

**Dieter Wendler** fæddur í Berlín 25.6. 1934.

Maki Soffía Lára Thors, fædd í Reykjavík 9.1.1942.

### **Störf að ferðamálum**

1963-1964: Ferðaskrifstofan *Lönd og Leiðir*: leiðsögumaður

1965-1974: *Icelandair Flugfélag Íslands*: framkvæmdastjóri Þýskaland og Austurríki (Frankfurt Office)

1974: Loftleiðir/*Icelandair*: sölustjóri Þýskaland, Austurríki og Sviss (Frankfurt Office)

1976: Loftleiðir/*Icelandair* : yfirmaður sölu á Íslandsferðum á meginlandi Evrópu (European Office)

1977: Loftleiðir/*Icelandair*: framleiðslustjóri Íslandsferða á meginlandi Evrópu (European office)

1982: *Icelandair*: Sölustjóri Suður Þýskaland (Frankfurt Offic )

1985 - 2002: forstöðumaður kynningarmála *Ferðamálaráðs Íslands* á meginlandi Evrópu

2002 - 2003: markaðsráðgjafi *Ferðamálaráðs Íslands* í Evrópu

2003: *DWJSERVICES* : fulltrúi fyrir *Ishesta*, *Hafnarfjardarbæ*, *Destination Iceland* o.fl.

### **Starf hjá Flugfélagi Íslands**

Ég byrjaði um haustið 1964, fyrst á námskeiðum í Reykjavík, síðan var ég nokkra mánuði hjá Vilhjálmi Guðmundssyni í Kaupmannahöfn, en þar tók ég m.a. þátt í kynningum með Ove Merlung sölumanni *Flugfélagsins* í Danmörku og Svíþjóð.

### **Flugfélag Íslands opnar skrifstofu í Þýskalandi**

Árið 1955 opnar *Flugfélagið* skrifstofu í Hamborg og hefur síðan flug þangað í maí sama ár og var Birgir Þorgilsson þar fyrst við stjórnartaumana til ársins 1958 er hann fór til starfa í Kaupmannahöfn. Þá tók Skarphéðinn Árnason við, en starfsemi í Hamborg var síðan hætt 1962.

Ég opnaði síðan skrifstofu fyrir *Flugfélagið* í Frankfurt vorið 1965, fyrst um sinn í húsakynnum *Lufthansa* þar í borg. Minn fyrsti starfsmaður var Þórunn Hafstein, en Bergþóra Sigfúsdóttir tók við af henni haustið 1965 og árið 1966 fluttum við starfsemina í Kaiserstrasse 60 skammt frá brautarstöðinni.

Það að vera þjóðverji og þekkja til stöðu mála í Þýskalandi, talandi fjögur tungumál auk íslensku og hafa ferðast víða um Evrópu hjálpaði mér mikið í byrjun. Ég hóf að stúdera íslensku í Heidelberg 1960 en þar voru þá nokkrir Íslendingar við nám. Þeir útveguðu mér lesefni, dagblöð og kennslubók í íslensku. Soffía, eiginkona mín var í þessum hóp. Ég var því vel talandi á íslensku þegar ég fór til Íslands í fyrsta sinn 1962 en það ár giftum við okkur .

## Staða íslenskra ferðamála 1964

Ísland var þá lítið þekkt sem ferðamannaland, það voru engin flug frá Þýskalandi og skipaferðir heldur engar með farþega. Flugferðir til Íslands voru háðar tengiflugum með *Lufthansa*, *SAS* og *BEA* í gegnum Kaupmannahöfn og London sem var mjög óhentugt og dýrt. Flugreglur leyfðu eingöngu flug um London sem var óvinsæll flugvöllur. Flug um Kaupmannahöfn þýddi 10 % álag á almenna farseeðla. Ferðir með rútum á vegum *Loftleiða* til Luxemburgar voru vissulega ódýrar og bílarnir komu víða við, en það tók langan tíma. Ferðaheildsalar sem buðu upp á ferðir til Íslands voru þá aðallega þrír, *Wolters Reisen* í Bremen, *Fast Reisen* í Hamborg og *Karawane* í Suður Þýskaland.

## Fyrstu markaðsverkefni í Þýskalandi

Ég byrjaði á að kynna *Icelandair* með heimsóknum og kynningarritum fyrir þýskum og austurrískum ferðaskrifstofum og ferðaheildsölum. Einnig fyrir starfsmönnum flugfélaga, *Lufthansa*, *BEA* og *SAS*, sem flugu í veg fyrir *Icelandair* flugin (tengiflug), aðallega til London og Kaupmannahafnar. Heimsóknir til fjölmiðla voru næst á dagskrá og árið 1966 fór fyrsti blaðamannahópurinn á okkar vegum til Íslands. Einnig var ég í góðu sambandi við vinafélög Íslands í Þýskalandi, sem sum hver höfðu starfað allt frá 1930. Þau héldu svo kallaða Íslandsdaga þar sem haldnir voru fyrirlestrar um Ísland sem menningar- og ákvörðunarstað, einnig gáfu þau reglulega út kynningarrit og árbækur um svipuð mál.

