

Í ferðamálunum í meira en fjörutíu ár

Steinn Lárusson var ungur þegar hann hóf afskipti af ferðamálum á Íslandi og hefur síðan komið víða við. Hann tók þátt í “Lönd og leiðir” ævintýrinu á sínum tíma, var lengi framkvæmdastjóri Ferðaskrifstofunnar Úrvals, forstöðumaður Flugleiðaskrifstofa í Osló og Lundúnum og nú er aðalverkefni hans að fá hingað ferðamenn frá Asíulöndunum.

Þótt Steinn Lárusson sé ekki gamall maður hefur nafn hans verið tengt ferðamálum á Íslandi í áratugi enda hefur hann komið víða við á þeim vettvangi. Steinn er borinn og barnfæddur Reykvíkingur elstur fimm barna Þórunnar Kjartansdóttur og Lárusar Blöndal bóksala. Steinn segir að það hafi sennilega flestir reiknað með því að hann myndi feta í fótspor föður síns og gerast bóksali og hann hafi flýtt sér í gegnum það sem hann kallar “vérlitunarskólann”, þ.e. Verslunarskóla Íslands en frá honum lauk hann verslunarprófi. “Þegar því var lokið taldi ég mig ekki hafa tíma til meiri lærdóms því þá var ég orðinn verslunarstjóri í bókabúðinni í Aðalstræti, í Vesturveri eins og það hét þá, en var betur þekkt sem Moggahúsið. Þetta var árið 1962 og var strax í nógu að snúast.

Kunnugir segja að Steinn hafi haft ótvíræða hæfileika sem bóksali. Í jólaösinni hafi hann jafnvel afgreitt hjóra í einu og samt gefið sér tíma til þess að spjalla. En bóksalan átti þó ekki fyrir honum að liggja.

“Þegar ég var búinn að vera þarna í þrjá mánuði kom til mín gamall félagi úr skátunum, Ingólfur Örn Blöndal. Hann hafði tveimur árum áður stofnað Ferðaskrifstofuna Lönd og leiðir sem var í mikilli sókn. Erindi Ingólfs var að kanna hvort ég vildi koma til ferðaskrifstofunnar og gerast jafnframt meðeigandi. Ég var ekki alveg á því í byrjun en fór svo að skoða málið og sá að þarna var mikið um að vera og málið allt spennandi. Er ekki að orðlengja það að ég sló til og hef verið í ferðabrasanum nær óslitið síðan. Fyrstu árin vann ég þó í bókabúðinni á veturna en var í ferðamenskunni á sumrin.”

MIKIL GERJUN Í FERÐAMÁLUNUM

Þegar Steinn hóf störf hjá Lönd og leiðum var mikil gerjun í ferðamenskunni á

Íslandi. Ferðum Íslendinga til útlanda fjölgaði stöðugt og þar var farið að líta til nýrra ferðamöguleika og nánast varð bylting í heimsóknnum erlendra ferðamanna til Íslands sem komu hingað bæði með flugvélum og skipum. Verið var að byggja og taka í notkun ný hótél á Íslandi og auka þannig möguleikana á betri þjónustu við ferðamenn. Sem sagt – allt var á fleygiferð.

Lönd og leiðir höfðu í fyrstu skrifstofu sína á jarðhæð í Tjarnargötunni þar sem Hapdrætti Háskóla Íslands er nú til húsa. “Við fluttum svo fljótlega í Aðalstrætið, í gamalt hús sem var á milli Morgunblaðshallarinnar og Fjalakattarins og var kallað Langibar. Þetta hús var einkennilegt í laginu. Var nánast eins og renna milli hinna húsanna. Þarna vorum við fyrst í sambylí við úramangara en fengum svo allt húsplássíð.”

“Já, það var mikið um að vera og sumt kom upp í hendurnar á manni. Þar nefni ég Surtseyjargosið 1963. Allir sem vettlingi gátu valdið vildu sjá þann einstæða viðburð og það varð hálfgerð Klondike-stemming í ferðabrasanum. Við leigðum allar flugvélar sem hægt var að fá. Þar var náttúrulega um að ræða DC-3 flugvélar sem þá voru notaðar í innanlandsflugið en auk þess fengum við Viscount og DC – 6B vélar til þess að fljúga fyrir okkur. Við Ingólfur vorum báðir allt í öllu en fljótlega komst á sú verkaskipting milli okkar að ég sá um móttöku erlendra ferðamanna og ferðir innanlands en hann annaðist ferðir Íslendinga til útlanda. “Út úr landi” með Lönd og leiðir var það kallað.

“Á þessum tíma kom Sigurður Magnússon sem titlaður var blaðafulltrúi Loftleiða til okkar. Hann var með þá hugmynd að bjóða farþegum sem ferðudust með Loftleiðum á Norður – Atlantshafsleiðinni að hafa viðdvöl á Íslandi. “Stop over” var þetta prógramm kallað og hann vildi fá okkur í samstarf að þjóna þessum farþegum og sjá um ferðir þeirra hérlendis. Þetta var vissulega spennandi en um leið krefjandi verkefni. Á þessum tíma var hótelplass í Reykjavík mjög takmarkað og því ekki hægt að taka á móti nema tiltölulega fáum viðdvalargestum hverju sinni. Hótelin sem um var að ræða voru náttúrulega Hótel Borg, sem var besta



hótelið, City Hótel, Hótel Skjaldbreið, Hótel Vík og kannski einhver fleiri. Hótel Saga komst svo fljótlega í gagnið en algjör bylting á þessu sviði var þegar Hótel Loftleiðir var tekið í notkun en það var langstærsta hótelið og gat tekið á móti um 200 gestum.”

SIGURÐUR VAR STÓRBROTIN PERSÓNA

Þeir sem voru í ferðamálum á þessum tíma minnst flestir á Sigurð Magnússon. Steinn Lárusson var spurður að því hvort hann hefði kynnst Sigurði persónulega.

