

Tvennir tímar

Rætt við Rögnu E. Samúelsson sem vann að ferðamálum í hálföld og m.a. brautryðjendastarf við kynningar á Íslandi sem ferðamannalandi

Ragna E. Samúelsson fæddist í Danmörku og ólst þar upp. Hún flutti til Íslands árið 1946 eftir að hafa lokið stúdentsprófi í Danmörku og settist í Háskóla Íslands. Þar stundaði hún tungumálanám og lauk BA prófi frá Háskóla Íslands í ensku og dönsku. Samhliða náminu tók hún að sér forfallakennslu við Kvennaskólann í Reykjavík hluta vetrar en það átti ekki fyrir Rögnu að liggja að gera kennslu að ævistarfi. Árið 1947 hóf hún störf hjá Ferðaskrifstofu ríkisins og vann að ferðamálum eftir það alla sína starfsævi.

Árið 1977 tóku gildi nýlög um ferðamál. Með tilkomu þeirra varð Ferðamálaráð stofnun með skilgreindu hlutverki og tók yfir hluta af verkefnum sem Ferðaskrifstofa ríkisins hafði haft með höndum. Meðal þeirra voru landkynningarmál en Ragna sá að verulegu leyti um þau mál hjá Ferðaskrifstofu ríkisins. Í kjölfar þessara breytinga varð hún starfsmaður Ferðamálaráðs og vann þar til ársins 1990. Ragna hefur því verið þátttakandi í þróun íslensks ferðaiðnaðar í nær hálföld og séð hann eflast og styrkjast jafnt og þétt á miklum umbrotatímum.

Þegar Ragna hóf störf að ferðamálum hér fyrir miðja síðustu öld hefur trúlega ekki verið auðvelt að fá til starfa fólk með jafn viðtæka tungumálakunnáttu og hún hafði. Auk dönsku og íslensku talaði hún ágæta ensku, góða þýsku og þó nokkra frönsku.

“Ég hafði nægan tíma til þess að sinna ýmsu öðru en náminu við Háskóla Íslands. Flest sem okkur var ætlað að lesa, til dæmis í bókmenntum, hafði ég þegar lesið í menntaskóla í Danmörku.”

Þar sem Ragna ólst upp í Danmörku og stundaði þar nám fram yfir stúdentspróf mætti ætla að danskan hafi verið henni tamari en íslenskan. Hún segir svo ekki vera.

“Þegar ég var að alast upp voru krakkar ekki sendir á leikskóla eða í dagvistun. Móðir mín var heima eins og aðrar mæður á þessum árum og ég var með henni alla

daga. Ég kynntist varla öðrum börnum fyrr en ég byrjaði í barnaskóla. Ég lærði líka að lesa heima og þá auðvitað á íslensku. Þar sem báðir foreldrar mínir voru Íslendingar var eingöngu töluð íslenska á heimilinu en danskan lærðist sjálfkrafa við að heyra hana talaða utan heimilisins og við að hlusta á útvarp og lesa blöð og tímarit.”

FERÐASKRIFSTOFA RÍKISINS

Ferðaskrifstofa ríkisins var stofnuð 1936 og gegndi Eggert Briem starfi forstjóra fyrstu mánuðina og síðan Ragnar Kvaran. Samkvæmt lögum átti skrifstofan að veita fræðslu um Ísland, innan lands og utan, með fræðslurítum, fyrirlesturum og kvikmyndum með það að markmiði að vekja athygli ferðamanna á landinu.

Fyrri hluta árs 1940 var ákveðið að leggja starfsemi Ferðaskrifstofu ríkisins niður um tíma vegna styrjaldarástandsins en skrifstofan tók síðan aftur til starfa 1946 samkvæmt breyttum og endurskoðuðum lögum. Þorleifur Þórðarson hafði verið starfsmaður skrifstofunnar fyrir stríð. Tók hann við starfi forstjóra 1946 og gegndi því til ársins 1973.

Fyrstu árin voru störf skrifstofunnar einkum af tvennum toga. Annars vegar að annast lögboðin þjónustustörf og hinsvegar voru svokölluð “arðbær” störf sem stóðu að miklu leyti undir hinni óarðbæru þjónustu. Þjónustustörfin fólust í fyrsta lagi í því að kynna landið erlendis og veita innlendum og erlendum ferðamönnum upplýsingar um ferðalög og ferðaskilyrði. Í öðru lagi tók skrifstofan á móti erlendum blaða- og kvikmyndatökumönnum, fyrirlesurum og rithöfundum, sem til landsins komu með það fyrir augum að kynnast landinu og íslenskum málefnum, og skrifa síðan og flytja fyrirlestira í heimalöndum sínum um Ísland og íslenskt þjóðlíf. Í þriðja lagi var í verkahring skrifstofunnar að annast eftirlit með gisti- og greiðasölustöðum.

Skrifstofan hélt áfram að sinna sömu verkefnum og áður eftir að hún tók aftur til starfa 1946 auk þess sem ný verkefni komu til sögunnar samkvæmt því sem tilgreint var í nýju lögum. Ári síðar hóf Ragna þar störf:

“Þegar starfsemin hófst að nýju vorðið 1946 var aðstaðan aðeins eitt skrifborð hjá



Skipaútgerð Ríkisins, að því er mér hefur verið sagt, en árið eftir fékk fyrirtækið eigin skrifstofu, eitt herbergi hjá BSÍ – afgreiðslu sérleyfishafa. Samkvæmt lögum átti Ferðaskrifstofan að annast landkynningu og móttöku erlendra ferðamanna og eingöngu skrifstofur sem höfðu starfað fyrir gildistöku þeirra laga máttu starfa á þessum vettvangi. Í gömlu lögum var undanþága frá þessum einkaréttarákvæðum. Geir H. Zöega rak til dæmis umboð fyrir Cook's & Son og hafði undanþágu frá ákvæðinu. Geir annaðist ekki beinlínis landkynningu erlendis en sinni þeim erlendu ferðamönnum sem skrifstofan sendi hingað. Á þessum árum töldust ferðamenn sem komu til landsins í tugum eða nokkrum hundruðum. Flugsamgöngur voru litlar og siglingaleið hingað löng. Eimskip, Skipaútgerð ríkisins og Sameinada skipafélagið önnuðust siglingar til og frá landinu en höfðu ekki með höndum eiginlegan ferðaskrifstofurekstur.”