Þegar ég byrja 1965 er greinilegur áhugi á Íslandsferðum þó að akurinn hafi vissulega ekki verið plægður sem nokkru næmi, hvorki í Mið- eða Suður-Þýskalandi og sama átti við um Sviss og Austurríki. Almenn kaupgeta í Austurríki á þeim tíma bauð ekki upp á dýra Íslandsferð. Svissarar höfðu hins vegar mun betri kaupgetu og þrátt fyrir erfiðar fargjaldareglur var hægt að selja þeim Íslandsferðir.

## Helstu samstarfsmenn mínir innan ferðaþjónustunnar í upphafi

Birgir Þorgilsson, Gunnar Hilmarsson og Sveinn Sæmundsson voru mínir tengiliðir hjá *Flugfélaginu*. Um það leyti sem ég hóf störf var verið að breyta lögum um ferðamál á Íslandi og einkaleyfi ríkisins til að reka ferðaskrifstofu formlega afnumið. Helstu samstarfsmenn mínir hjá íslensku ferðaskrifstofunum voru Þorleifur Þórðarson hjá *Ferðaskrifstofu ríkisins*, Guðmundur Jónasson og Úlfar Jacobsen, Ingólfur Babel fyrir *Lönd&Leiðir*, Ásbjörn Magnússon fyrir *Orlof*, Njáll Símonarson fyri *Sögu*, Geir Z. hjá *Zoega Travel*, Ingólfur í *Útsýn*, Guðni í *Sunnu* og starfsfólk þessara fyrirtækja. Einnig forsvarsmenn nýju stóru hótellanna í Reykjavík *Sögu*, *Holts* og *Hótel Loftleiða*.

## Samskipti við opinbera aðila

Ég var mest í sambandi við *Ferðaskrifstofu ríkisins* og íslenska sendiherra í Bonn og starfsfólk þeirra. Samstarf við *F.R.* var alltaf mjög náið en varð enn betra þegar Þorleifur gerði skrifstofu okkar í Frankfurt að umboðsaðila *F.R.* í Þýskalandi árið 1972. Formlegt plagg fengum við aldrei, hinsvegar eins mikið af kynningarefni og við þurftum á að halda og stundum fjárhagslegan stuðning. Á sama ári urðum við líka

umboðsmenn *Eimskipafélags Íslands*, héldum einn blaðamannafund og seldum nokkra tugi af „air/sea“-ferðum, þó að „air/sea agreement“ hefði enn ekki fengist hjá *IATA*. En svo hætti því miður *Gullfoss* með sínar vinsælu ferðir.

## Vöruframboð

Tjaldferðir á vegum *Guðmundar Jónassonar* og *Úlfars Jacobsen*, hótél-hópferðir *Ferðaskrifstofu ríkisins* og „stop over“ Loftleiða seldust mest í byrjun. Ég kom með hugmyndir um sveitagistingu sem var þá mjög vinsæl í Þýskalandi og sem Gunnar Hilmarsson útfærði síðan. Fyrsti bæklingur hans kom út árið 1969 og fékk góðan hljómgrunn í Þýskumælandi löndum. Flestir gestir fyrstu árin voru frá þessu svæði. Ég lagði einnig til að bjóða upp á gistingu í sumarbústöðum og gistingu á einkaheimilum til að keppa við óhóflegt hótélverð í Reykjavík. Því miður tókst ekki að koma á staðli á sveitagistingu og sumarhús eins og tíðkaðist t.f. á Norðurlöndunum og gerði þetta okkur og ferðaskrifstofunum erfitt fyrir í sölu. Gistingar á einkaheimilum urðu síðan vinsælar hjá gistibókun Loftleiða, sem var stærsti bókunaraðili heima þá. Þegar hótélín voru yfirbókuð voru gestirnir settir í einkagistingar út í bæ. Strandferðir með *Heklu* og *Esju* voru einnig mjög vinsælar í Þýskumælandi löndum og var mikil eftirsjá þegar þær lögðust af. Nýjung í hinum vinsælu fjallaferðum varð árið 1966 með tilkomu fyrsta sérhannaða eldhúsbílsins hjá Úlfari Jacobsen, sem byggður var í Reykholti og um svipað leyti voru stór matartjöld með borði og bekkjum tekin í notkun.

## Íslandskynningar hófust strax

Ég hélt fyrirlestra og var með myndakvöld fyrir Lýðháskóla, Íslandsvinafélög og ferðaskrifstofur til að hjálpa þeim að undirbúa hópa undir Íslandsferðir um allt Þýskaland, í Austurríki og í Prag. Líka sóttist ég eftir samstarfi við ferðablöð, ferðablaðamenn og ljósmyndara og fór með þá í kynningarferðir til Íslands. Fyrsti blaðamannahópur á vegum *FÍ* fór heim 1966, en einnig vorum við með gluggaústillingar, en gétum lítið auglýst í blöðum vegna fjárskorts. Tom Sodemann hjá dönsku landkynningarskrifstofunni, sem þá sá um kynningarmál Íslands var okkur mjög hjálplegur alla tíð. Eftir að þeir fluttu sína skrifstofu til Hamborgar bauð hann okkur ávallt að vera með þegar hann hélt sína reglulegu blaðamannafundi með dönskum bjór og „smörrebröd“ sem voru mjög vel sóttir. Einu sinni á ári fékk ég að halda Íslandsdag með íslenskum kræsingum, brennivíni og Thule bjór og var þessi samkoma mjög vinsæl. Tókst með okkur Tom ekki einungis farsælt samstarf heldur góð vinátta sem stendur enn

## Kynningarefni

Lengi vel vorum við með mjög takmarkað kynningarefni, helst lager af gömlum bæklingum frá *Ferðaskrifstofu ríkisins* og einnig fengum við svokallaða svæðisbæklinga *Flugfélagsins*, en þeir voru aðallega á ensku, en í þá daga töluðu Þjóðverjar almennt litla ensku. En fjárskortur olli því að ekki var hægt þá að gefa þá út á þýsku.