“Já, svo sannarlega,” segir Steinn. “Sigurður var algjör brjótur, ef svo má að orði komast og stórkostlegur persónuleiki og brautryðjendastarf hans í íslenskum ferðamálum verður örugglega seint fullmetið. Sumir sögðu að Sigurður liti stórt á sig og væri allt að því hrokafullur en það var ekki hlið sem ég kynntist hjá honum. Ef ég ætti að lýsa honum í örfáum orðum væri það með því að segja að hann hefði verið eldklár og duglegur. En hann sagði fólki meiningu sína og það umbúðalaust. Sigurður var mikill Loftleiðamaður og unni sér ekki hvíldar við að vinna því fyrirtæki vel og þegar hann lagði af stað með eitthvað eins og t.d. “Stop over” gat fátt stöðvað hann. Þegar Loftleiðir og Flugfélag Íslands sameinuðust árið 1973 treysti hann sér ekki til þess að sinna starfi sínu lengur og ég held því hiklaust fram að það hafi verið mikill skaði að missa hann

frá flugfélögunum. Hann varð þá forstjóri Ferðaskrifstofu ríkisins en ég held að það starf hafi ekki hentað honum. Það var ekki hans “cup of tea”. Þá þurfti hann að fara að glíma við peningamál og rekstur, það var ekki hans sterka hlið og ugglaut leiddist honum að glíma við embættismenn sem honum fannst vera þröngsýnir og hægfara. Um það leyti sem Sigurður varð forstjóri Ferðaskrifstofu ríkisins var gerð úttekt á ferðamálum á Íslandi á vegum Sameinuðu þjóðanna og ef ég man rétt þá var það einhver Pakistani sem stjórnaði því verki. Úr varð heljarmikil skrifinska og útgáfa á dodranti. Þá sá Sigurður sér leik á borði að fá Kjartan,bróður minn, til sín til þess að annast sem mest rekstur Ferðaskrifstofu ríkisins og var það upphafið að löngum ferli Kjartans í ferðamálum. Sigurður kallaði hann fulltrúa sinn en vafalaust hefði hann verið kallaður aðstoðarforstjóri eða eitthvað ennþá finna núna. Sumt af því sem Sigurður gerði hjá Ferðaskrifstofunni var hið besta mál. Þar má nefna eflingu Eddu hótélanna og fleira.

HVALSKURÐURINN ÞÓTTI SPENNANDI

Eftir að Lönd og leiðir gerðu samning um þjónustu við “Stop over” farþega Loftleiðir jókst innanlandsstarfsemi fyrirtækisins verulega.

“Þetta varð til þess að við fórum að vera með daglegar skoðunarferðir bæði það sem kallad var “Citysight tour” og ferðir

“Þetta varð til þess að við fórum að vera með daglegar ferðir bæði um Reykjavík og nágrenni og til Gullfoss og Geysis. Fyrst 6 – 7 mánuði á ári en síðar var komið svo að við héldum þessum ferðum úti allt árið. Þetta var stundum erfitt ekki síst vegna þess að við vissum aldrei hve farþegarnir yrðu margir. Stundum var allt yfirfullt en í annan tíma sárafáir. Á þessum tíma voru fáir Íslendingar sem höfðu menntun sem leiðsögumenn eða höfðu áhuga á því starfi og hópferðabílar voru líka flestir gamlir og lélegir. Við gerðum samning við Guðmund Jónasson og ég held að það sé ekki orðum aukid að þessi þjónusta átti töluverðan þátt í uppbyggingu þess fyrirtækis. En þrátt fyrir ýmsa annmarka tókst “Stop Over” prógrammið vel alveg frá upphafi. Erlendir ferðamenn flæddu inn í landið og skildu eftir sig töluverðar tekjur. Flestir stoppuðu aðeins í einn sólarhring en aðrir í tvo eða þrjá. Það var farið í borgarferð með þá sem stoppuðu styst en með hina var farið

í ferð að Gullfoss og Geysir. Þá má ekki gleyma því að oft var farið með ferðamenn upp í Hvalfjörð þar sem þeir fengu að líta hvalskurð en það þótti mjög spennandi.”

En móttaka og þjónusta við Loftleiðifarþegana var sannarlega ekki eina þjónustustarfsemin hjá Lönd og leiðir við erlenda ferðamenn heldur var alhliða ferðaþjónusta innanlands byggð upp af miklum krafti. Hvernig var unnið að sölu- og kynningamálum erlendis?

ÞJÓÐVERJAR FYRSTIR OG FJÓLMENNASTIR

“Þetta vatt upp á sig smátt og smátt. Ingólfur Blöndal var hálfur Þjóðverji og hafði viss sambönd í Þýskalandi. Ég held að það sé óhætt að segja að við vorum ötulir að koma á samböndum, sóttu ferðakaupstefnur og reyndum að útvíkka þann hring sem við höfðum. Miklu munaði þegar við komumst í samband við Valdimar Fast en hann rak ferðaþjónustu í Hamborg og var mikill Íslandsvinur. Því má heldur ekki gleyma að þá þegar voru í Þýskalandi virk félög sem höfðu aukin tengsl við Ísland á stefnuskrá sinni. Meðal þeirra var félag sem starfaði í Köln en fornaður þess var Max Adenauer, sonur Adenauers kanslara. Einhvern veginn var það þannig að tengsl við Ísland og Íslendinga voru innmúruð í marga Þjóðverja. Má vera að það hafi verið leyfar frá fyrri tíma þegar litið var á Ísland sem merkilegt land, land arianna. Það er staðreynd að mun auðveldara er að fá ferðamenn frá þeim þjóðum sem vita eitthvað um landið sem þeim er boðið að heimsækja heldur en þeim sem vita ekki neitt. Alla vega þarf kynning í slíkum löndum að vera allt öðru vísi. Umsvifin voru mest í Þýskalandi – Þjóðverjar voru fyrstu raunverulegu ferðamennirnir sem hingað komu. Auðvitað kom fólk af öðru þjóðerni líka. Danir og Norðmenn fjölmenntu t.d. á svonefnd vinabæjamót og við fengum líka allmarga Breta sem komu hingað á vegum Ferðaskrifstofu Geirs Zoëga sem hafði umboðið fyrir bresku ferðaskrifstofuna Cooks. Það voru svolítið öðru vísi ferðamenn. Höfðu meiri fjárráð og ferðuðust á eigin vegum.

Á fyrstu árunum sem efnt var til hópferða innanlands var um 80% af farþegunum Íslendingar,” segir Steinn. “Það komu einn og einn Þjóðverji í ferðirnar, aðallega konur og ég minnst þess að þar var aðallega um að ræða þýskar gangastúlkur á Landakotspítala. En þetta breyttist hratt

og eftir um fimm ár sást varla Íslendingur í þessum ferðum.”