Í hverju fólst starf þitt hjá Ferðaskrifstofu ríkisins?

“Störf mín þar þróuðust í takt við tímamann og verkefni. Í upphafi var ég ritari Þorleifs, annaðist erlendar bréfaskriftir, sá um að afgreiða íslenska ferðamenn og erlenda ferðalanga sem hingað komu og skipulagði ferðir fyrir þá. Íslendingar voru ekki farnir að fara neitt að ráði til útlanda á þeim tíma. Samgöngur til og frá Íslandi breyttust mikið á þessum árum og verkefni

í samræmi við það. Á fyrstu árunum voru póstsamgöngur við útlönd mjög strjálar. Ég annaðist skipspóstinn og líka flugpóst þegar hann barst. Mig minnir að á þessum fyrstu árum mínum hjá Ferðaskrifstofunni hafi verið ein eða tvær flugferðir í viku til útlanda. Ef flugpóstur barst þurfti því að hafa hraðar hendur við að afgreiða hann til þess að svörin næðu næstu flugvél en skipspóstur var, að ég held, sendur utan til Evrópu vikulega. Breytingar á samgöngum, samskiptum milli landa og möguleikum á að kynna land og þjóð hafa orðið gífurlegar á þessum árum.

Ferðaskrifstofan annaðist líka í þó nokkur ár útgáfu á farseðlum en fyrir utan flugfélögin var Ferðaskrifstofa ríkisins á tímabili eina skrifstofa sem annaðist útgáfu á farseðlum til útlanda. Ég vann töluvert við það eins og ýmislegt annað sem skrifstofan hafði með höndum.

Skipulagsmál og landkynningarmál voru samt alltaf veigamesti hluti starfsins. Í fyrstu var mikil áhersla lögð á að kynna Ísland fyrir erlendum ferðaskrifstofum – benda á að þetta land væri til. Það var mikilvægt að þessar skrifstofur hefðu upplýsingar á reiðum höndum til þess að geta svarað þegar ferðamenn spyrðust fyrir um landið. Skömmu eftir stríð voru erlendar ferðaskrifstofur munsjálfstæðari en þær urðu síðar og gátu tekið sjálfstæðar ákvarðanir um hvað þær buðu viðskiptavinum sínum. Seinna færðust þær á færri hendur og það urðu til ferðaskrifstofukeðjur. Hver einstök ferðaskrifstofa varð þá bundin því að taka ákvarðanir í samræmi við það sem keðjan vildi og það setti starfsemi einstakra ferðaskrifstofa ákveðnar skorður. Það var því afar mikilvægt að Ferðaskrifstofan fengi ferðaskrifstofukeðjurnar til samstarfs við sig. Eftir því sem tímar liðu komu til nýjar ferðir sem þurfti að kynna og ég annaðist oft þær kynningar. Svo sinnti ég allskonar fyrirspurnum sem bárust til okkar. Fleiri starfsmenn bættust síðan við eftir því sem verkefnum fjölgaði og þau urðu viðameiri.

Meðal þeirra ákvæða sem bætt var við eldri lögum var grein sem kvað á um að Ferðaskrifstofan skyldi skipuleggja og annast ódýrar orlofs- og kynnisferðir um landið fyrir Íslendinga. Farið var meðal annars austur að Gullfossi og Geysi, á Þingvelli og austur í Hveragerði auk lengri ferða sem stóðu í fleiri daga. Aðstæður voru þá þannig að almenningur átti þess ekki kost að ferðast neitt að ráði og það var heilmikið mál að komast út fyrir bæinn þó

ekki væri lengra en upp að Víflsstöðum eða út á Álftanes. Ferðaskrifstofan skipulagði líka kvöldferðir tvisvar í viku og þá var til dæmis farið upp að Rauðavatni og að Víflsstöðum. Fólk átti ekki bíla og lítið var um almenningssamgöngur á þessum árum. Farið var í rútum með leiðsögumönnum og þessar ferðir voru bæði vinsælar og vel sóttar. Á þessum tíma hefði maður ekki getað ímyndað sér að vegir gætu verið jafn góðir og þeir eru í dag. Ekki var um annað en malarvegi að ræða, jafnvel ekki víða í Reykjavík, og vegir almennt á landinu heldur lélegir.”

Um þetta leyti árum voru farnar fyrstu skipulögðu hópferðirnar til útlanda:

“Skipaútgærd ríkisins sigldi reglulega til Glasgow sem voru fyrstu skipulögðu hópferðirnar til útlanda sem Íslendingum gafst kostur á að fara. Annaðist skipaútgærðin sölu í þær en Ferðaskrifstofan sá um farþegana þegar í land var komið. Siglt var til Skotlands og farþegar gistu, ef ég man rétt, tvær til þrjár nætur um borð áður en skipið hélt aftur heim. Fyrst voru þessar siglingar með Esjunni en síðan tók Heklan við og var gist um borð í skipunum. Ferðaskrifstofan skipulagði skoðanaferðir til Edinborgar og um skosku hálöndin í tengslum við þessar ferðir. Þær voru líka auglýstar í Bretlandi þannig að erlendir ferðamenn, aðallega Skotar, tóku Esjuna til baka til Íslands og stoppuðu hér í þrjá, fjóra daga. Bretunum gafst kostur á að skoða Reykjavík einn daginn, fara annan dag að Gullfossi og Geysi og þann þriðja til Þingvalla og í Hveragerði. Á þeim árum tók skoðunarferð austur að Gullfossi og Geysi heilan dag, eða tólf til fjórtán tíma, þar sem oft þurfti að bíða drjúgan tíma eftir að Geysir gysi. Hringurinn Þingvellir og Hveragerði tók svo annan dag. Ég var þá stundum aðstoðarfararstjóri í ferðum með þessa erlendu ferðamenn en að öðru leyti starfaði ég ekki við fararstjórn. Í Skotlandsferðunum var fararstjóri um borð og þegar komið var í áfangastað minnir mig að breskir fararstjórar hafi bæst í hópinn til aðstoðar íslenska fararstjóranum.