Blaðamenn, sendiráð og aðrir „heldri kúnnar“ fengu *Welcome to Iceland*, vandað kynningarrit sem auglýsingaskrifstofa *F.Í* í Kaupmannahöfn hannaði og gaf út á þremur tungumálum, og svo dreifðum við *Iceland Review*. Stundum fengum við plaköt frá Íslandi og einnig gátu áhugamenn fengið kvikmyndir að láni. Við reyndum að kynna Ísland með gluggaústillingum hjá Þýskum ferðaskrifstofum sem því miður varð algjört „flop“ fyrsta árið. Útstillingarnar, sem voru hannaðar fyrir tilstilli auglýsingamanns *FÍ* í

Kaupmannahöfn voru ljótar, Ísland var enn of litið þekkt og útstillingarnar voru þess vegna oft látnar víkja fyrir þekktari ferðamannalöndum og enduðu í hliðargluggum þar sem fáir sáu til þeirra. Ef við fylgdumst ekki sífelld með þeim gat verið að þær lentu bara í ruslakompu skrifstofanna. Við reyndum þetta aftur á næsta ári, þá í samvinnu við *DER*, stærstu ferðaskrifstofusamsteypu Þýskalands. Þá fóru sölumenn *DER* með eftirlit og var árangurinn góður. Því miður var slík samvinna allt of dýr og við urðum að hætta henni fljótlega.

## Vinafélög Íslands

Tvö vinafélög Íslands í Þýskalandi ***Gesellschaft der Freunde Islands Hamburg*** og ***Deutsch-Isländische Gesellschaft Köln*** hafa gefið út menningar- og kynningarrit tvisvar á ári frá 1930 til þessa dags, auk þess gáfu þau út á tímabilinu 1959 - 1997 til viðbótar 11 vandaðar árbækur undir nafninu *Deutsch-Isländisches Jahrbuch*, þá í samvinnu við ***Germaniu*** á Íslandi og önnur vinafélög í Þýskalandi. Þau tvö fyrrnefndu höfðu starfað frá árinu 1930. Þrátt fyrir að starfsemin legðist af í stríðinu fóru þau aftur í gang upp úr stríði og héldu þau árlega svo kallaðan Íslandsdag, þar sem m.a. voru haldnir fyrirlestrar um jarðfræði, fuglalíf o.fl. af sérfræðingum á þessum sviðum. Ég fékk að kynna íslensk ferðamál fyrir þessum áhugahópum og allt er að þeim snéri. Allnokkrar heimildabækur um Ísland og skáldlegar frásagnabækur voru gefnar út í Þýskalandi á fyrstu 20 árum tuttugustu aldar og voru þær mikið lesnar bæði fyrir og eftir stríð og voru undanfaran þýskra ferðahandbóka um Ísland. Tvær heimsstyrjaldir og afleiðingar þeirra gátu ekki slökkt áhuga Þjóðverja á Íslandi, þannig að þessar bækur, ásamt greinum í tímaritum og myndabókum um Ísland sem fóru að koma út á tímum seinni heimsstyrjaldar, seldu allar hugmyndina um Íslandsferð, þó síðar væri.

Ferðahandbækur fóru að koma út um 1967 og kom mjög oft í minn hlut að útvega upplýsingar og myndefni, skrifa formála og prófarkalesa þær. Við styrktum fjölda ferðaskrifara til Íslandsferða og oft í ágætu samstarfi við hótél, rútufyrirtæki og ferðaskrifstofur heima. Segja má að upphaf margra þessara handbóka hafi átt sér stað á skrifstofu okkar og einnig hjá *Ferðaskrifstofu ríkisins*, en ég átti alltaf gott samstarf við Þorleif Þórðarson á ýmsum sviðum. Ótrúlega mörg forlög hafa gefið út ferðahandbækur um Ísland svo ekki sé rætt um fjölda af endurbættum útgáfum s.l. 30 ár.

## Fyrstu viðskiptavinirnir

Helstu ferðaheildsalar í Þýskalandi árið 1965 voru *Wolters* í Bremen, *Fast* í Hamborg, *Büro für Länder- und Völkerkunde /Karawane Reisen* í Ludwigsburg, *Dr. Tigges* í Wuppertal og *Fahrtenring* í Starnberg sem voru eingöngu með hópferðir. *DER* og *Interair Voss Reisen* bættust við árið 1966. Ferðir í boði voru annaðhvort hótelferðir með menningarsniði, þ.e.a.s. áhersla var lögð á sögu og náttúrufræði, en yngra fólk valdi frekar tjaldferðir um hálendið.

