkum.

Sumarið framundan leit raunar afskaplega vel út hvað varðaði bókanir erlendra viðskiptamanna. Við höfðum komist í samband við margar bandarískar ferðaskrifstofur, allt frá Kaleforníu og austur til Boston, og vorum komnir vel af stað með að skipuleggja náttúruhlífisferðir í samvinnu við þær. Ætlunin var að farþegum gæfist kostur á fuglaskoðun og annarri náttúruskoðun hér á landi. Það var því mikið um að vera og virtist hjart framundan. Í öllum okkar viðskiptum nutum við auk þess velvildar Loftleiða.

Segja má að ákveðið atvik hafi á endanum orðið til þess að fella Lönd og leiðir. Til stóð að útskriftarhópur úr Verslunarskólanum færi í utanlandsferð. Nemendur höfðu á hefðbundinn hátt safnað fé til fararinnar og pöntuðu ferð hjá okkur. Til staðfestingar á væntanlegum viðskiptum greiddu þeir fyrirfram að mig minnir um það bil eitthundrað þúsund krónur. Þegar fór að kvisast út um bæinn að staða Landa og leiða væri heldur ótrygg

og fyrirtækið nánast ríðaði til falls kom fulltrúi nemenda til okkar og fór fram á að fá staðfestingargjaldið endurgreitt.

Ingólfur Blöndal var ósveignalegur þá, eins og reyndar oft áður, og sagði þvert nei við þeirri beiðni. Í kjölfarið liðu varla meira en einn eða tveir sólarhringar þangað til búíð var að afturkalla ferðaskrifstofuleyfi fyrirtækisins og í framhaldi af því urðu Lönd og leiðir gjaldþrota. Allri starfsemi var hætt, allt lokað og teknir af fyrirtækinu þeir farseðlar sem það hafði haft til sölu. Eins og lög gerðu ráð fyrir var skipaður bústjóri og fyrirtækið fór í gjaldþrotaskipti.

Ég hef alltaf haft þá trú að Lönd og leiðir hefðu getað lifað ef svona margt hefði ekki komið upp á sem lagðist á sveif með að fella fyrirtækið. Þar á ég til dæmis við keppinautana; Ferðaskrifstofurnar Sól, Sunnu og Útsýn og Ferðaskrifstofu ríkisins. Forsvarsmenn þeirra reru að því öllum árum, leynt og ljóst, að ferðaskrifstofan Lönd og leiðir hyrfi af yfirborði jarðar. Þeir sáu allir, ekki hvað síst þeir hjá Ferðaskrifstofu ríkisins, ákveðna ógnun í okkur en við vorum komnir með mjög stóran hluta af markaðnum, jafnvel stærri en þann sem Ferðaskrifstofa ríkisins hafði.”

KYNNISFERDIR

“Sigurður Magnússon, blaðafulltrúi Loftleiða, hafði í kjölfar gjaldþrotsins samband við mig en við þekktumst vel og vorum góðir vinir. Hann fór fram á að ég tæki að mér að annast mál áningarfarþeganna. Einhverra hluta vegna vildi hann ekki semja við neinn af þeim fjórum; Guðna Þórðarson, Ingólfur Guðbrandsson, Þorleif Þórðarson eða Geir Zöega, sem höfðu sinnt þessum farþegum ásamt okkur hjá Löndum og leiðum en fór fram á að ég tæki að mér að veita nýju fyrirtæki forstöðu sem í framtíðinni hefði með þessi mál að gera. Sigurður kallaði þá fjóra síðan á sinn fund þar sem ég var líka mættur og tilkynnti að nú skyldu þeir stofna í sameiningu félag til þess að þjónusta áningarfarþegana en þannig fengju ferðaskrifstofurnar fjórar allar hlutdeild í þessum viðskiptum. Þeir voru tregir til þess enda menn sem höfðu borist á banaspjótum í viðskiptalegu tilliti og oft átt sér stað heiftúðugar illdeilur þeirra á milli.