Mér finnst reyndar eins og fólk hafi frekar haft tíma til að ferðast áður fyrr. Fólk setti ekki fyrir sig að verja fjórum, fimm dögum og jafnvel viku í siglingu milli landa. Kannski var ástæðan sú að um annað var ekki að ræða ef fólk vildi ferðast. Íslendingar voru líka mjög kröfuharðir þegar þeir fóru til útlanda. Vildu helst gista á góðum hótelum í miðborgum erlendis en

helst ekki borga mikið fyrir það! Margir hverjir voru líka ótrúlega bjargarlausir er út var komið.”

Ferðafélag Íslands var stofnað 1927 en var með annarskonar rekstur en Ferðaskrifstofa ríkisins. En skyldi einhver samvinna hafa verið milli þessara tveggja fyrirtækja?

“Ekki nema óbeint. Fljótlega þróuðust mál þannig að þessar tvær skrifstofur sinntu ólíkum markhópum. Ferðafélagið rak sæluhúsin og skipulagði ferðir í tengslum við þau og bauð auk þess upp á dagsferðir innan lands en einnig lengri ferðir. Bygðust þær talsvert á göngum og var gist í tjöldum og sæluhúsum. Þeirra farþegar voru nánast eingöngu Íslendingar. Ferðaskrifstofa ríkisins var reyndar með ferðir innanlands fyrir Íslendinga á fyrstu árunum en síðan þróuðust mál þannig að nær eingöngu útlendingar fóru í ferðir innanlands með Ferðaskrifstofunni og viðburður ef Íslendingur slæddist með. Ferðaskrifstofan annaðist því þegar frá leið nær eingöngu ferðir fyrir erlenda ferðamenn innanlands en skipulagði einstaka ferðir til útlanda fyrir íslenska ferðamenn. Að því leyti höfðu þessar tvær skrifstofur ólík starfssvið. Okkar ferðir innanlands miðuðust nær alltaf við að farþegar byggju á hótelum og takmörkuðust við það. En þó að Ferðaskrifstofan hafi að nafninu til haft einkaleyfi á ferðum innanlands var yfirleitt látið óátalið að aðrir færu að einhverju leyti inn á það svið. Ástæðan var líklega sú að álititið var að um væri að ræða góða viðbót við ferðamál hér á landi þar sem þetta voru oftast öðruvísi ferðir en Ferðaskrifstofan bauð upp á. Ferðir sem Úlfar Jacobsen, Páll Arason og Guðmundur Jónasson önnuðust voru til dæmis fyrst og fremst inn í óbyggðir eða aðra staði sem torfært var á og sköruðust ekki við þær ferðir sem Ferðaskrifstofan bauð upp á.”

Ferðamönnum sem heimsækja Ísland hefur fjölgað gífurlega á undanföllum árum. Árið 1949, tveimur árum eftir að Ragna hóf störf hjá Ferðaskrifstofu ríkisins, voru í fyrsta skipti teknar saman tölur yfir ferðamenn sem heimsóttu landið en það ár voru þeir 5300. Á árunum frá 1965 til 1974 komu 510.000 ferðamenn til landsins en á árunum frá 1995 til 2004 voru þeir orðnir 2.6 milljónir talsins. Þessar tölur segja meira en mörg orð um þær miklu breytingar sem orðið hafa á ferðamálaum hér á landi.

LANDKYNNINGAR Á VEGUM FERÐASKRIFSTOFU RÍKISINS

Eitt meginhlutverk Ferðaskrifstofu ríkisins var að sinna landkynningarmálum. Var það gert með útgáfu kynningarrita, gerð kvikmynda og fyrirgreiðslu erlendra rithöfunda, blaðamanna og kvikmyndagerðarmanna. Einnig með því að taka taka þátt í kynningarsýningum og eiga aðild að upplýsingaskrifstofum erlendis. Sem dæmi um umfang þessarar starfsemi má nefna að árið 1970 var beinn kostnaður við landkynningar Ferðaskrifstofu ríkisins rúmlega sex milljónir króna en það ár gaf skrifstofan út um 700 þúsund kynningarbæklinga á 8 tungumálum.

Landkynningarmálin voru veigamikill þáttur í störfum Rögnu hjá Ferðaskrifstofunni:

“Á fyrstu árunum var um almennt kynningarefni að ræða sem miðaðist við alla þá markaði sem við leituðum til en á þeim tíma var ekki grundvöllur fyrir að vera með sérhæft kynningarefni fyrir ólíka markaði. Kynningarefnið var gefið út á nokkrum tungumálum og sama efni notað allsstaðar. Með árunum þróaðist þetta og farið var að taka tillit til ólíkra sjónarmiða og mismunandi markaða.

Fyrsta verkefni mitt á þessu sviði var að fara yfir prófarkir af bæklingi sem Ferðaskrifstofan var að gefa út. Textinn var á ensku, þýsku og frönsku að mig minnir. Öll vinnubrögð í þessu sambandi voru ólík því sem nú er og þungri í vöfum. Allt var handsett með blýi og breytingar viðameiri og flóknari en í dag. Ég man til dæmis að það var heilmikið mál að við þurftum að skipta um mynd á forsíðu þessa bæklinga. Geysir var á forsíðunni en svo tók Hekla upp á því að gjósa og þá var ákveðið að skipta um mynd.