Ferðirnar innanlands voru af mörgum toga. Vinsælstar voru ferðirnar til þess svæðis sem nú er kallaður “gullni hringurinn,” þ.e. Þingvellir, Gullfoss og Geysir einnig var farið í hálendisferðir sem skipulagðar voru af Guðmundi Jónassyni. “Í þeim ferðum var gíst í tjöldum og allur ferðamáti var heldur frumstæður. Þá voru engin salernisaðstaða né möguleikar að losa sig við sorp og því ekki að leynd að á helstu áfangastöðunum var umgegni ekki eins og best verður á kosid. En ferðamönnunum fannst þetta vera ævintýri og voru hinir ánægðustu þótt á ýmsu gengi í ferðunum.”

Steinn rifjar það upp að veitingaþjónustan úti á landi var af skornum skammti á þessum árum:

“Ferðaskrifstofa ríkisins hafði verið með tvær eða þrjár ferðir á viku til Gullfoss og Geysis en þegar við fórum að vera með daglegar ferðir þangað jókst ferðamannastraumurinn verulega og kallaði auðvitað á verulega aukna þjónustu á þessum stöðum. Ferðamennirnir borðuðu í Íþróttahúsi Sigurðar Greipssonar í Haukadale og það var líka lítill veitingastaður við Gullfoss. Þegar hann var lagður af voru hins vegar sett upp laus klósett á svæðinu, sennilega þau fyrstu á landinu. Síðar kom svo til matsölustaður á Flúðum sem var mikið notaður. Hann var settur upp í félagsheimilinu og jafnframt komið upp gístaðstöðu í heimavist skólans þar. Það var maður að nafni Ingólfur Pétursson sem dreif þetta áfram af dugnaði og krafti og bjó raunar Flúðir til sem ferðamannastað.”

Steinn segir að á árunum 1966 – 1967 hafi einnig hafist ferðir til Mývatns. “Þá var flogið til Akureyrar snemma morguns, ekið þaðan til Mývatns, aftur til Akureyrar og síðan flogið aftur til Reykjavíkur um kvöldið. Þeir sem fóru í þessar ferðir þurftu að vakna eldsnemma á morgnana og komu ekki aftur fyrr en seint á kvöldin. Sannarlega erfðir og strangir túrar og fólkid var orðið lúid þegar það kom úr þeim.”

Enn Mývatnsferðirnar voru ekki einu ferðirnar sem Lönd og leiðir stóðu fyrir nyrðra.

“Á þessum árum keyptum við og rákum fjallabifreið af Dodge Weapon gerð þarna fyrir norðan. Þá var farin ein ferð vikulega kringum Mývatn og tvær ferðir í viku upp í Öskju og einhverjar aðrar ferðir um hálendið. Þetta voru mjög vinsælar ferðir, mest sóttar af útlendingum. Öskjuferðir

voru fátíðar á þessum árum enda um algjöra vegleysu að ræða. Reyndar heyrði ég í fréttum fyrir skömmu að menn voru að kvarta yfir veginum til Ösku og sögðu að ekkert væri gert fyrir hann og rúturnar sem þangað færu hristust í sundur. En Weapoinn stóð sig vel í þessum ferðum í gamla daga en ekki var farið hratt yfir. Annars var það svo að hálendisferðirnar voru flestar farnar með Guðmundi Jónassyni sem m.a. skipulagði ferðir fyrir okkur í Þórsmörk og Landmannalaugar.”

Steinn er beðinn að segja frá kynnum sínum af Guðmundi Jónassyni.

“Guðmundur Jónasson var mjög merkilegur maður að mínum dómi. Hann talaði t.d. engin tungumál en samt skildu hann allir. Viðmót hans og nærvera var þannig að allir ferðamenn sem með honum fóru komu ánægðir úr túrnum. Það var mjög gott að eiga viðskipti við Guðmund og allt sem hann lofaði stóð eins og stafur á bók. Guðmundur var í essinu sínu þegar hann settist undir stýri á stórum truck og stefndi til fjalla. Honum fannst best að láta öðrum eftir viðskiptin, leiddist að standa í þeim. En oft var mikið að gera hjá honum á þessum árum. Hann var með farþegaflutningana fyrir Loftleiðir milli Reykjavíkur og Keflavíkur sem oft fóru fram á nóttunni og síðan þurftu rúturnar hans að vera tilbúnar til að fara með ferðamannahópa morguninn eftir. Ég held að Guðmundur hafi ekki ekið rútnum nema í undantekningatilvikum. Ég held að ef hann þurfti að fara eitthvað innanbæjar sem utan þá fór hann á truck. Það voru hans bílar.”

REGINA MARIS VARD BANABITINN

Þessu næst var Steinn spurður um þann þátt starfseminnar hjá Lönd og leiðir sem sneri að utanlandsferðum Íslendinga.

“Skipulag ferða Íslendinga til útlanda var snar þáttur í þjónustu fyrirtækisins og varð að lokum banabiti þess,” segir Steinn. “Við vorum raunar aldrei mikið í sólarlandaferðunum en sinntum þess í stað ferðum til annarra staða í Evrópu og svokölluðum borgarferðum sem voru þá að koma til sögunnar. Um tíma héldum við uppi leiguflugi til Gautaborgar og Malmö í Svíþjóð og fengu flugvélar frá norska Braathen félaginu til að annast þær. Hefðum gjarnan viljað flúga leiguflug á Kaupmannahöfn en gátum það ekki. Menn skutu sér á bak við IATA – reglur en IATA voru samtök flugfélaga sem önnuðust

áætlunarflug og réðu miklu á þessum árum, m.a. því hvað fólk átti að borga fyrir farseðlana í áætlunarfluginu. En um tíma var góð aðsókn að Gautaborgarfluginu. Þar keyptum við ferðir af ferðaskrifstofu sem sá um áframhaldandi ferðir, m.a. til Mallorca og komust Íslendingar inn í þann pakka. Við stóðum einnig fyrir Evrópuferðum þar sem fólk flaug utan og ferðaðist síðan um í hópferðabifreiðum. Auk alls þessa vorum við með ferðir til Skotlands sem nutu mikilla vinsælda, ekki síst hjá konum sem fóru þangað í innkaupaferðir. Íslendingar þekktu bæði Glasgow og Edinborg frá fornu fari, þegar Gullfoss hafði þar viðkomu og vildu fara til þessara borga fremur en t.d. til Lundúna sem mörgum fannst vera of stór og fráhrindandi. Glasgow þótti þægilegri borg – fólk rataði um verslunarhverfin og vissi upp á punkt og prik hvaða verslun var í hverju húsi. Á þessum árum var daglegt flug til Glasgow og mikil sókn Íslendinga þangað. Úr þessu dró svo á áttunda áratugnum og ferðir þangað hafa ekki náð sér á strik síðan.