Fyrir málaþyngju Sigurðar og þann mikla persónuleika sem hann hafði urðu lyktir mála þær að á þessa tillögu var fallist og skrifað undir stofnsamning um rekstur félags sem annast myndi dagsferðirnar.

Þetta var ekki síst erfitt fyrir Þorleif Þórðarson hjá Ferðaskrifstofu ríkisins. Hann lifði enn og hrærðist í heimi sterkra ríkisafskipta og leit þannig á að nánast væri verið að taka frumburðarréttinn frá Ferðaskrifstofu ríkisins! Hans skoðun var að Ferðaskrifstofa ríkisins ætti að annast þessar ferðir og enginn annar mætti koma nálægt þeim. Svo fór þó að lokum að hann skrifaði undir með þeim félögum og þar með urðu Kynnisferðir til. Þessi fundur var haldinn á Hótel Loftleiðum og mér er minnisstætt að þegar við stóðum upp frá borðum eftir undirskriftina sneri einn þeirra sér að mér og sagði: “Þú borgar svo kaffið, Kristján.” Þessi athugasemd endurspeglar viðhorf þeirra félaga til málsins.

Sigurður Magnússon átti því hugmyndina að stofnun Kynnisferða og gerði hana að veruleika af mikilli röggsemi. Hann var bakhjarl minn og mentor í flestu tilliti fyrstu árin. Sem dæmi um áhrifamátt hans má nefna að hann kallaði saman einu sinni á ári alla þá aðila sem stóðu í ferðamálaþrengingum hér á landi. Efni fundarins var: Hvað verður í bæklingi Loftleiða næsta sumar? Þeir sem ekki mættu á fundinn voru ekki með. Svo einfalt var það. Hann hafði frjálssar hendur og gat lagt á ráðin og tekið ákvarðanir eftir því sem honum þótti þurfa.

En þó að Kynnisferðir hafi formlega verið stofnaðar komu eigendurnir ekkert nálægt rekstrinum næstu tvö árin, létu sig framtíð fyrirtækisins engu varða og reksturinn var alveg í mínum höndum. Það var eins og þarna hefðu komið saman fjórir hundar í hundahreinsun í einhverjum kofa og þegar henni var lokið fóru þeir bara og skiptu sér ekki af neinu. Það var aldrei boðað til funda og engar sameiginlegar áætlanir gerðar. Að því leyti má segja að reksturinn hafi verið í einskonar limbói sem auðvitað gat ekki gengið til lengdar. Bókhald, ársreikningar og annað gekk auðvitað eðlilega fyrir sig en þar sem engir fundir voru haldnir með þeim sem aðild áttu að fyrirtækinu voru framtíðaráætlanir ekki gerðar eða annað sem laut að stefnumótun. Þetta voru allt saman ágætis menn en þeir virtust ekki kunna að vinna saman.

Farþegarnir héldu hins vegar áfram að streyma til landsins og fóru í sínar ferðir eins og áður. Fyrirtækið gekk í rauninni afskaplega vel. Reyndar fengu Kynnisferðir ekki formlegt ferðaskrifstofuleyfi fyrr en löngu seinn þar sem lítið var svo á að leyfi eigendanna dygðu til. Þegar Flugleiðir

fengu eignaraðild að fyrirtækinu, fljótlega eftir sameiningu flugfélaganna 1973, sögðu þeir öllum samningum lausum og eftir því sem árin liðu komu fleiri ferðaskrifstofur að rekstrinum. Sumar þessara ferðaskrifstofa komust í eigu Flugleiða af ýmsum ástæðum sem varð svo til þess að hlutur Flugleiða í fyrirtækinu stækkaði sífellt. Aðrar ferðaskrifstofur áttu tímabundið aðild að Kynnisferðum en hættu svo rekstri og voru því ekki með lengur eins og gerðist og gekk á þessum árum.