Kynningarefni sem Ferðaskrifstofan vann að var af ýmsum toga og breyttist með árunum. Í fyrstu var einkum um að ræða bæklinga og myndir. Síðan var farið að framleiða kvikmyndir til kynningar á landinu og slidesmyndir. Eftir því sem tímar liðu var svo farið út í að gera kynningarmyndbönd og gefa út kynningarefni á geisladiskum. Ferðaskrifstofan kom líka að útgáfu ferðabóka um Ísland og gaf út póstkort með landslagsmyndum. Aftan á þessum póstkortum voru upplýsingar um staðina á erlendum tungumálum. Lengi vel var allt efni, texti og myndefni, svart/hvítt, en síðar

var allt efni að sjálfsgöðu litprentað.”

EVROPA

“Landkynningarskrifstofum var komið á laggirnar erlendis og var sú fyrsta opnuð í London í samvinnu við Flugfélag Íslands og Eimskipafélagið sem sáu um flutning ferðamanna til og frá Íslandi. Verkefni þeirrar skrifstofu var að gefa upplýsingar um ferðalög til Íslands, annast kynningarstarfsemi í Bretlandi og víðar í Evrópu og vera í sambandi við ferðaskrifstofur og aðrar stofnanir sem tengdust ferðamálum.

Ferðaskrifstofa ríkisins hafði líka samvinnu við Norðurlöndin, sérstaklega Danmörku, um rekstur kynningarskrifstofa á meginlandi Evrópu, í Þýskalandi og víðar. Þjóðverjar hafa um langt árabil haft áhuga á að ferðast um Ísland og fljótlega eftir að Þorleifur hóf störf hjá Ferðaskrifstofunni leitaði hann með góðum árangri eftir ferðamönnum í Þýskalandi og öðrum þýskumælandi löndum auk Bretlands. Það sýndi sig líka fljótt að í Þýskalandi var markaður til þess að kynna Ísland sem ferðamannaland. Hingað komu bæði rithöfundar, blaðamenn, kvikmyndatökumenn og ljósmyndarar frá Þýskalandi fyrir tilstilli skrifstofunnar sem greiddi götu þeirra hér, enda um góða landkynningu að ræða. Það kom meðal annars oft í minn hlut að sinna þessu fólki og annast kynningar fyrir það. Sameiginlegar skrifstofur Íslands og Danmerkur breyttust er frá leið þannig að hvort land um sig fékk eigin skrifstofu.”

NORRÆN SAMVINNA AUSTAN HAFS OG VESTAN

“Utan Evrópu var samstarf Norðurlandanna enn nánara. Hvert þeirra var með sína eigin skrifstofu í New York en skrifstofurnar voru í sama húsnæði og höfðu sameiginlega afgreiðslu og símaþjónustu. Starfsmenn á skrifstofunum urðu fljótt varir við áhuga Bandaríkjamanna á að koma til Íslands en þeir litu alltaf á Ísland sem hluta af Skandinavíu og gera það reyndar enn. Þó að við værum ekki formlega með í þessum rekstri fengum við að láta kynningarefni okkar liggja þar frammi og nutum þess á þann hátt að við vorum aðilar að þessum norrænu samtökum.

Ég fór til New York til þess að kynna mér hvernig þessum málum væri háttað og hélt um leið smá námskeið fyrir starfsfólk þessara skrifstofa. Ég kynnti þeim sögu

lands og þjóðar til þess að þeir ættu auðveldara með að svara fyrirspurnum ferðamanna um Ísland. Í framhaldi af því var nokkru síðar gert samkomulag um að Íslendingar fengju formlega aðild að þessari aðstöðu og opnuðu sína eigin skrifstofu. Þessu fylgdi auðvitað ákveðinn kostnaður en Þorleifur var séður og kom málum þannig fyrir að við fengum talsvert mikið fyrir lítið! Ef ég man rétt náði hann því fram að kostnaður við sameiginlegar kynningar allra Norðurlandanna miðaðist við íbúatölu hvers lands og þar nutum við fámennisins. Ísland borgaði vitanlega fulla leigu fyrir sína skrifstofu, sem var reyndar ekki stór, og laun starfsmanns auk beins kostnaðar við sérstakar Íslandskynningar en aðeins 1% af heildarkostnaði við sameiginlegan rekstur og kynningar.

Ferðaskrifstofa ríkisins gekk snemma í ETC sem voru samtök opinberra ferðaskrifstofa í Evrópu. Mig minnir að það hafi verið á fyrsta eða öðru ári samtakanna, eða árið 1949. ETC ákvað að kynna Evrópu í Bandaríkjunum og áttum við aðild að þeim kynningum. Við sluppum reyndar líka afskaplega vel hvað varðar kostnað við aðild okkar að ETC. Í því tilviki var ekki einu sinni miðað við höfðatölu enda voru öll lönd Evrópu er voru innan OECD aðilar að samtökunum. Aðildarlöndin höfðu öll jafnt vægi í sameiginlegum kynningum og auglýsingum en gátu síðan með viðbótargreiðslum kynnt sig sérstaklega hvert um sig og þá undir hatti ETC. Mig minnir að við höfum lengi vel aðeins greitt einn dollar á ári fyrir að eiga aðild að samtökunum og þeirri kynningarstarfsemi sem þau stóðu fyrir. Svo kom reyndar að því eftir einhver ár að við lögðum það til sjálf að hækka þessa upphæð upp í tíu dollara eða e.t.v. hundrad! Þetta sýnir best hvað Þorleifur var lunkinn við að koma okkur á framfæri og ná um leið afskaplega hagstæðum kjörum.

Opnuð var kynningarskrifstofa í New York árið 1969, ef ég man rétt, í samvinnu við Loftleiðir en Ferðaskrifstofan hafði yfirleitt samvinnu við flugfélögin um rekstur kynningarskrifstofanna á þeirra markaðssvæði. Til að byrja með var einn starfsmaður á skrifstofunni en síðan var fjármagn til rekstrarins skorið niður og skrifstofunni lokað 1973 vegna fjárskorts. Þremur árum síðar, 1976, var skrifstofan í New York síðan opnuð á ný.