Á þessum tíma tók Kjartan Helgason hjá Landsýn skemmtiferðaskipið Baltica á leigu og farið var í fræga ferð með Karla Kór Reykjavíkur og fleiri farþega. Skemmst er frá því að segja að Balticaferðin varð til þess að kveikja í mörgum og auka áhuga á slíkum siglingum. Því var það að við leigðum skemmtiferðaskipið Regina Maris en það hafði nokkrum sinnum áður komið með erlenda ferðamenn til landsins. Þetta var nýlegt skip og aðstaðan um bord með miklum ágætum. Brottför skipsins frá Íslandi var ákveðin 20. september 1967 og var áformað að sigla til landanna við botn Miðjarðarhafsins. Við settum mikinn kraft í sölu ferðarinnar en allt snerist á versta veg. Þegar salan var í gangi hófst sex daga stríðið og að auki varð mikil gengisfelling íslensku krónunnar. Það varð hins vegar ekki aftur snúið. Við breyttum ferðaáætluninni og ákveðið var að fara til Norður – Afríku og síðan til Sikileyjar og Napolí. Til þess að ferðin borgaði sig þurftum við að fylla skipið en það tókst ekki og auk þess þurfti að selja töluvert á niðursettu verði. Ferðin sem slík heppnaðist hins vegar með miklum ágætum og farþegarnir voru yfir sig ánægðir með aðbúnaðinn í skipinu og áfangastaðina. Við töpuðum peningum á þessu ævintýri en samt sem áður voru það gengisfellingarnar sem fóru enn verr með okkur. Í framhaldi af þessu vorum við “skottaðir” eins og það var kallað. Skottið var tekið af okkur.

Við höfðum ferðaskrifstofuleysi frá Samgönguráðuneytinu og þegar að þrengdi hjá okkur var það einfaldlega afturkallað. Lönd og leiðir urðu aldrei gjaldþrota og ákvörðun ráðuneytisins var reyndar mjög umdeild. Kannski var það vegna þess að við vorum “bara strákar” sem höfðum engan bakhjarl eða slíkt sem leyfið var afturkallað. Auðvitað var þetta sárt fyrir okkur sem höfðum unnið að því hörðum höndum að byggja fyrirtækið upp og ég hef stundum sagt að þessi ákvörðun hafi verið einskona undanfari Hafskipsmálsins á sínum tíma þar sem utanaðkomandi aðilar settu fótinn fyrir fyrirtæki sem í raun var alls ekki gjaldþrota. En segja má að fátt sé svo með öllu illt að ei boði gott. Í kjölfarið stöðvunar hjá Lönd og leiðir var stofnsett fyrirtækið Kynnisferðir sem hefur reynst öflugur aðili í ferðaþjónustunni á Íslandi æ síðan.”

HÆGRI NEFNDIN OG PAN AM

Steinn var ekki lengi atvinnulaus eftir að Lönd og leiðir liðu undir lok.

“Það var verið að undirbúa breytinguna yfir í hægri umferð og stjórnáði Valgarrð Biem henni. Hann kom til mín og óskaði eftir að ég kæmi í nefndina og yrði fulltrúi framkvæmdastjóra. Ég sló til og starfaði að þessum málum í tæpt ár. Meðan ég var hjá nefndinni heimsótti Ragnar Borg mig en hann var þá umboðsmaður bandaríska flugfélagsins PAN AM og falaðist eftir starfskröftum mínum. Það varð úr að strax og hægri breytingin var um garð gengin tók ég við PAN AM skrifstofunni á Íslandi og var með hana það sem eftir lifði ársins 1968 og til loka ársins 1969. Skrifstofan var í lítilli skonsu í Hafnarstrætunni við hliðina á veitinahúsinu Sælkeranum sem þeir bræður Jón og Haukur Hjaltasynir ráku. Það var oft steikaralykt í loftinu hjá mér enda voru menn ekkert að hugsa um það sem heitir loftræsting í þá daga.

PAN AM var á þessum árum eitt stærsta flugfélag í heimi. Það hafði gert samning við Bandaríkjastjórn að fljúga til allra þeirra staða þar sem Bandaríkjamenn voru með herstöðvar og því var Keflavík áfangastaður. Flogið var tvisvar í viku frá New York til Keflavíkur og síðan áfram yfir hafið fyrst til Prestwick í Skotlandi og síðan til meginlandsins. Mitt hlutverk var að selja farseðla og sölu á frakt í þetta flug og gekk það bærillega. PAN AM var þá, eitt flugfélag, búið að taka upp “businessclass” fyrir farþega og þeir sem voru fínir menn

á þessum tíma og áttu peninga fóru helst ekki úr landi nema með PAN AM. Vöruflutningar voru líka talsverðar og menn komu á skrifstofuna til þess að ganga frá pappírnum og öðru er þá varðaði. Ég var í þessu í eitt og hálf ár. Skömmu eftir að ég hætti tók Páll G. Jónsson, kenndur við Polaris við umboðinu og það var flutt til hans í Bankastrætið – þar sem nú er kaffihúsið Kaffitár. Svo kom að því að þessu flugi var hætt en eins og flestum mun líka kunnugt leið PAN AM stórveldið seinna undir lok.”

FYRSTU SKREFIN HJÁ ÚRVAL

Steinn var þó ekki hættur afskiptum af ferðamálum – öðru nær.

“Ég réði mig til starfa á nýrri ferðaskrifstofu sem Eimskipafélag Íslands hf. og Flugfélag Íslands stóðu sameiginlega að. Það má rekja til þess að 1969 lét ég plata mig til þess að verða fararstjóri í skemmtisiglingum með Gullfossi sem farnar voru vor og haust. Þegar þessi stórveldi í siglingum og flugi ákváðu að hasla sér völl í ferðageiranum og opna ferðaskrifstofu tók ég fljótlega við henni og hóf þar störf 1. janúar árið 1970. Ferðaskrifstofan sem fékk síðar nafnið Úrval var fyrst til húsa í litlu rými í Eimskipafélagshúsinu við Hafnarstræti og var umfangið ekki mikið í fyrstu. En fljótlega lagði Eimskipafélagið niður farþegaafgreiðslu sína og færði farmiðasöluna með Gullfossi yfir til okkar. Þá fórum við að búa til pakkaferðir fyrir Eimskipafélagið og síðan fyrir Flugfélag Íslands.