Þegar þarna er komið sögu var Þorleifur Þórðarson orðinn heilsutæpur og var Óttar Ingvarsson ráðinn til þess að sjá tímabundið um rekstur Ferðaskrifstofu ríkisins í fjarveru hans. Ég hafði samband við Óttar og sagði honum frá stöðu mála. Hann sá strax að svona gæti þetta ekki gengið lengur og að eitthvað yrði að gera. Í kjölfarið var kallaður saman fundur á lögmannsskrifstofu hans og eftir þann fund má segja að loksins hafi komist fast form á reksturinn og farið að horfa til framtíðar.”

FRAMTÍÐARSÝN MÍN

“Ég hafði alltaf þá skoðun að Kynnisferðir ættu að vera vettvangur fyrir tiltekin verkefni sem allar ferðaskrifstofur í landinu og þeir sem flyttu farþega til landsins ættu sjálfkrafa að fá aðild að. Hreppsstjóraráðgjafi sem ríkti milli manna í þessum geira hindraði hins vegar að úr því gæti orðið. Það voru til dæmis mikil illindi milli Ferðaskrifstofu ríkisins og Ferðaskrifstofu Guðmundar Jónssonar og þegar Guðmundur sótti um aðild að Kynnisferðum var því hafnað. Sama átti við um fleiri aðila. Ferðaskrifstofan Landsýn sótti til að mynda um aðild en fékk ekki fyrr en löngu seinna.

Með tímanum varð mín pólitík ofan á og Kynnisferðir urðu samstarfsvettvangur allra þessara fyrirtækja um tiltekin verkefni. Þetta skipti töluverðu máli og kom í veg fyrir að fyrirtækin væru að undirbjóða hvert annað til dæmis varðandi hótél, veitingahús, rútur og fleira. Kynnisferðir urðu því vettvangur til þess að sinna grunnþörfum fyrirtækjanna í tengslum við dagsferðir um landið. Fyrir bragðið gátu þau öll auglýst sömu ferðirnar í sínum bæklingum bæði innan lands og utan.

Eins og sakir standa er málum öðruvísi háttað og ég er ekkert viss um að þeir sem stunda þessi viðskipti í dag séu á sama máli og ég. Núna er bullandi samkeppni í þessari starfsemi og ekki að öllu leyti

geðfellt að mínu mati þó að hún sé kannski tímanna tákn. Samkeppni er góð svo langt sem hún nær en viss mútustarfsemi og undirboð hugnast mér ekki. Ég hafði aðra skoðun á málinu og held að á sínum tíma hafi sú leið sem ég vildi fara hvað varðar rekstur Kynnisferða verið óvitlaus. Fyrirtækið var að stíga sín fyrstu skref og starfsemin í stöðugri þróun. Ég taldi að sú leið væri í senn hagstæð fyrir fyrirtækið og skynsamleg fyrir eigendurna. Margir aðilar stæðu þá ekki á sama tíma í hliðstæðum fjárfestingum og væru að vinna að sömu verkefnum. Kynnisferðir væru vettvangur fyrir öll fyrirtækin þar sem grunnþörfum þeirra væri sinnt.

“ÓFRESKJAN”

“Á fyrstu árunum máttum við ekki kaupa bíla nema fá til þess sérstök leyfi frá hinu opinbera. Menn vildu koma í veg fyrir að Kynnisferðir gætu rekið sína eigin bíla og við vorum þvingaðir til þess að leigja bíla af öðrum í stað þess að eiga og nota okkar eigin farartæki. Í lögum um sérleyfi kom líka fram að ákveðnir aðilar höfðu sérleyfi á vissum leiðum og á sérstökum tímum og okkur var gert skylt að taka mið af því jafnvel þó að slíkt hentaði fyrirtækinu engan veginn. Við fengum ekki hópferðaleyfi og okkur var synjað um hitt og þetta og þurftum að skipta við tiltekna sérleyfishafa hvort sem okkur líkaði það betur eða verr.