Það var í raun ekki fyrr en eftir að reglulegar flugsamgöngur hófust

milli Evrópu og Bandaríkjanna að Ferðaskrifstofan fór út í eiginlegt kynningarátak vestra. Loftleiðir höfðu þá hafið starfsemi og kynntu starfsemi sína á sama tíma í samvinnu við okkur. Þeir kynntu líka síðar svokallað “Stop Over” program sitt í samvinnu við Ferðaskrifstofuna en samkvæmt bandarískum lögum voru ákveðin takmörk fyrir því sem þeir máttu gera sjálfir í slíkum málum. Þeir flugu með farþegana og með þessari nýjung fengum við erlenda ferðamenn til þess að stoppa á leið sinni til og frá Bandaríkjunum og ferðast um Ísland. Loftleiðir voru fyrst og fremst flugfélag og það kom í okkar hlut að þjónusta farþegana sem stoppuðu hér í gegnum Kynnisferðir er stofnaðar voru af nokkrum ferðaskrifstofum í þessum tilgangi.

Um svipað leyti og skrifstofan í New York var opnuð hóf Ferðaskrifstofan samvinnu við Norðurlöndin um rekstur kynningarskrifstofu í Los Angeles þar sem unnið var að kynningarmálum fyrir öll Norðurlöndin. Auk þess átti Ferðaskrifstofan aðild að sölusýningum víða um heim og efnt var til kynninga á landi og þjóð í mörgum borgum, vestan hafs og austan. Fyrirtækjum gafst þarna kostur á að vera með kynningarbása þar sem þau gátu kynnt sig og selt þjónustu sína, t.d. ferðaskrifstofur, flugfélög og aðrir sem unnu að ferðaþjónustu og tóku á móti erlendum ferðamönnum hér á landi.

Oft var líka blaðamönnum frá ferðatímamarkaðum boðið að vera með en sýningarnar stóðu yfirleitt yfir í nokkra daga og í tengslum við þær var boðið upp á kynnisferðir, meðal annars til Íslands. Slíkar kynninga- og sölusýningar voru haldnar víðsvegar um heiminn; til dæmis í Bandaríkjunum, Bretlandi og í Þýskalandi í samvinnu við hin Norðurlöndin. Þannig varð Ferðaskrifstofan þátttakandi í starfsemi sem hún hefði ekki haft bolmagn til þess að standa ein fyrir. Ferðamálaráð Norðurlandanna fimm höfðu líka þó nokkra samvinnu sín á milli á ýmsum öðrum sviðum og þessi norræna samvinna skipti miklu máli.

Vest Norden ráðstefnurnar urðu síðan framhald af þessu. Þær eru enn við lýði og líklega það veigamesta sem eftir er af þessari norrænu samvinnu um ferðamál utan starfseminnar í New York og á öðrum fjarmörkuðum.

Allt kostaði þetta mikinn undirbúning og það var mikil vinna að koma þessari

starfsemi á laggirnar. Það þurfti að útbúa kynningarbæklinga og annað kynningarefni og haldnir voru vinnufundir þar sem menn komu saman til þess að fara yfir málin og skipuleggja það sem framundan var. Öll þessi landkynning var afar mikilvæg og skilaði verulegum árangri.

Stórir hópar ferðaskrifstofufólks frá Bandaríkjunum komu hingað á vegum Loftleiða. Yfirleitt voru þetta helgarferðir og við héldum kvöldnámskeið fyrir þetta fólk. Við sýndum því landkynningarmynd og svo var fluttur fyrirlestur um land og þjóð sem lengi vel var eitt af þeim verkefnum sem ég sá um. Við tókum líka á móti blaðamönnum sem komu hingað bæði í hópum og einir sér. Það var því alltaf nóg um að vera. Ég vann sjaldan lengi við sömu verkefni og var alltaf að takast á við eitthvað nýtt þar sem þróunin var svo ör.”

MINJAGRIPAVERSLANIR – EDDUHÓTEL – AFGREIÐSLA SÉRLEYFISBIFREIÐA

Auk lögboðinna verkefna hafði Ferðaskrifstofa ríkisins með höndum ýmis önnur verkefni til þess að afla tekna en framlag ríkisins dugði engan veginn til þess að standa undir rekstri skrifstofunnar:

“Meðal þess sem Ferðaskrifstofan gerði til þess að afla aukinna tekna var að stofna minjagripaverslun í Reykjavík og síðar einnig á Keflavíkurflugvelli. Á þessum tíma var hins vegar lítið um góða minjagrip. Snemma kom því til samstarfs milli Ferðaskrifstofu ríkisins og Heimilisíðnaðarfélags Íslands. Sú samvinna leiddi til þess að ákveðið var að efna til samkeppni um gerð minjagripa og voru veitt verðlaun fyrir þá sem þóttu bestir. Markmiðið var að hvetja til þess að útbúnir yrðu minjagripir úr íslensku hráefni sem síðan yrðu seldir í minjagripaverslunum. Þetta gekk ágætlega og mikið barst af munum sem reyndar voru misjafnir að gæðum. Smám saman tóku aðrir aðilar við sér og fóru að framleiða minjagripa enda kom fljótlega í ljós að það var markaður fyrir sölu minjagripa og eftirspurn eftir þeim var mikil sem ýtti enn frekar undir framleiðslu þeirra.

Heimilisíðnaðarfélagið ákvað síðan að setja upp eigin verslun með sölu á íslenskum minjagripum og ullar- og skinnvörum. Ferðaskrifstofan dró sig þá út úr samstarfinu en hélt áfram að reka sína eigin verslun í Reykjavík og á Keflavíkurflugvelli og keypti vörur af

Heimilisíðnaðarfélaginu og fleirum. Í tengslum við rekstur minjagripaverslananna kom Ferðaskrifstofan að útgáfu myndabóka um Ísland, gerð póstkorta og slidesmynda og ýmsu fleiru sem hentaði til landkynningar en gaf skrifstofunni jafnframt ákveðnar tekjur.