*Fast* og *Wolters* byrjuðu með Íslandsferðir á tíma Birgis Þorgilssonar, síðan Skarphéðins Árnasonar sem stjórnðu skrifstofu *FÍ* í Hamborg frá 1955-1963, væntanlega var upphaf þeirra ferða hjá *Loftleiðum* sem voru með skrifstofu í Hamborg á undan *FÍ*. *Fast* og *Wolters* höfðu verið með ferðir til Norðurlanda um nokkurt skeið þegar ég kom til Þýskalands. Bæði Flugfélag Íslands og Loftleiðir voru með flug frá Hamborg (LL frá 1953, *FÍ* frá 1955), oftast um Kaupmannahöfn til Íslands. Þegar *Lufthansa* byrjaði aftur að fljúga frá Hamborg til Kaupmannahafnar, líklega 1956, versnaði grundvöllur fyrir íslensku flugfélögin. T.d. voru

*Lufthansa* og *SAS* með allt að 7 ferðum á dag. *Flugfélag Íslands* flaug aftur á móti þrisvar í viku um Kaupmannahöfn til Reykjavíkur. Þýsk yfirvöld bönnuðu *Loftleiðum* að auglýsa sín ódýru Amerikufargjöld, sem var mikið áfall fyrir félagið.

Helmut Voss sem var þá eingöngu með ferðir til Írlands og mikill stuðningsmaður Íra, fékkst til að bæta Íslandi við sitt prógram. Hann þekkti til Íslands, hafði unnið í vegavinnu á Íslandi á sínum stúdentaárum og ferðast þá um landið. Næst fylgdi samvinnan við *DER* sem var með hundruð samstarfs-ferðaskrifstofa um allt Þýskaland. Norbert Schehle frá Kempten seldi aðallega ævintýraferðir til Arabaríkja, Afríku og Himalaya-landa, þegar ég kynntist honum, en hann bætti Íslandi strax við, sama átti við um *Studiosus*, *Fahrtrennung* o.fl. En þessar síðastnefndu skrifstofur sérhæfðu sig í svokölluðum menningarferðum.

### **Ferðamenn og þjónustubættir**

Íslandsfarþegar voru að stórum hluta eldra fólk, vel menntað og í góðum efnum sem vildi fara í hótélhringferð með Ferðaskrifstofu ríkisins, en á þessum tíma var reyndar flogið tilbaka frá Egilsstöðum þar sem hringvegurinn var ekki kominn og ekki nægilegt gistirými á suð- austur horni landsins. Flestir þátttakendur voru frá *Büro* eða *Karawane*, með þekktu þýska prófessora og fræðimenn í starfi fararstjóra. Annar markhópur þýskra ferðamanna var yngri eða frískara fólk sem vildi fara í fjallaferðir með *Guðmundi Jónassyni* og *Úlfari Jacobsen* og síðar bættist svo Andrés Pétursson í *Arena* við í þeirri grein.

Helstu hótél í Reyjavík voru *Saga*, *Hótel Borg*, *Vík*, *Skjaldbreið* og *City* og auk þess *Stúdentagarður* og *Sjómannaskóli* yfir sumartímann, en stuttu síðar bættust við *Holt* og *Hótel Loftleiðir*. Því miður voru all mörg dæmi um kunnáttuleysi í þjónustu og þrifum, þó svo annars staðar væri allt í besta lagi. Sumar Íslandsferðirnar voru hugsaðar fyrir fjölskyldufólk, en því miður var þá fjölskylduherbergi ekki að finna á hótélum.

Gistiaðstaða var nokkuð misjöfn að gæðum og var mikið gist á Eddu hótélum enda skólarnir flestir nýlegir að upplagi og búnaði, en á stærri þéttbýlisstöðum eins og Borgarnesi, Blönduósi, Akureyri, Mývatni, Egilsstöðum og seinna á Höfn í Hornafirði voru frambærileg árshótel. Rútabílar voru nokkuð gamaldags miðað við slíka bíla á meginlandi Evrópu og flestir voru lúnir, enda vegakerfið eintómir malarvegir sem var misvel viðhaldið, oftast ekki uppbyggðir og engir með malbik.

### **Þátttaka Íslands í ferðasölusýningum**

Fyrsta ferðasýningin var ITB 1966 og fyrsti aðili sem var með bás fyrir íslenskt ferðþjónustufyrirtæki var Werner Hönig f.h. *Loftleiða*. Hann bauð mér að vera þar sem fastagestur, alveg frá upphafi. Eftir sameininguna 1973 fluttum við inn á básinn sem fullgildir þáttakendur. Fyrsti sameiginlegi íslenski básinn hóf göngu sína árið 1976 á ITB undir nafni *Ferðaskrifstofu ríkisins*. Árin þar á eftir bættust við sýningar sem við tókum þátt í um allt Þýskaland og á öðrum markaðssvæðum í Evrópu eins og Sviss, Frakklandi, Hollandi, Belgíu, Ítalíu og Spáni svo einhver dæmi séu nefnd.