Ég kannaðist reyndar við hliðstæðar reglur frá þeim tíma sem ég vann hjá Löndum og leiðum. Þá vorum við kannski skikkaðir til þess að skipta við Ólaf Ketilsson í tengslum við ferðir að Gullfossi og Geysi en þó að Ólafur hafi verið merkilegur maður og ágætur vinur minn var ekki gott að þurfa að skipta við fyrirtæki hans varðandi flutninga á ferðamönnum. Bílarnir sem hann rak voru gamlir, nánast aftur úr fornöld að manni fannst, og lélegir eftir því. Ef með fylgdi svo í kaupunum að Ólafur sat sjálfur undir stýri mátti búast við einhverjum uppákomum sem voru ekki alltaf þægilegar. Ég man vel hvernig mér leið þegar ég var með farþega á ferð í bílum frá Ólafi Ketilssyni. Stundum hreinlega þyrmdi yfir mig vegna þess hve bílarnir voru lélegir og illa hirtir.

Næstu ár fóru því að berjast gegn ýmsu svona löguðu og þó að fyrirtækið hafi gengið vel á þessum árum tók slíkt allt of mikinn tíma frá öðrum brýnum verkefnum. Að því leyti má segja að öll þessi höft og reglugerðir hafi komið í veg

fyrir að hægt væri að gera fyrirtækið að því sem það hefði getað orðið. Fyrir bragðið gátum við til dæmis ekki boðið upp á eins góð farartæki og við vildum og ekki eins góða þjónustu og við hefðum helst kosið að bjóða. En starfsemi Kynnisferða breyttist með tímanum og fyrirtækið stækkaði ört. Sumum þótti reyndar nóg um þennan öra vöxt fyrirtækisins og kölluðu það “ófreskjuna”.

-Hvernig hugsaðir þú þér að þjónusta við áningarfurþegana yrði byggð upp?

“Ferðaskrifstofa ríkisins hafði um árabíl rekið slíkar ferðir og þó að við brydduðum upp á ýmsum nýjungum hjá Löndum og leiðum byggðum við að mörgu leyti á þeim grunni sem fyrir var. Við fjölgduðum reyndar ferðunum og buðum til dæmis daglega upp á ferðir að Gullfossi og Geysi en Ferðaskrifstofa ríkisins hafði aðeins boðið upp á slíkar ferðir tvisvar í viku á meðan fyrirtækið sat eitt að þessum ferðum. Helstu ferðirnar sem við buðum upp á voru bæjarferðir um Reykjavík, ferðir síðdegis í Hveragerði, ferðir til Krýsuvíkur og að Gullfossi og Geysi. Við buðum líka upp á hestaferðir í samvinnu við hestaleigu sem rekin var að Bala á Garðaholti og ýmsar fleiri ferðir .

Hlutverk mitt eftir að ég tók við Kynnisferðum var að skipuleggja slíkar ferðir, gera samninga um bíla, semja um veitingar og fleira sem tilheyrði skipulögðum hópferðum. Hægt var að fá veitingar við Gullfoss og líka við Geysi en við stoppuðum annanhvern dag við Gullfoss og hinn við Geysi. Síðan var farþegum boðið upp á kaffi og pönnukökur hjá Siggu í Hveragerði, Sigríði ...dóttur sem rak hótelið. Stundum kallaði maður af Kambabruninni í gegnum Gufunesradíó og lét vita að hópur væri á leiðinni. Sigga setti þá allt í gang, tók svakalegan kaffiketil, lét duglega af kaffi í pokann og setti svo undir heita vatnið. Þetta var kaffið! Margir Amerikanar voru meðal farþega og þeir létu sér ekki bregða. Hafa trúlega haldið að svona væri kaffi á Íslandi og kannski ekki vanir mikið betra kaffi í Bandaríkjunum.

Í fyrstu buðum við upp á að túlkað væri á fjórum tungumálum en eftir því sem tímar liðu fram varð ljóst að nauðsyn væri að bjóða upp á fleiri tungumál. Dagsferðabæklingur Kynnisferða á síðustu árum mínum hjá fyrirtækinu var gefinn út á sjö tungumálum; ensku, þýsku, frönsku, dönsku, hollensku, ítölsku og spænsku.