Það var á vormánuðum 1970 sem Flugfélagið ákvað að kanna möguleika á vetarferðum til Kanaríeyja. Það var Birgir Þorgilsson sem ýtti málinu af stað hjá félaginu. Alla vega var það þannig að við lögðum land undir fót og fórum þangað með það í huga að hefja ferðir í desember og halda þeim fram yfir páska. Okkur leyst vel á staðinn og gengum frá samningum við gisti- og þjónustustaði. Þegar við komum heim og farið var að kanna undirtektirnar voru þær svo góðar að það kom mikill hugur í menn að gera meira. Ég var sendur til Mallorca og í framhaldi af því fórum við þrjár ferðir þangað um haustið en síðan tóku Kanaríeyjaferðirnar við. Þegar þær voru að hefjast datt engum í hug að þær ættu eftir að ná þeim vinsældum sem raun ber vitni. Mér er það minnisstætt að þegar við vorum fyrst að ganga þar frá samningum við gististaði þá voru um 80% þeirra inni í Las Palmas

en ekki nema um 20% úti á ströndinni, Playa del Ingles. Á næstu þremur til fjórum árum snerust þessi hlutföll við. Þegar fólk var búið að prufa að vera úti við ströndina vildi það ekki vera inni í borginni.”

MIKLAR BREYTINGAR OG HÖRD SAMKEPPNI

Steinn Lárusson var framkvæmdastjóri Úrvals í fjórtán ár frá 1970 – 1984. Þetta var tími mikillar samkeppni í ferðaþjónustu á Íslandi en jafnframt uppgangstími þegar ferðalög til útlanda urðu “almenningsseign” ef svo má að orði komast. Því má heldur ekki gleyma að á þessum árum var slakað á þeim miklu kvöðum sem verið höfðu á gjaldeyriskaupum Íslendinga til ferðalaga en þau höfðu verið niðurljós og sú skömmunarstefna ríkt að hver og einn sem hugði á ferðalög gat ekki fengið nema ákveðinn gjaldeyrisskammt sem svo bauð aftur upp á ýmis konar svartamarkaðsbrask með “valútuna.” Til þess að fá farseðil til útlanda þurfti að auki að fá staðfestingu frá Gjaldheimtunni að viðkomandi væri þar í skilum og gjaldreyrisskamturinn var ekki afgreiddur nema fólk sýndi farseðilinn og var stimplað í hann að ferðamaðurinn væri búinn að fá skammtinn sinn afgreiddan.

“Starfsemin hjá Úrval jókst mjög hratt,” segir Steinn. “Fljótlega þurftum við á stærra húsnæði að halda og fengum þá allt rýmið sem Hvannbergsbræður höfðu verið með í Hafnarstrætinu. Þar vorum við í um fjögur ár en þá fluttu Almennar tryggingar inn í Síðumúla og við fengum húsnæði þeirra við Austurvöll og vorum þar með tvær hæðir og kallara. Það var mikil samkeppni milli ferðaskrifstofanna á þessum árum. Við vorum aðallega að slást við Ferðaskrifstofuna Sunnu og Ferðaskrifstofuna Útsýn sem báðar voru mjög öflugar um tíma. Það heyrðust vissulega gagnrýnisraddir á að Flugfélag Íslands og Eimskipafélagið væru með ferðaskrifstofurekstur og sagt var að Úrval hefði verið sett á stofn vegna þess að Guðni í Sunnu var þá farinn að reka flugfélagið Air Viking. En í raun og veru var Flugfélagið aðeins að gera hið sama og erlend flugfélög eins og Brithis Airways og SAS gerðu – keppa á ferðamarkaðnum og aflasér þannig verkefna. Kanaríeyjaferðirnar voru t.d. í nafni Fugfélags Íslands en Úrval var söluaðili þeirra. Úrval var hins vegar sjálft með Mallorcaferðirnar og síðar ferðir til Ibiza, en sá áfangastaður naut mikilla vinsælda um tíma og þá ekki síst af ungu fólki. Síðar fórum við svo að fara

inn til Faro í Portúgal. Á þessum árum lagðist það að mestu af að þeir Íslendingar sem ætluðu til sólarlanda flygju t.d. til Lundúna og færu með ferðaskrifstofum þaðan. Beina flugið á áfangastaðina varð allsráðandi. Sólarlandaferðir voru ekki lengur sá munaður sem verið hafði. Fólk fór að taka börnin sín með sér í þessar ferðir og margir fóru árlega. Ekkert vafamál er að þegar hömlurnar á gjaldeyriskaupum ferðafólks minnkuðu þá jukust möguleikar þess til ferðalaga verulega og flýtti það fyrir framgangi íslenskra ferðaskrifstofa.”

Allan tímann sem Steinn Lárusson var hjá Úrvali sá ferðaskrifstofan einnig um móttöku og þjónustu við erlenda ferðamenn á Íslandi.

“Sú starfsemi var alltaf töluvert fyrirferðarmikil í rekstrinum. Á árinu 1976 var Ferðaskrifstofa Zoëga sameinuð okkur og Geir, sem þá var kominn á níræðisaldur flutti yfir til okkar. Þar með fengum við töluvert af umboðum fyrir skemmtiferðaskip og umboðið fyrir Cooks ferðaskrifstofuna í Lundúnum. Það stóð þó ekki lengi. Samvinnuferðir eignuðust það umboð í einhverjum viðskiptum tengdra félaga erlendis. Ég var staddur í Lundúnum þegar gamla Geir var tilkynnt þetta og man enn hvað hann tók það nærri sér. Fjölskylda hans var þá búin að vera með umboðið fyrir Cooks í á annað hundrad ár.”

Steinn segir að á áttunda áratug tuttugustu aldarinnar hafi orðið mikil breyting á siglingum skemmtiferðaskipa.