## Aukning á fjölda ferðamanna til Íslands

Breyting varð fyrst þegar samkeppnin varð meiri með tilkomu ungra ævintýramanna á tímabilinu 1965-75 eins og Voss og Schehle í Þýskalandi og Beat Iseli í Sviss, einnig skrifstofurisa eins og *DER*, *ABR*, *Hapag Lloyd* og fyrirtækjum sem buðu upp á menningarferðir (Studienreisen) eins og *Studiosus*, *Dr. Tigges*, og *Fahrtenring*. Þegar ferðaskrifstofan *Airtours* var stofnuð með *DER* sem bakhjarl, minnkaði sala með *DER* eðlilega vegna þess að *Airtours* tóku við öllum utanlandsflugferðum.

Fyrsta beina flug *Flugfélags Íslands* hófst svo ekki fyrir en 1971, eftir að við höfðum sótt árum saman um landingarleyfi í Frankfurt. Þegar leyfið loksins fékkst 1969 var Ísland í mikilli fjárhagskreppu og þótti ekki hagstætt að byrja með nýja flugleið. Árið 1971 voru þjóðverjar orðnir óþægilega margir í laugardagsvélum frá London svo og frá CPH og kallaði það á flug til Frankfurt. Nýja Þýskalandsleiðin létti undir þetta erfiða ástand a.m.k. á laugardögum, en annar flugdagur bættist ekki við fyrir en seinna. Á meðan var alltaf erfitt fyrir okkur að koma þjóðverjum, og eins Austuríkismönnum og Svisslendingum til Íslands. Frankfurtarflug hélt svo áfram undir nafni *Icelandair* eftir sameiningu.

Ég hafði strax í upphafi starfs míns byrjað að hafa samband við ferðaskrifstofur og heildsala í Austurríki en ekki náð miklum árangri. Áhuginn var mikill en tekjurnar í Austuríki svo lágar að menn áttu hreinlega ekki fyrir ferðum til Íslands. Málið versnaði enn frekar fyrir okkur þegar *Loftleidir* opnuðu eigin skrifstofu í Vín 1965. Öðru gegndi í Sviss sem ég tók yfir frá Jóhanni Sigurðssyni í London 1966. Þar voru til peningar, og ég fann strax heildsala (*Kuoni*) sem hafði áhuga á einhverju nýju og Íslandsferðir seldust vel. Eftir 1971 pössuðu beinar flugferðir frá Frankfurt vel við ferðaóskir Svisslendinga, og var alltaf töluvert af þeim í vélum okkar þegar við áttum laus sæti.

## Samkeppnislöndin á Þýska markaðnum:

Það voru Írland, Skotland og hin Norðurlöndin sem höfðu lengi verið óskalönd þjóðverja: T.d. fór Vilhjálmur Þýskalandskeisari í margar ferðir á snekkju sinni til Noregs. Góðir flokksbræður nasista og svo og duglegir verkamenn þriðja ríkisins fengu Norðurlandaferð með skipum *KDF* (Kraft durch Freude) í verðlaun. Hin hvítu skemmtiferðaskip *KDF* sáust í öllum höfnum Norðurlandanna, stundum líka á Íslandi. Norðurlöndin höfðu þannig mikið forskot á okkur! Landkynningarskrifstofurnar þeirra áttu að því er virtist ótakmarkaða peninga miðað við okkur, sem kom greinilega í ljós á meðan á samstarfi stóð. –

Írland og Skotland buðu upp á heiðar, fjöll, skot- og fiskveiði, göngutúra og *Guinness* og mönnum fannst þessi lönd vera meira rómantísk. En rómantík var eitthvað sem þjóðverjar voru að leita að eftir erfiða stríðstíma. Auk þess voru þessi lönd, og þá einkum Írland, miklu ódýrari en Ísland.

Íslandssala var alveg í lágmarki í þeim löndum þar sem *Loftleidir*, og seinna *Flugleidir*, höfðu ekki eigin skrifstofur og bein flug. En áhugi var talsverður, a.m.k. í Austurríki og Sviss, bæði hjá ferðalöngum og fljótlega líka hjá ferðaskrifstofum og ferðaheildsölum.

Sem markaðsstjóri Íslandferða hjá *Flugleiðum* og seinna sem fulltrúi *Ferðamálaráðs* (1985-2002) eyddi ég töluverðum tíma í umræddum löndum við kynningarstörf. Aðallega voru það svæðis- og sölustjórar *Flugleiða* sem voru alltaf til í sameiginlegar aðgerðir eins og að taka þátt í sýningum (t.d. í Mílano, Madrid,

Paris, Amsterdam, Luxemburg og hestamessunni í Veróna), kynningarkvöldum og jafnvel auglýsingum þegar fjárhagurinn leyfði. Sala í Frakklandi fór að ganga svo vel með tilkomu beinna flugferða að við gátum ráðið eigin kynningarfulltrúa í Paris, unga íslenska konu, sem fékk aðsetur í húsakynnum sendiráðsins. Við töldum einnig nauðsynlegt að ráða starfsmann á Ítalíu og skiptu *Flugleiðir* og *Ferðamálaráð* með sér launum hans um tíma, báðir unnu þeir gott verk.