Þannig er þetta ekki lengur og það þykir mér miður. Nú er aðeins boðið upp á bækling á þremur eða fjórum tungumálum. Efnið er hins vegar til á öllum þessum tungumálum og með nútímatækni ætti að vera auðvelt að lagfæra og breyta texta eftir þörfum. Kostnaðurinn við útgáfuna er líka mun minni í dag en var áður fyrr. Reyndar hefur tungumálaþekking fólks aukist og sjaldgæfara en áður að hitta fólk sem talar aðeins sitt eigið móðurmál. Eigi að síður koma hingað alltaf ferðamenn sem eru lítt eða ekki talandi á öðrum málum en sínu eigin.”

RÉTTU MEGIN VIÐ STRIKIÐ

“Í rauninni má segja að ég hafi fengið að ráða því sem ég vildi sem framkvæmdastjóri Kynnisferða og kannski hef ég verið allt of sjálfráður. Eigi að síður er staðreynd að um langt skeið voru Kynnisferðir eina fyrirtækið innan Flugleiðasamsteypunnar sem alltaf skilaði hagnaði. Trúlega er megin ástæðan sú að við stóðum ekki í kostnaðarsömum samkeppniságerðum heldur gátum einbeitt okkur að rekstrinum. Flestar ferðaskrifstofur áttu eftir því sem árin liðu aðild að Kynnisferðum og fyrirtækið gætti hagsmuna þeirra allra jafnt. En auðvitað fór hagur okkar saman við það sem gerðist hjá Flugleiðum. Á mestu erfiðleikatímum Flugleiða urðum við því að herða ólina duglega og gæta aðhalds í hvívetna. Eigi að síður sýndum við alltaf hagnað af rekstrinum.

Þegar erfiðleikarnir voru sem mestir hjá Flugleiðum tókum við yfir rekstur Flugrúttunnar til Keflavíkur en sem neyðarráðstöfun ákváðu Flugleiðir að leggja niður flugafgreiðsluna í Reykjavík og segja upp viðskiptasamningum við Guðmund Jónasson sem hafði annast þessa flutninga um árabíl. Fyrirtækið var í mikilli neyð, nánast gjaldþrota, og reyndi að skera niður allt sem mögulegt var. Það var gríðarlega erfitt verkefni að taka við þessu enda viðamikíð þar sem nánast er um sólarhringsþjónustu að ræða.

Kynnisferðir voru ekki í neinum áhætturekstri að því leyti til að við stunduðum ekki bein erlend viðskipti og urðum ekki fyrir skakkaföllum eins og margir aðrir vegna gjaldþrota erlendis. Á þessum árum urðu stór ferðamálaþyrntæki í Þýskalandi og víðar gjaldþrota sem hafði alvarlegar afleiðingar fyrir rekstur margra annarra fyrirtækja sem þau áttu viðskipti við. Við lentum ekki í þessu og þó að gengi

fyrirtækisins hafi verið misjafnt vorum við alltaf réttu megin við strikið.

Smátt og smátt helltust frumherjarnir úr lestinni af ýmsum ástæðum. Um tíma var verið að keyra sólarlandaflug með bullandi tapi sem þýddi að margir minni aðilarnir á markaðnum fóru á hausinn og reyndar líka stærri skrifstofurnar. Sunna tók til að mynda að minnsta kosti tvær slíkar kollsteypur og sama má segja um Útsýn. Margir tóku slíkar dýfur og svo endaði allt saman hjá Flugleiðum þar sem skuldir ferðaskrifstofanna voru mestar við Flugleiðir.

Að því er ég best veit gengur rekstur Kynnisferða ágætlega í dag. Reyndar vakti athygli mína, og trúlega margra annarra, þegar Flugleiðir skiptu fyrirtækinu í Flugleiðir annars vegar og Icelandair-Groop hins vegar að Kynnisferðir voru skildar eftir og tilheyra nú FL-Groop. Mér fannst þetta undarleg ráðstöfun og tel að verðmæti fyrirtækisins hafi rýrnað fyrir bragðið. Að mínu mati hefði verið eðlilegra að Kynnisferðir fylgdu Icelandair-Groop.