Ferðaskrifstofan hafði töluverðar tekjur af minjagripaversluninni á Keflavíkurflugvelli. Íslenskur markaður fór síðan fram á að taka þetta verkefni yfir og var Ferðaskrifstofunni gert að loka sinni verslun. Íslenskum markaði var ætlað samkvæmt reglugerð að greiða sérstakt gjald sem átti að renna til Ferðaskrifstofunnar. Ákveðið var að reikna út meðaltalsársveltu af rekstri minjagripaverslunarinnar á Keflavíkurflugvelli og út frá því var ákveðin föst krónutala sem skyldi renna til Ferðaskrifstofu ríkisins. Þessi upphæð varð fljótlega að litlu sem engu enda mikil verðbólga á þessum árum auk þess sem féð innheimtist bæði seint og illa. Að lokum var ákveðið að fella þetta gjald alveg niður.

Þegar Ferðamálaráð í núverandi mynd var stofnað 1977 var ákveðið í lögum að 10% af árlegu söluverðmæti Friðhafnarinnar á Keflavíkurflugvelli færu í ákveðinn sjóð. Ætlunin var að þetta fé skiptist í þrjá hluta. Í fyrsta lagi átti það að fara til landkynningarmála Ferðamálaráðs, í öðru lagi til Ferðamálasjóðs og í þriðja lagi var ætlunin að nota það til styrkveitinga. Fljótlega risu reyndar deilur um hvernig ætti að haga útreikningi á þessu fé en menn voru ekki á einu máli um hvernig það skyldi gert.”

EDDUHÓTEL

“Rekstur Edduhótelanna var annað verkefni sem Ferðaskrifstofan réðst í til að afla aukinna tekna en líklega hefur á þeim árum fát staðið ferðastarfsemi hér á landi meira fyrir þrífum en skortur á gistirými og Edduhótelin voru mikil og góð viðbót við þann fátæklega hótelnkost sem var í landinu. Ákveðið var að reyna eftir mætti að nýta allar heimavistir sem gististaði fyrir ferðamenn. Mig minnir að í fyrstu hafi þetta byrjað á Laugarvatni en á þeim tíma vantaði meiri gistiaðstöðu þar en í boði var á staðnum, meðal annars vegna hestaferða er Ferðaskrifstofa ríkisins hafði komið af stað. Edduhótelin komu til af illri nauðsyn en þau breyttu miklu og voru eitt af því sem Þorleifur kom á laggirnar.

Reyndar hentuðu alls ekki allar heimavistir á landinu undir þennan rekstur.

Margar gömlu vistirnar voru ekki til þess fallnar að vera gististaðir fyrir ferðamenn þar sem húsakynni voru ekki heppileg og rúmin oft bæði stutt og mjó enda heimavistirnar fyrst og fremst miðaðar við þarfir barna og unglinga. Þegar kom að byggingu nýrra heimavista var mælt til þess af hálfu yfirvalda að þær yrðu þannig úr garði gerðar að hægt væri að nýta þær til hótellekstrar. Þessi nýbreytni kom bæði skólunum og íslenskum ferðaiðnaði til góða. Skólarnir fengu greidda leigu og heimavistirnar voru oft lagfærðar og endurbættar til þess að mæta þörfum ferðamanna og skólarnir nutu góðs af því.

Í þriðja lagi annaðist Ferðaskrifstofan á árunum frá 1947-1956 afgangi sérleyfis- og hópferðabifreiða. Það verkefni féll að mörgu leyti ágætlega inn í starfsramma skrifstofunnar á þessum tíma, sérstaklega hvað varðar skipulagningu ferðalaga bæði fyrir Íslendinga og erlenda ferðamenn.

Allir þessir þættir styrktu og eflðu starfsemi og gerðu Ferðaskrifstofunni auðveldara fyrir að sinna þeim verkefnum sem henni var gert að annast samkvæmt lögum. Árið 1965 voru sett ný lög um ferðamál en í þeim var ákveðið að Ferðaskrifstofa ríkisins héldi áfram starfsemi sinni. Jafnframt var þá fyrst lögfest að hún ræki minjagripaverslanirnar áfram og starfrækti Edduhótelin.”

TEKJUR OG GJÖLD

Mikið skorti á að Ferðaskrifstofa ríkisins hefði nægilegt fjármagn til þess að standa undir kostnaði við reksturinn. Opinber framlög voru fá og smá og skilningur stjórnvalda á mikilvægi þeirra verkefna sem Ferðaskrifstofan hafði með höndum misjafn. Á fyrstu árunum var Ferðaskrifstofunni ætlaður sérstakur tekjustofn til landkynningar og fyrirgreiðslustarfsemi, svokallað Ferðaskrifstofugjald:

“Um var að ræða gjald sem lagt var á áætlunarbifreiðar sem fóru um landið. Það skilaði sér illa til skrifstofunnar og var fljótlega tekið í annað. Í framhaldi af því fékk skrifstofan ákveðna upphæð af fjárlögum sem var reyndar lítil og dugði engan veginn til. Skilningur stjórnvalda var því oft lítill og baráttan við að afla fjár til rekstrarins mikil.

Skrifstofan hafði oft lítið fé til ráðstöfunar og kom því á laggirnar ýmsum nýjungum í fjárflyunarskyni. Á árunum 1946-1954 var framlag hins opinbera rúmlega 125.000 krónur á ári að meðaltali

en annað aflagé Ferðaskrifstofunnar var þá 300.000 krónur að jafnaði. Möguleikar á landkynningum takmörkuðust af þessum tveimur þáttum, opinberu fé og sértekjum skrifstofunnar en eigið aflagé kom í gegnum sölu á ferðum, minjagripum, póstkortum og einhverju fleiru.

Bæði Ferðaskrifstofa ríkisins og Ferðamálaráð fengu fé af fjárlögum en þó að ákveðin væri föst upphæð samkvæmt lögum breyttist hún oft og lækkaði. Miklu máli skipti því að sýna útsjónarsemi við að verða sér úti um meira fé til starfseminnar. Þegar Ferðamálaráð var stofnað var ákveðið að það tæki landkynningarmálin yfir og var Ferðaskrifstofunni eftir það ætlað að afla eigin fjár til sinnar starfsfemi og láta starfsemina standa undir sér.”