### Sameining skrifstofa Flugfélags Íslands og Loftleiða

Sameiningin var ákveðin 1973, en við fluttum inn á skrifstofu *Loftleiða* í Frankfurt árið 1974. Við sameininguna voru 6 starfsmenn hjá Flugfélagi Íslands í Þýskalandi, en þegar við fluttum inn í hið sameinaða húsnæði í Mannheimstrasse voru þeir aðeins 3 svo ekki voru nein vandkvæði á að koma þeim fyrir. Við þessar breytingar voru vissulega ýmis vandamál sem þurfti að leysa úr, en samstarf okkar við Loftleiðafólkið gekk hins vegar vel. Samþykkt var tillaga mín um að ég sæi að mestu um sölu- og markaðsmál vegna Íslandsferða í Þýskalandi og Austurríki og sinnti ég þeim störfum til að byrja með.

\*Strax og sameiningin hafði átt sér stað fóru Davíð Vilhelmsson sem þá var yfir rekstri *Loftleiða* í Frankfurt og Werner Hoenig að svipast eftir hentugu húsnæði fyrir hinn sameinaða rekstur. Árið 1976 fluttum við öll í húsnæði við Rossmarkt og ég skipti yfir í Evrópudeild *Flugleiða* sem Davíð stjórnaði sem framleiðslustjóri Íslandssölu. Aðrir framleiðslustjórar þar voru Knut Hänschke ( LL ), Hans Borghardt (Air Bahama) og Bernd Brings (Planning). Framkvæmd sameiningar flugfélaganna var ef til vill ekki í alla staði eins og best hefði verið á kosið, en hún var að mínu mati það rétta í stöðunni og reyndar nauðsynleg.

### Vetrarferðir

Vetrarferðir til Íslands hófust væntanlega um 1973, þá ræddi ég við Voss, Airtours og *Fast Reisen* og var ákveðið að reyna að selja vetrarferð í lok janúar 1974 í samstarfi við *Guðmund Jónasson* og *Úlfar Jacobsen* o.fl. Úr þessu varð ógleymanleg svaðilför upp á Langjökul. Þessar þrjár þýsku ferðaskrifstofur fengu sameiginlega aðeins 6 farþega í fyrstu brottförina og var því ákveðið að bjóða með starfsfólki frá þeim og blaðamönnum. Fyrsta nóttin utan Reykjavíkur var í Húsafelli og stjörnubjart og fallett í „heita pottinum“. Næsta dag var svo farið upp á Langjökul á snjóbil Guðmundar í fylgd Húsafellsmanna sem voru á snjósleðum. Eins og hendi væri veifað eftir að á jökulinn kom breyttist veðrið í kolvitlaust rok, byl og hið mesta óveður. Ekki sást handa skil og enn í dag skil ég varla hvernig Guðmundur, Úlfar og Húsafellsmenn komu okkur niður á Hveravelli í óvænta gistingu þar. Veðurathugunarfólkið tók okkur vel og gistu konurnar í hópnum inni hjá þeim, en við karlarnir í sæluhúsinu sem var reyndar ansi kalt. Flestum var nokkuð brugðið við þetta ævintýri og var smá kvíði í sumum er við lögðum á jökulinn aftur til baka næsta dag. Þess var reyndar engin þörf þar sem glampanði fint veður var á Langjökli, stillt, bjart og fagurt. Allir þátttakendur voru sammála í lok ferðar að þetta hafi verið skemmtilegasta og eftirminnilegasta ferð sem þeir hefðu farið og þeir væru óhræddir við að mæla með henni við aðra.

### Samkeppnisflug Air Viking og Arnarflugs

Samkeppnin við *Air Viking* (og síðan *Arnarflug*) var okkur erfið þegar þeir hófu sínar ferðir árið 1974. Ódýr fargjöld þeirra sem þekktust ekki áður og þekking starfsfólks þeirra á þýska markaðinum og á

Íslandi voru grundvöllur góðs árangurs (enda fyrrverandi starfsmenn *Flugfélagsins*). Þeir flugu að vísu út frá Düsseldorf, en þess ber að geta að þar í kring er stærsta fylki Þýskalands og þéttasta byggðin. En þrátt fyrir þetta allt tel ég að við höfum lifað þetta sæmilega af. Vissuleg kennir samkeppnin manni alltaf nýja hluti og heldur manni við efnið sem er á vissan hátt nauðsynlegt. Á þessum tíma var töluverð aukning á fjölda farþega til Íslands frá Þýskalandi.

Bretar og SAS menn voru oft óþægilegir í okkar garð. Þegar BEA hóf sín Íslandsflug frá London buðu þeir mikinn afslátt á flugi frá Sviss og Austurríki til London, sem við gátum ekki. Mikil samkeppni var við SAS vegna Grænlandsflugs. Grænlandsflug SAS fór frá Kaupmannahöfn snemma morguns og neyddust þýskir farþegar því til að gista í Kaupmannahöfn. En SAS gaf þýskum farþegum frítt hótéluppihald og var það skiljanlega strax mjög vinsælt. Auk þess var áætlunarfargjald ódýrara með SAS (*Cabotage* fargjald) og það var flogið með þotum á meðan við vorum ennþá með „sexurnar“ (DC-6) í gangi. Samt var árangur okkar í Grænlandsferðum alltaf góður