Auðvitað voru Kynnisferðir að sumu leyti umdeilt fyrirtæki. Þeir sem ráku langferðabíla voru til að mynda ekki allt of hrifnir af fyrirtækinu. Ég man líka eftir því að í Mánudagsblaðinu birtist einu sinni grein þar sem fram kom að Kynnisferðir væri mikið gróðafyrirtæki sem rekið væri með ofsagróða í skjóli risanna á ferðamarkaðnum og gæti verðlagt þjónustu sína að vild. Ég leiðrétti þennan misskilning og benti á hvernig þessum málum væri háttad í nágrannalöndunum. Við vorum að vísu eitthvað dýrari en fyrirtæki í Englandi en verðlag hjá okkur stóðst hins vegar algerlega samanburð við það sem gerðist á Norðurlöndunum.”

LIFIR Í MINNINGUNNI

“Ég á margar skemmtilegar endurminningar frá þeim tíma sem ég vann sem leiðsögumaður. Eitt árið opnuðu Loftleiðir skrifstofu í Mexico-City. Skömmu síðar kom til landsins tæplega þrjúhundruð manna hópur frá Mexíkó með flugi Loftleiða frá New York og ætlaði áfram til Lúxemborgar. Þaðan ætlaði hópurinn í heimsókn til páfans í Róm og hafði meðferðis silfurstyttu af þjóðardýrðingi Mexíkana, heilagri jómfú frá Guadeloupe, sem átti að gefa páfa. Þetta var í desembermánuði. Við ákváðum að fara með hópin austur í Hveragerði og lentum á leiðinni austur í kolvitlausri norðanstorhrið eins og hún gerist verst.

Snjókoman var svo mikil að ekki sást út úr augunum. Það var algerlega útilokað að komast þetta nema gengið væri á undan bílnum og í endurminningunni finnst mér ég hafa gengið öll Þrengslin og þreifað mig áfram í þessu kolbrjálaða veðri. Farþegarnir voru óskaplega glaðir og kátir með þetta allt saman. Þeir höfðu aldrei áður séð snjó og hreinlega grétu af hrifningu yfir öllu saman. Ýmislegt svona lagað situr eftir í minningunni.

Á þessum árum voru oft miklar seinkanir og mér er ein slík sérstaklega minnisstæð. Þannig háttaði til að öll hótél á Reykjavíkursvæðinu og í næsta nágrenni voru yfirfull og ekki eitt einasta herbergi að fá fyrir farþegana. Seinkunin var hins vegar mikil, heill sólarhringur, og eitthvað varð að gera. Við gripum þá til þess ráðs að fara með allan hópinn, nærri tvöhundrað manns, austur að Laugarvatni og þar var búið um farþegana á dýnum í íþróttahúsi Héraðsskólans. Þetta var um hásumar og við keyrðum austur í bjartri sumarnóttinni. Þetta var ein af þessum undursamlegu nóttum sem stundum verða á Íslandi. Dalalæða lá yfir Grímsnesinu og hraunnibburnar sköguðu upp úr henni eins og sker í sjó. Sólin var að koma upp og stemmningin ógleymanleg. Á leiðinni austur kom til mín gamall Þjóðverji sem var meðal farþeganna og lýsti yfir ánægju sinni með þetta tiltæki. Hann bjó í Þýskalandi en átti börn í Bandaríkjunum og sagðist heimsækja þau einu sinni til tvisvar á ári. Hann sagði mér að þau væru sífellt að hvetja sig til þess að fljúga beint vestur með Lufthansa í staðinn fyrir að fljúga með Loftleiðum og koma við á Íslandi. Það sagðist hann hins vegar aldrei gera því þá færi hann á mis við ævintýri eins og það sem hann væri að upplifa. Það skipti hann engu þó að hann yrði að kúldrast á dýnum innan um hóp af ókunnugu fólki. Ævintýri næturinnar bætti það upp og vel það.