GJALDEYRISHÖFT

Gjaldeyrishöft settu ferðmálum hér lengi vel þröngar skorður:

“Á þessum árum var afskaplega erfitt að fá gjaldeyri og almenningur fékk yfirleitt takmarkað gjaldeyrisleyfi til ferðalaga og þá meðal annars gegn framvísunar skattakvittana. Í þessu sambandi er mér minnstæð ein ferð til Spánar sem mig minnir að hafi verið farin í kringum 1950-1952. Íslendingar stunduðu saltfiskviðskipti við Spánverja og það hafði myndast töluverð gjaldeyrisinneign á Spáni þar sem lítið var um innflutning og kaup á vöru þaðan til Íslands. Ákveðið var því að efna til Spánarferðar með Heklu og nýta þennan uppsafnaða gjaldeyrisforða. Fengu farþegar sem komust í þessa ferð því lítt takmarkaðan gjaldeyri.

Sigt var til Bilbao og komið víðar við á Spáni. Ég var með í ferðinni, var gjaldkeri og hafði með þessa miklu gjaldeyrisneign að gera. Ferðin var mikið ævintýri og gekk vel að selja í hana. Mönnum þótti spennandi að komast í hópferð til Spánar og ekki síður að geta fengið nær ótakmarkaðan gjaldeyri á tímum mikilla gjaldeyrishafta.

Svokallaðar “Skiptiferðir” hófust snemma. Oftast voru þær að frumkvæði félagasamtaka, bæði hér heima og erlendis, sem leituðu til Ferðaskrifstofu ríkisins eftir fyrirgreiðslu. Fengin var leiguflygútlátt til þess að fljúga út – oftast til Norðurlandanna – með félagi í þessum samtökum. Ferðaskrifstofan sá síðan um að selja í þau sæti sem umrædd samtök höfðu ekki bókað. Ytra var vélin fyllt af erlendum ferðamönnum sem flogið var með hingað til dvalar. Ef ég man rétt var fyrsta ferðin

farin til Stokkhólms í sambandi við norrænt ritþing. Síðan var farið til Helsinkí í nokkur ár í röð og þó nokkrar ferðir voru farnar til Noregs. Þetta voru mjög vinsælar ferðir og mæltust vel fyrir.

Til þess að komast hjá þeim vanda sem fylgdi gjaldeyrishöftunum þegar þau voru í algleymingi var sá háttur hafður á að erlendu félagasamtökin greiddu kostnað af dvöl íslensku hópanna erlendis og íslensku samtökin greiddu síðan ferðakostnað erlendu hópanna hér á landi. Þetta breyttist svo þegar skipulag á gjaldeyrismálum komst í betra lag.

Erlendu ferðamennirnir ferðuðust um landið, fóru á þessa hefðbundnu staði eins og Þingvöll og að Gullfossi og Geysi og jafnvel lengra. Að Gullfossi og Geysi og á Þingvelli var hægt að komast vandræðalaust með góðu móti en lengri ferðirnar gátu hins vegar verið mikill höfðuverkur þegar um stóra hópa var að ræða. Vegirnir voru lélegir og hótélkostur takmarkaður. Hótelin voru bæði fá og ekki stór og við gripum til þess ráðs að skipta hópunum upp í nokkra smærri hópa sem fóru á mismunandi áfangastaði. Öðruvísi gátum við ekki séð til þess að hægt væri að hýsa alla farþegana á hóteli. Hótélkostur í Reykjavík var heldur ekki mikill. Aðeins Hótel Borg, Hótel Skjaldbreið, Hótel Vík og Gamli Garður ef ég man rétt. Um aðra gististaði var ekki að ræða í Reykjavík lengi vel og enn færri utan Reykjavíkur.

Um tíma var reyndar töluvert um að boðið væri upp á gistingu fyrir ferðamenn í heimahúsum. Þeir sem stóðu fyrir þessari heimagistingu voru margir hverjir tregir til þess að láta Ferðaskrifstofuna hafa milligöngu um að útvega gesti. Fólk var að þessu til þess að útvega sér gjaldeyri og vildi eiga bein viðskipti við ferðamennina en ekki láta Ferðaskrifstofuna hafa milligöngu um málið og fá þá greitt í íslenskum krónum fyrir þjónustu sína. Reyndar hafa trúlega einhverjir þeirra sem mest umsvif höfðu skilað inn gjaldeyri en ég held að það hafi ekki verið almennt þó að það hafi raunar á þessum árum verið algerlega ólöglegt að hafa undir höndum erlendan gjaldeyri.

Seinna var svo farið að skipuleggja fleiri ferðir fyrir Íslendinga. Nokkar þessara ferða voru skógræktarferðir til Noregs í samvinnu við skógræktarfélag hér heima og ytra. Norðmenn komu hingað í gróðursetningarferðir og Íslendingar fóru þangað í sama skyni, að minnsta kosti að einhverju leyti. Ég man líka eftir einni ferð

með Karlakórinn Geysi og fleiri hópferðir ýmissa félagasamtaka voru farnar á þessum árum. Hingað kom líka farþegaskip frá Noregi í sambandi við Reykholtshátíðina og Íslendingar sigldu auk þess út með Heklu og heimsóttu Íslendingaslóðir í Noregi.

Smátt og smátt fjölgðum við ferðum og fórum víðar. Ferðaskrifstofan skipulagði til dæmis snemma hópferðir í rútum um Evrópu sem voru mjög eftirsóttar og vinsælar. Rútubíllarnir voru fluttir héðan með skipum þar sem gjaldeyrir var af skornum skammti og dýrt að leigja bíla úti. Einnig kom fyrir að leigðar voru rútur sem íslenskir aðilar voru að festa kaup á erlendis. Voru þær síðan síðan fluttar hingað heim að ferð lokinni. Í þessum fyrstu ferðum þurfti Ferðaskrifstofan að fá hluta af gjaldeyri farþeganna til þess að standa undir sínum kostnaði við hótél, flutninga og annað sem til féll. Gjaldsyrifirvöld sáu um þetta og létu farþegana hafa sitt eftir að hlutur Ferðaskrifstofunnar hafði verið dreginn frá.