“Lengi vel var það aðeins á færi efnads fólks að ferðast með skemmtiferðaskipum. Á áttunda áratugnum komu inn í þennan brasa skip frá Austur – Evrópu og var rekstrarkostnaður þeirra miklu minni en þekkst hafði áður og allt í einu áttu venjulegir ferðamenn möguleika á því að ferðast með skipunum. Austrið gerði þessi skip aðallega út frá Hamborg og Bremerhaven og þar fór sölustarfsemin fram. Um töluverðan tíma voru farþegar skemmtiferðaskipanna að mestu Þjóðverjar. Skipin sigldu norður með ströndum Noregs og komu við á Íslandi og í Færeyjum á bakaleiðinni. Þjónusta við skipin gat gefið góðan arð og var eftirsóknarverð. Það háði okkur hins vegar að engin hafnarastaða var fyrir skipin og það þurfti að flytja farþegana í land á bátum.”

SMYRILSÆVINTÝRIÐ

Árið 1975 hófst nýr þáttur í ferðaþjónustunni á Íslandi sem Steinn Lárusson tók virkan

þátt í.

“Um veturinn komu tveir menn hingað til Íslands. Annan þeirra þekkti ég vel og hann var raunar góður vinur minn. Sá var Sigurd Simonsen og var hann framkvæmdastjóri Föreyja Ferðamannastofa. Hinn var Tomas Arebo sem var framkvæmdastjóri Strandfaraskipa landsins sem var þá skipaútgærd Færeyinga og ríkisrekin. Þeir voru nánast búnir að taka ákvörðun um að sigla ferjunni Smyrli til Íslands en voru ekki búnir að fá hér umboðsaðila né heldur ákveða á hvaða höfn fyrir austan yrði siglt.

Þegar þetta fréttist hér heima voru tveir aðilar sem töldu sig eiga mikla möguleika á því að fá umboðið fyrir siglingarnar. Þeir voru annars vegar Ferðaskrifstofa ríkisins sem Björn Vilmundarson var þá forstjóri fyrir og hins vegar Kjartan Helgason. Sigurd Simonsen hafði hins vegar samband við mig meira sem vin en hugsanlegan umboðsaðila til þess að afla upplýsinga. Úr varð að ég fór með þeim austur og var það dálítið ævintýraferð. Við flugum til Egilsstaða og þaðan fórum við akandi til Reyðarfjarðar en þangað höfðu þeir boðað komu sína. Þegar þangað kom olli það okkur vonbrigðum að Reyðfirðingar voru lítt búnir að undirbúa sig og gátu ekki gefið nauðsynlegar upplýsinga um hvernig væri hægt að taka á móti slíku skipi þar. Þegar við vorum búnir að ræða við þá héldum við til Seyðisfjarðar. Fórum á snjóbil yfir Fjarðarheiði og svo kom þyrla og flutti okkur til Seyðisfjarðar. Þá var Jónas Hallgrímsson bæjarstjóri þar og hann var sannarlega allt klárt á borðinu sínu. Hann var með teikningar af hafnarsvæðinu og viðlegukantinum og með lausnir á því sem þurfti að gera til þess að skipið fengi þá aðstöðu sem þurfti, m.a. því hvernig ætti að leysa það að bílar gætu ekið að og frá skipinu. Þessi vinna heimamanna varð til þess að Seyðisfjörður varð fyrir valinu. Raunar höfðu menn nokkrar áhyggjur af því að Fjarðarheiði kynni að verða farartálmi en þeir hétu því að allt yrði gert sem mögulegt væri til þess að halda henni opinni í tengslum við siglingar skipsins.

Síðan héldum við til Reykjavíkur. Enn var keppni um það hvaða fyrirtæki yrði valið sem umboðsaðili. Ég fann það að Tomas Arebo hafði áhuga á því að ég kæmi að því máli og því gekk ég á fund Óttars Möller forstjóra Eimskips hf. til að sannfæra hann um að við ættum að taka þátt í slagnum. Og það varð svo úr að Úrval fékk umboðið

og varð fyrsti umboðsaðili Smyrils sem byrjaði að sigla vorið 1976 og var það alla tíð meðan ég var þar.”

“ÚTLEGD” Í NÆRFELT ÁRATUG

Árið 1983 hófst “útlegd” Steins Lárussonar sem átti eftir að standa í nærfellt áratug.

“Mér var boðið að fara til Osló og taka þar við Flugleiðaskrifstofunni af Skarphéðni Árnasyni sem var þá að hætta störfum. Fyrst í stað og meðan ég var að setja mig inn í starfið vann ég með honum en hann dró sig svo smátt og smátt í hlé. Í Osló var ég í fjögur ár og það var skemmtilegur og gefandi tími. Aðalverkefnið var að auka ferðir Norðmanna til Íslands og það gekk nokkuð vel. Að auki var bryddað upp á ýmsum nýjungum. Þar bar hæst að farið var að fljúga Keflavík – Osló – Stokkhólmur og við byrjuðum að selja flug milli Osló og Stokkhólms og síðan fór fólk mikið fram og til baka frá Stokkhólmi til Helsinki með skipum frá Vikingline. Það náðist upp góð “traffic” milli Osló og Stokkhólms – meira að segja svo góð að einn veturinn urðum við að nota DC8 flugvél sem tók 248 farþega í þessar ferðir. Af öðru má nefna að hafnar voru ferðir til Bergen og þaðan til Gautaborgar en engar flugferðir höfðu áður verið milli þessara borga.”

Frá Osló lá leið Steins síðan til Lundúna þar sem hann tók við rekstri skrifstofu Flugleiða.

“Þegar ég var búinn að vera í Osló í fjögur ár var ákveðið að flytja mig til Lundúna. Þar hafði Jóhann Sigurdsson ráðið ríkjum í 35 ár en átti orðið við vanheilsu að stríða og var hættur störfum þegar ég kom þangað. Starfið í Lundúnum gekk vel þegar á það heila er litið. Ferðatíðni þangað jókst og farþegum fjölgaði gífurlega. Þá jókst einnig farþega fjöldi til Glasgow mikið. Auðvitað voru samt í þessu miklar sveiflur. Árin 1987 til 1989 voru Flugleiðum, sem öllum öðrum flugfélögum gífurlega erfið ekki síst vegna þeirra áhrifa sem Persaflóastríðið hafði á olíuverð. Það rauk upp úr öllu valdi og fór yfir þau mörk sem talið var að flugfélög þyldu. Í lok dvalar minnar í Lundúnum voru komnar til nýju 757 flugvélnar sem ollu byltingu í rekstri. Þær voru miklu sparneytnari á eldsneyti, færri voru í áhöfn og bilanatíðni var í algjöru lágmarki. Þetta þýddi með öðrum orðum að kostnaður við flugið snarminnkaði. Fátt kemur sér verr í ferðabrasanum en bilaðar flugvélar og tafir og seinkanir sem af því hljótast. Þar með fara allar ferðaáætlanir í uppnám sem

tilheyrandi kostnaði.”