Annað atvik er mér líka minnisstætt. Þetta var á þeim tíma sem stríðið í Víetnam var að líða undir lok og hermennirnir að snúa heim af vígvellinum. Þennan dag var farið með hóp síðdegis til Krísuvíkur. Þegar ferðinni var lokið kom bílstjórinn til mín með skópar dinglandi í hendinni. Leirinn og drullan lak úr skónum og hann hélt í reimarnar. Hann rétti skóna að mér og sagði: “Þetta varð eftir af einum í Krísuvík.” Mér krossbrá og þóttist viss um að ferðamaður hefði lent í einum hvernnum og skórnir það eina sem hefði náðst aftur.

Þegar ég rakti garnirnar úr bílstjórnunum kom sem betur fer í ljós að ekki hafði farið svo illa.

Einn farþeginn hafði stigið ofan í hver og brennt sig mjög illa. Hann var kominn á Landspítalann og skórnir hans höfðu orðið eftir í bílnum. Þetta var ungur bandarískur strákur sem var að koma beint frá Víetnam og hafði sloppið lifandi frá hildarleiknum þar nánast án þess að fá á sig skrámu. Hann ákvað að heimsækja unnustu sína í Bretlandi á leiðinni heim og frétti að hægt væri að hafa viðkomu á Íslandi á leið sinni yfir Atlantshafið. Þessi ungi maður var því staddur hér fyrir hreina tilviljun og frekar en gera ekki neitt ákvað hann að fara í þessa Krísuvíkurferð sem endaði með þessum ósköpum. Hann lenti með báða fætur ofan í einum hvernnum og skaðbrenndist. Það er kaldhæðnislegt til þess að hugsa að þessi maður skildi slasast í skoðunarferð á Íslandi.

Hann var á sjúkrahúsi í um það bil vikutíma, var þá útskrifaður en var samt ekki ekki nógu góður til þess að óhætt væri að hann héldi heim þannig að ég tók hann inn á heimili mitt. Kostnaður sem hlytist af því að hann byggi á hóteli hefði orðið gríðarlega hár og engar tryggingar sem bættu þau útgjöld. Hann bjó því heima hjá mér í um það bil þrjár vikur. Fyrirtækið var svo lítið að við gerðum allt til þess að halda niður kostnaði eins og þetta dæmi sýnir.”

36 ÁR HJÁ KYNNISFERÐUM

“Þetta er í stuttu máli saga Kynnisferða og aðdragandi að stofnun fyrirtækisins. Kynnisferðir voru svolítið munaðarlausar fyrstu árin en komust síðan á ágætan rekspól. Fyrstu árin meðan eigendurnir voru aðeins fjórir voru yfirleitt afskaplega góð samskipti á fundum eftir að þeim var á endanum komið á. Ég dáðist oft að því þegar þeir áttu í mestu illdeilunum sín á milli Guðni í Sunnu og Ingólfur Guðbrandsson að þegar þeir komu á fundi hjá Kynnisferðum var eins og þeir hefðu skilið vopnin eftir heima. Hjá Kynnisferðum áttu þeir sameiginlegra hagsmuna að gæta og sýndu það á þessum fundum. Hins vegar var alltaf urgur í Ferðaskrifstofu ríkisins þrátt fyrir að mannabreytingar hafi orðið í stjórnun fyrirtækisins.

Fyrstu árin var ég að mestu einn með Kynnisferðir en með tímanum bættust við fleiri starfsmenn. Lengst vann Kristján Arngrímsson með mér en við störfuðum

saman í nærri þrjátíu ár. Ýmsir fleiri góðir menn komu líka þar við sögu. Undir lokin voru starfsmenn sem unnu hjá fyrirtækinu allt árið eitthvað í kringum sjöttu talsins. Fleiri bættust svo við yfir háannatímamann á sumrin en þá gátu þeir orðið hundrað og tuttugu talsins þegar mest var. Ég hætti sem framkvæmdastjóri Kynnisferða árið 2003 eftir 36 ára starf hjá fyrirtækinu. Fannst þá nóg komið.” ❁