Ein ástæðan fyrir því hvað þessar skipulögðu hópferðir til útlanda voru vinsælar hefur vafalaust verið tungumálaerfiðleikar. Almennur talaði ekki mikið erlend mál á þessum árum og naut þess að ferðast erlendis í skipulögðum hópferðum undir góðri fararstjórn.

SKEMMTIFERÐASKIP

Þjónusta við skemmtiferðaskip var veigamikill þáttur í rekstri Ferðaskrifstofu Ríkisins:

“Fyrstu árin voru það mest ferðamenn frá Bandaríkjunum sem komu með skemmtiferðaskipunum og skipulagði skrifstofan ferðir um landið fyrir þá. Á þeim árum voru rúturnar gamlar og úr sér gengnar þannig að við gripum til þess ráðs að nota leigubíla fyrir farþegana. Því fylgdi töluvert umstang og þetta var flókið mál þar sem ekki komust nema fáeinir farþegar fyrir í hverjum bíl. Mest var hægt að koma fyrir fjórum farþegum en þegar um dýrustu skemmtiferðaskipin var að ræða var hámark að þrír farþegar væru í hverjum bíl og stundum voru þeir jafnvel aðeins tveir. Bílstjóranir töluðu fæstir ensku þannig að bílaflothanum var skipt upp og hafðir um það bil sjö bílar í samfloti með einn leiðsögumann. Þessir sjö bílar stoppuðu allir á sama stað og leiðsögumaðurinn hljóp á milli og sat í bílunum til skiptis. Þetta gat stundum reynst snúið enda þurftum við einu sinni að nota hundrað og fimmtíu bíla

sem var nánast allur leigubifreiðakostur bæjarins og meira til. Seinna bættust við skemmtiferðaskip frá Evrópu.

Með árunum urðu skipin stærri en sem betur fer voru þá komnar betri rútur, enda þuftum við ekki að notast við leigubíla nema í fáein ár. Lengi vel var það þannig með bandarísku skemmtiferðaskipin að hér var fyrsti viðkomustaðurinn eftir að þau létu úr höfn vestra. Farþegar höfðu því verið lengi í hafi og fóru allir í land og í einhverjar skoðanaferðir. Síðan héldu skipin áfram, oftast til Skandinavíu. Þegar líða tók á ferðina voru farþegar ekki jafn áfjáðir í að komast í land og nenntu því varla undir lokin eftir því sem fararstjórar um borð sögðu okkur. Ásóknin í skoðanaferðir var því langmest hér á landi. Við urðum að bjóða upp á nokkrar mismunandi ferðir þó að mestur áhugi hafi verið að sjá Gullfoss og Geysi.

Oft var mikið þúsluspil að koma þessum ferðum heim og saman. Farþegar voru til dæmis stundum það margir að nauðsynlegt reyndist að tví- og þrisjetja þegar sest var að snæðingi. Við skipulögðum þær líka stundum þannig að farþegar úr einni rútunni borðuðu á Laugarvatni, úr annari á Geysi og þeirri þriðju á Gullfossi. Það var því töluvert skipulagsvinna á bak við þessar ferðir.”

LITID TIL BAKA

Ragna vann hjá Ferðaskrifstofu ríkisins um þrjátíu ára skeið, lengst af sem skrifstofustjóri. Árið 1977 hóf hún störf hjá Ferðamálaráði en það ár tóku gildi ný lög um Ferðamálaráð. Samkvæmt þeim varð Ferðamálaráð sérstök stofnun með skilgreint hlutverk og tók yfir ýmis verkefni sem áður höfðu verið á hendi Ferðaskrifstofu ríkisins. Meðal þeirra voru landkynningarmálin sem Ragna þekkti vel til eftir að hafa starfað um langt árabil að þeim málaflokki. Ragna vann hjá Ferðamálaráði til ársins 1990 og var skrifstofustjóri stofnunarinnar:

“Hjá Ferðamálaráði vann ég aðallega að landkynningarmálum og tók á móti fulltrúum erlendra ferðaskrifstofa og blaðamönnum sem hingað komu. Störf mín hjá Ferðamálaráði voru að mestu leyti beint framhald af því sem ég hafði verið að vinna við hjá Ferðaskrifstofu ríkisins.”

Rögnu vefst tunga um tönn þegar hún er beðin að svara hvað sé henni eftirminnilegast frá störfum sínum að ferðamálum í nær hálföld en segir svo:

“Ég veit eiginlega ekki hvað ég á að

segja. Breytingarnar hafa verið ótrúlega miklar, bæði hvað varðar samgöngur og alla aðstöðu til þess að taka á móti og sinna ferðamönnum. Það varð líka mikil breyting þegar gjaldeyrishöftum var aflétt en þessi takmarkaði gjaldeyrir setti töluverðar skorður og gerði öllum erfitt fyrir. Ferðamannatíminn hefur líka lengst. Áður fyrr stóð hann kannski yfir í sex til átta vikur yfir sumarmánuðina og þá var geysilega mikið að gera.

Oft byggðist þessi starfsemi mikið á sumarvinnu ungs fólks sem var í skóla á vetrum og leiðsögumenn voru yfirleitt kennarar í sumarleyfi. En eftir því sem samgöngur hafa orðið tíðari og auðveldari og veitinga- og gístaðstaða batnað hefur ferðamannatíminn lengst og ferðamannaíðnaðurinn eflst sem atvinnugrein. Kynningarstarfið hefur líka haft töluvert að segja.

Lengi vel var Reykjavík ákveðinn flöskuháls þar sem gistirými í borginni var svo takmarkað en það hefur breyst. Það er því margt sem hefur breyst og erfitt að nefna eitthvað eitt sem mér er minnisstæðara en annað.” ❄