Steinn var beðinn að gera samanburð á því að búa í Osló og Lundúnum.

“Það var í raun og veru töluvert ólíkt. Það var ekki mikil breyting að flytja til Osló – rétt eins og að fara á milli hverfa í Reykjavík. Sumir segja að Norðmenn séu þungir og húmorslausir og það er dálítið til í því. En samfélagið er traust og öruggt og það var alltaf hægt að reiða sig á þá. Ég gerði mér strax grein fyrir því að ég mætti ekki ergja mig á því að Norðmenn tækju sig alvarlega. Bretar eru allt öðru vísi. Heimilishald þar var allt öðru vísi og minni samskipti. Ég gert nefnt sem dæmi að þegar við fluttum til Lundúna var dóttir mín 14 ára. Hún fór með skólabíl í skólann og kom svo heim með honum aftur um miðjan dag og eftir það var ekkert um það að ræða að hún hefði samskipti við aðra unglunga. Auðvitað eru Bretar dálítið íhaldsamir og margt öðru vísi en maður átti að venjast. En til þess að búa í framandi samfélögum verður maður fyrst af öllu að gera allt sem maður getur til þess að samlagast þeim. Mér leið vel bæði í Osló og Lundúnum.”

ASÍUMARKAÐURINN – ÞAD ER FRAMTÍÐIN!

Árið 1992 fluttist Steinn aftur heim til Íslands en hélt áfram störfum fyrir Flugleiðir.

“Ætli það sé ekki best að orða það þannig að ég hafi verið “alt-mugligmand” fyrst eftir að ég flutti heim. Ég var þó aðallega að vinna að markaðsmálum, m.a. í tengslum við sýningar en fljótlega þróaðist starf mitt þannig að ég varð tengiliður við ferðaskrifstofur og flugfélög erlendis við ferðaðþjónustuna á Íslandi. Að auki var ég fulltrúi í allskonar nefndum og ráðum ferðamála og nefni þar aðeins að ég sat í Ferðamálaráði í mörg ár, var í stjórn ráðstefnuskrifstofunnar og var lengi í Vest – Norden stjórninni. Allt voru þetta þarfar og ágætar stofnanir sem lögðu sín lóð á vogaskálar þess að efla ferðaiðnaðinn á Íslandi.

Nú er það svo að ég hef alltaf verið árrisull og verið kominn til vinnu á undan flestum öðrum. Það varð til þess að ég fór að hafa afskipti af markaðnum í Asíu sem var enn opin þegar ég kom á skrifstofuna. Raunar var það svo að eini markaðurinn sem Flugleiðir höfðu í Asíu var í Japan en þar hafði félagið verið með umboðsmann um nokkurt skeið. Sá lenti í fjárhagsörðugleikum og fór svo að ég

var sendur þangað austur í þeim tilgangi að loka skrifstofunni. Þegar þangað kom fékk ég það á tilfinninguna að sjálfsagt væri að reyna að halda þessu starfi áfram og reyna að leysa úr flækjunni á annan hátt en ætlað var. Það var því sett einkonar staðgreiðslukerfi á umboðsmanninn – hann fékk ekki miða nema fyrir ákveðinni upphæð sem hann varð að skila til þess að fá nýjan skammt. Ég fékk konsúl Íslands í Japan, dr. Eyþór Eyjólfsson, í lið með mér. Svona gengu mál fyrir sig þar eystra í tvö ár en þá sáum við að þetta gat ekki gengið svona lengur. Umboðsmaðurinn stóð þá plinkt sem hann hafði gengist undir en gat ekki höggvið neitt á eldri skuldirnar. Það varð því úr að við stofnuðum fyrirtæki í Japan, Viking kk (kk=hf). Eyþór átti 60% í þessu fyrirtæki og Flugleiðir 40%. Þannig var fyrirtæki þetta rekið þangað til fyrir rúmlega ári síðan. Ég sat í stjórn þess og hafði af því töluverð afskipti.”

Steinn segir að raunar hafi Japanir ekki verið einu Asíubúarnir sem sóttu hingað.

“Fyrir svo sem tuttugu árum byrjuðu Tævanar að koma og hafa gert það allar götur síðan. Það sem þeir sækjast eftir hér er allt annað en Japanarnir. Það var mikil fart á Tævönunum. Þeir vilja bara stoppa hér í tvær til þrjár nætur, rjúka að Gullfoss og Geysi og helst að fara til Kúlusukk á Grænlandi. Svo eru þeir farnir. Japanirnir sem koma hingað eyða hins vegar lengi tíma. Þeir eru hér í vikutíma og jafnvel lengur, en ég held að ég fari með rétt mál þegar ég segi að þeir eigi 12 daga frí á ári. Margir japanskir ferðamenn sem hingað koma eru ágætlega fjáðir og sækjast eftir góðri og öruggri þjónustu.”

“Og svo er það stóra ævintýrið – framtíðarævintýrið,” bætir Steinn við. “Þar á ég við Kína. Það eru nánast óþrjótandi möguleikar á aukningu ferðamanna þaðan. Starf okkar í Kína hófst þannig að fenginn var umboðsmaður, kínverskur Ameríkani. Ég var raunar ekki hrifinn af þeirri ráðstöfum og skildi ekki hvað það hafði upp á sig að vera með umboðsmann Flugleiða í Kína sem búsettur var í Kaliforníu. En þessi maður átti að hafa góð sambönd og víst er að hann hafði um það milligöngu að árið 2003 komu hingað 120 Kínverjar til landsins og var sagt að þar væri um viðskiptasendinefnd að ræða. Þessi hópur lagði ekki bara leið sína hingað heldur fór til annarra Evrópulanda þar sem flestir þeirra “týndust” og sennilega hafa ekki nema um 20 þeirra skilað sér aftur til heimalandsins.