### Starfað fyrir Ferðamálaráð Íslands

Kynningarskrifstofa *Ferðamálaráðs* var opnuð í Hamborg síðla árs 1984 en þegar ég tók við rekstri hennar var ákveðið að flytja hana til Frankfurt og árið 1985 hófst starfsemi í Brönnnerstrasse. Fyrsti ritarinn var Anni Knieps. Skrifstofan flutti síðan til Neu-Isenburg sökum plássleysis í Frankfurt og vegna ódýrarari húsaleigu. Verkefni voru svipuð og ég hafði unnið sem markaðsstjóri hjá *Flugleiðum*, nema hvað ég gat nú unnið meira með íslenskum aðilum varðandi sameiginleg verkefni eins og kaupstefnur, „workshops“, kynningarefni o.s.frv.

Mikill tími fór eðlilega í alls kyns fyrirgreiðslu við fjölmiðlafólk, ferðahandbókaskrifara, kvikmyndafólk og annað því tengt. Árlega tókum við þátt á fjölda ferðasýninga, svokölluðum fagsýningum með samstarfsfólki að heiman og svo „public“ sýningum vítt og breitt. Einnig var dreifing kynningarefnis þ.e. bæklinga, snar þáttur í starfinu, dreifing myndefnis/myndbanda o.fl. Þátttaka í ferðasölusýningum, ekki einungis fagsýningunum heldur einnig miklum fjölda svo kallaðra „public“ sýninga. Fyrirlestrar um Ísland, þátttaka í seminörum, fundum með hinum Norðurlöndunum o.fl. o.fl. Margir kvikmyndaleiðangrar frá sjónvarpsstöðvum víða um Evrópu, þó aðallega frá Þýskalandi. Margar auglýsingarmyndir t.d. fyrir íþróttavörur, hjólbarða, torfærubíla voru nú teknar á Íslandi. Mjög skemmtilegt starf en annasamt og mikil ferðalög.

### Samstarf við hinar Norrænu Þjóðirnar

Samvinnan byrjaði 1985 undir nafninu „Der skandinavische Sommer“. Við vildum ekki vera Skandinavar (**Skandinavier**) og heimtuðum að nafninu yrði breytt, sem reyndist erfitt. Fjöldi manna, jafnvel ráðherrar, voru látnir segja sitt álit en hinir norrænu kollegar mínir og auglýsingarfyrirtækið þeirra vildu endilega halda sig við upphaflega nafnið. Fyrirsögnin var að lokum **Der skandinavische Sommer und Island**. Til þessa dags halda Þjóðverjar að við séum „Skandinavier“. Í öðrum Evrópulöndum kæmi ekki til slíkra vandamála, þar eru löndin fimm bara kölluð **Die nordischen Länder (les pays nordiques)**, sem við höfðum líklega samþykkt á sínum tíma. Fyrsta sameiginlega verkefnið var lítil bók, **Der Skandinavische Sommer**, sem reyndi að skýra fyrir lesendum, ferðaskrifstofufólki, fjölmiðlum og öllum með áhuga á norrænum löndum eðli Norður-Evrópu (hér Skandína) og íbúa þessa svæðis. Markmiðið var m.a. að

vekja athygli lesenda á menningu og sögu landanna, menntun íbúa, tungumálakunnáttu, fjölbreytni og feegurð náttúru og draga úr fordómum t.d. varðandi veðurfar. Á sama tíma að undirstrika kosti og aðdráttarafli eins og bjartar nætur, fallega og friðsæla náttúru, afþreyingarmöguleika eins og sund, veiði, göngutúra, skiðaferðir, hestaferðir, fuglaskoðun o.s.frv. Þátttaka Íslands í þessari bók var frekar takmörkuð vegna þess að við vorum ennþá að deila um heiti hennar þegar hún var prentuð, en hún varð að vera tilbúin fyrir ferðasölusýninguna *ITB* í Berlín 1985, þar sem samvinnan var formlega kynnt.

Auglýsingafyrirtækinu *LINTAS* í Hamborg var falið í samvinnu við skrifstofur norrænu ferðamálaráðanna og landkynningarskrifstofa þeirra í Þýskalandi að búa til áætlun um hvað við ættum að gera til að efla ferðamennsku til Norðurlanda. Tekin var ákvörðun um sameiginlega þátttöku í ferðasýningum, auglýsingum, blaðagreinum og heimboðum blaðamanna o.s.frv. Samvinnan er orðin eitthvað minni í dag, en landkynningarskrifstofurnar vinna ennþá saman á ferðasýningum í Þýskalandi að einhverju leyti. Ég lít svo á að samstarf við hin norrænu ferðamálaráðin í Þýskalandi hafi verið afar mikilvægt fyrir okkur, þar sem hinn stóri hópur agenta og fjölmiðlamanna sem var boðið á samnorrænar kynningar uppgötvaðu þar skyndilega að Norðurlöndin vorufimm. Forvitnin gagnvart hinu litla Íslandi, hjálpaði okkur að kynna landið þrátt fyrir lítið landkynningarfé. Þannig var hagur okkar hlutfallslega meiri í þessu norræna samstarfi en hinna.

## **Vest Norden**

Þýska ferðaskrifstofufólkið fagnaði í upphafi *Vestnorden* samstarfinu 1985 og var lengi vel fjölmennast á mörkuðum þessum. Eftir að hafa kynnst Grænlandi og Færeyjum vildu margir meginlanda fulltrúar að kaupstefnan færi eingöngu fram á Íslandi, jafnvel bara í Reykjavík með „pre- og - post“-ferðum til Færeyja og Grænlands. Skýringin var oftast að það væri of tímafrekt að fara til þessara landa, samgöngurnar væru einfaldlega ekki nógu góðar þangað.

Mér fannst *Vestnorden* samstarfið spennandi og gaman að kynnst Grænlandingum og ekki síður Færeyingum. Það varð strax góð samvinna við *Ferðamálaráð Færeyja* enda fengu Færeyingar Íslandstúrista á silfurfati, en margir þeirra stoppuðu í heila viku í Færeyjum fyrir tilstuðlan okkar og farþegum með *Norrænu* fjölgaði ört á meðan á samvinnunni stóð.

Strax eftir að múrinn féll og sameining Þýsku ríkjanna hafði gengið eftir voru austur-þýskir eldri borgarar komnir með nokkuð góð eftirlaun og gátu veitt sér að ferðast, en sama var ekki hægt að segja um t.d. Tékkka og aðra í „austur- blokkinni“. Við fórum því á sýningar í Leipzig, Prag, Budapest og víðar, þó árangurinn væri vissulega bestur í Austur-Þýskalandi.

## **Litið tilbaka á tímabilið í heild:**

### **7. áratugur**

Aðaleinkenni sjöunda áratugarins í íslenskum ferðamálum tel ég vera stökkbreytingu í hótelmálum í Reykjavík, með tilkomu *Hótel Sögu*, *Hótel Holts* og *Hótel Loftleiða*, allt á ca. fimm árum. Þessi uppbygging breytti miklu í íslenskum ferðamálum og reyndar veitingamálum einnig. Uppbygging á landsbyggðinni á þessu tímabili var hins vegar frekar hægfara.

## 8. áratugur

Á þessum árum byrjar hin mikla ferðamálavakning á Íslandi, en stærsta skrefið er sameining flugfélaganna, nýir þjónustuaðilar bætast í hópinn. Uppbygging árhótela á landsbyggðinni hefst og Eddu hótélum fjölgar, samvinnuhreifingin kemur að ferðaskrifstofurekstri og flugi. Meiri áhersla er lögð á ráðstefnuhald og skemmtiferðaskip en áður var.

## 9. áratugur

Samstarf flugfélaganna orðið nokkuð slípað og reynsla og skilningur íslensku ferðaðjónustuaðila orðinn mun meiri. Um það bil tvöföldun á sér stað í heildarfjölda ferðamanna til Íslands frá Þýskalandi og öll þróun sölu og markaðsmála er í mikilli sókn. Íslensk kynningarskrifstofa opnar í fyrsta sinn í Evrópu 1984 sem færir okkur nær viðskiptavinum okkar á markaðssvæðunum. Ferðaðjónustubændum fjölgar, hestaleigur og afþreyingafyrirtæki spretta upp, en skilningur á fjármögnun hins opinbera á landkynningu breytist lítið.

## 10. áratugur

Mikil og ör þróun á flestum sviðum ferðamála heima fyrir, gæði aukast og þjónustunetið þéttist. Bílaleigubíllinn gerir sig meira gildandi í ferðalögum um Ísland, enda vegir og vegamannvirki sífellt betri. Mikil aukning erlendra ferðamanna til landsins og aukin þátttaka íslenskra fyrirtækja í ferðasölusýningum. Aukin tíðni fluga utan háannatíma og flogið á nýja áfangastaði. Suðu- Evrópa, einkum Ítalía og Spánn að taka við sér eftir heilmikið markaðsstarf þar á undanförnum árum.

## Óvænt og ánægjuleg atvik

Riddarkrossinn úr hendi Vigdísar Finnbogadóttur, forseta Íslands

## Skemmtilegar uppákomur

Hringferðir með Kjartani Lárussyni hjá *ITB* voru skemmtilegustu uppákomur hvers árs. Á hverju ári í 25 ár fórum við í hraðferð í kringum landið og tókum út allar helstu nýjungar og breytingar í ferðaðjónustu á landsbyggðinni. Að þessum ferðum afstöðnum sendi ég reglulega kunningjum í ferðabransanum og blaðamönnum lýsingu á því sem var nýtt og spennandi. Þessi "memo" voru svo vinsæl að ef ég sendi þau ekki strax, fóru þeir að hringja og spyrjast fyrir um hvort ekkert væri að gerast. Þó þessar ferðir væru ekki nema 3ja-4ja daga, oftast um helgi í kringum 10 júní, voru þær okkur báðum nauðsynlegar til að geta fylgst með þróun mála að okkar mati. Þar fyrir utan var birtan, litirnir, lömbin, fuglarnir, folöldin og hin ómótstæðilega íslenska náttúra, sem endalaust kemur manni skemmtilega á óvart.

Viðtöl tekin í Frankfurt í nóv. 2010 / Kjartan Lárusson.

Dieter