Þeir fóru einfaldlega að vinna í uppvaski eða öðru því sem bauðst. Í framhaldi af þessu var umboðsmaðurinn látinn hætta og ég fór þá austur til þess að fá nýjan umboðsmann og kanna markaðinn frekar. Síðan þá hef ég farið 2 – 3 Kínaferðir á ári. Mér tókst að fá ágætan umboðsmann og í kjölfar þess hefur kínverskum ferðamönnum fjölgað mjög á Íslandi, voru flestir árið 2006 milli 7 og 8 þúsund og ég er sannfærður um að sú tala á eftir að aukast verulega þegar stundir líða. Hingað koma þeir flestir frá Kaupmannahöfn eða Helsinki og er Ísland áfangastaður á einkonar “rundreise” hjá þeim – svipað eins og hjá Tævönunum. Þeir vilja ólmir komast til Grænlands og finnst að inúitarnir þar séu bræður þeirra. Fyrst eftir að Kínverjarnir fóru að koma til Íslands var oft um að ræða fólk sem starfaði hjá hinu opinbera eða hjá sveitarfélögum og fengu ferðina sem einkonar launauppbót. Það var keypt fyrir það fargjald, gisting og ferðatúrar og þá ekkert horft í aurinn. Margt af þessu fólk lét sér hins vegar nægja að borða á ódýrum skyndibitastöðum og lagði mikið upp úr því að láta taka af sér myndir á ákverðnum stöðum, hvort heldur sem var í frystihúsi úti á Granda, á Austurvelli eða við einhverja rafstöð. Myndirnar voru sönnun þess að það hefði komið til Íslands.

Eftir að stjórnvöld í Kína fóru að taka umrædd hlunnindi af fólkni hefur dregið nokkuð úr ferðum þess. Kínverjar sem komu hingað árið 2007 voru eitthvað um sex þúsund talsins og í ár hafa þeir verið mjög uppteknir, fyrst af skelfilegum jarðskálftum sem riðu þar yfir og síðan af Ólmpíuleikunum sem þeir eru farnir að miða tímatal sitt við og tala um fyrir og eftir Ólmpíuleika. Samt sem áður komu hingað nokkur þúsund Kínverjar í ár og ég tel líklegt að ef allt verður með felldu þá sé líklegt að á næstu árum komi þaðan 8 – 9 þúsund ferðamenn sem þýðir að þeir verða komnir í fjórða eða fimmta sætið af ferðendum ferðamönnum. Þetta er mjög mikilvægt ekki aðeins fyrir ferðamannaiðnaðinn á Íslandi heldur líka í Grænlandi en flestir Kínverjarnir sem hingað koma fara í a.m.k. dagsferð þangað. Lykillinn að öllu þessu er bættur efnahagur fjölda fólks í Kína og þegar ég segi fjölda fólks þá er um að ræða milljónir. Mismunur á efnahag fólks þar eystra er vitanlega gífurlegur. Fátæka fólkið í Kína býr í sveitunum og á enga möguleika á því að veita sér munað eins og ferðalög. Í borgunum er hins vegar gífurlega margt

fólk sem hefur góðan efnahag og getur farið þangað sem það vill. Ég hef ferðast töluvert um Kína og á vonandi eftir að fara þar víðar um. Það er ekki hægt að segja frá neinu sem Kína viðkemur í stuttumáli. Þar er allt svo stórt að maður skilur það tæpast. Það er t.d. sagt að þeir kaupir 5 milljónir GSM-síma á mánuði og skriðan í bíla- og tölvukaupum er rétt að byrja, að ekki sé talað um ferðamenskuna sem við þurfum að vera glaðvakandi fyrir.”

SKIPULAGIÐ MÓTAST AF SKRIFFINNSKU

Að lokum er Steinn Lárusson beðinn að segja álit sitt á skipulagi ferðamála á Íslandi. Honum vefst örlítið tunga um tönn en segir síðan:

“Ætli það sé ekki einfaldast að segja að það sé lítið skipulag á þessum málum hjá okkur nú um stundir og það sé erfitt að koma því við. Íslendingar eru í eðli sínu miklir einstaklingshyggjumenn og rekast illa í hóp eða í samvinnu. Mér finnst Ferðamálaráð sem heitir núna Ferðamálastofa ekki kraftmikil stofnun. Það þarf að gera meira en að fylgjast með því að viðkomandi hafi leyfi fyrir hinu og þessu. Fyrst og fremst vantar fjármuni til markaðsmála en ekkert gerist af sjálfu sér og við þurfum að átta okkur á því að við eigum í harðri samkeppni á þessu sviði eins og flestum öðrum. Það kom dálítill kippur í þetta eftir atburðina 11. september 1999 en þá reyndu Íslendingar að auglýsa sig upp og fá hingað fleiri ferðamenn. Síðan hefur sigið aftur í gamla hjólfarið. Við meigum passa okkur á því að það snúist ekki allt um einhvern “býrókratismá”, - að allar skýrslur séu í lagi og rétt útfylltar, að klósettum sé fjölgað og skipt um hnifapör í eldhúsum. Auðvitað þarf þetta allt að vera í lagi en kemur ekki að miklum notum ef ferðamennina vantar. Ég held að það vanti fyrst og fremst samtakamátt, “batteri” þar sem ríkið og atvinnugreinin sem slík leggja saman krafta sína við kynningu og skipulag nýrra verkefna.

Sumir segja reyndar að það sé komið nóg af ferðamönnum og ég geri mér grein fyrir því að það er t.d. takmarkað hvað við getum sent marga ferðamenn inn á hálendið að óbreyttu. Kannski erum við að nálgast þau mörk hraðar en við gerum okkur grein fyrir. Og ástæðan er sú að við erum langt á eftir við að byggja upp nauðsynlega aðstöðu. Menn komast ekki einu sinni á klósett við Dettifoss sem er þó sá staður nyrðra

sem ferðamenn vilja koma til rétt eins og Gullfoss hér syðra. Það er sjálfsagt gömul lumma hjá mér, margendurtekin, þegar ég segi að aðalmeinið sé að þingmenn sjá ekki atkvæði í túrismanum. Það sést m.a. í vegaf framkvæmdunum. Það var búið að malbika megnið af vegum í Landeyjunum áður en leiðin nokkur hluti af leiðinni Þingvelli – Lyngdalsheiði – Laugarvatn – Gullfoss var malbikuð. Að ég tali nú ekki um Reykjanesið en hringferð um það er kjörin ferðamannaleið og raunar töluvert farin sem slík þótt þar séu ekki frambærilegir vegir. Og aðstaðan á áningarstöðunum er í dúr við þetta, t.d. í Þórsmörk og Landmannalaugum. Ferðamennirnir hafa ekki atkvæðisrétt í kosningum hjá okkur og því þykir stjórnámálamönnunum engin ástæða til þess að vera að hlaða undir þá.”✿