Alfreð Elíasson og Loftleiðir

Eftir

Sigurgeir Orra Sigurgeirsson

Sögu Alfreðs og Loftleiða
Eftir Jakob F. Ásgeirsson

Sigurgeir Orri Sigurgeirsson heimildarmyndir.com

INN:

ÚTI. AUSTURVÖLLUR

Dodge árgerð 1940 fyrir utan gamalt hús. Maður sest inn.

ÚTI. SKOTHÚSVEGUR

Dodge-bifreiðin ekur eftir Skothúsvegi yfir tjörnina.

ÞULUR
Alfreð Elíasson var átján ára þegar hann gerðist atvinnurekandi. Hann skorti tvö ár í meiraprófið og réði mann til að aka bílnum hjá Bifreiðastöð Íslands.

Ljósmynd af Bifreiðastöð Íslands.

Ljósmynd af Chrysler 1936, teikningar af bílnum og innréttingunni.

ÞULUR
Billinn sem var af Chrysler gerð var rúmgóður en rúmaði aðeins 5 farþega. Alfreð sá að með lítilsháttar tilfæringum væri hægt að bæta við sætum í bílinn. Það gerði hann og eftir það tók Chryslerinn 7 farþega.

Animation úr farþegarými Chrysler-bíls sömu gerðar og Alfreð stækkaði.

ÞULUR
Á sjöunda áratugnum keyptu Loftleiðir flugvélar af Canadair-gerð. Vélarnar voru burðarmiklar og rúmuðu 160 farþega.

CL-44 flugvél flýgur yfir Reykjavík.

Farþegar um borð.

INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð Olsen í hægindastól í stofunni.

ALFREÐ OLSEN
Þetta voru upphaflega vélar, hannaðar fyrir cargo, opnaðist á þeim stélið, og að, af því að krafturinn var fyrir hendi, nú því ekki að bæta við nokkrum metrum á kvikindið bara, sem og var gert.

SÚBB: ALFREÐ OLSEN FLUGVÉLSTJÓRI

Ljósmynd af Canadair CL-44 við verksmiðjuna í Montreal. Myndir af Loftleiðavél í lengingu.

INNI. SJÚKRAHÚS Í MONTREAL

Peter Semmelmann í setustofu.

PETER SEMMELMANN
It was the biggest airplane flying on north Atlantic from a passenger load point of view at that time.

[Á þessum tíma var þetta stærsta flugvélin á flugleiðinni yfir norður-Atlantshafið hvað farþegafjölda snertir.]

SÚBB: PETER SEMMELMANN FLUGSTJÓRI, FULLTRÚI CANADAIR HJÁ LOFTLEIÐUM

Ljósmynd af farþegum í stiga.

INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stól úti á miðju gólfi heima hjá sér.

EINAR RUNÓLFSSON
Þær báru 189 farþega, ef ég man rétt, eftir að búið var að lengja þær.

SÚBB: EINAR RUNÓLFSSON FLUGVÉLSTJÓRI

HLÉ

INNI. SKRIFSTOFA

Jakob F. Ásgeirsson á skrifstofu með bækur í baksýn.

JAKOB. F. ÁSGEIRSSON
Alfreð var maður hæglátur en greinilega mjög frjór og skapandi í hugsun, hann var hugaður og djarfur til ákvarðana og fastur fyrir þegar að á móti blés. Hann var sannkallaður frumherji, upphafsmaður í nánast öllu sem hann tók sér fyrir hendur. Og það sem einkenndi hann var mikil hugkvæmni. Hann notfærði sér vangetu sína ef svo má segja, hann sá alltaf einhvern möguleika þegar aðrir sáu enga möguleika.

SÚBB: JAKOB F. ÁSGEIRSSON RITHÖFUNDUR, HÖFUNDUR ÆVISÖGU ALFREÐS ELÍASSONAR

Ljósmynd af Alfreð með Vísi við Loftleiðaflugvél.

Byrjunarstef.

Flugvélar sem fljúga yfir landakorti. Nýrri og nýrri vélar eftir því sem stefinu vindur fram.

Texti kemur á skjáinn:

Alfreð Elíasson og loftleiðir

1. Hluti

Hugkvæmni og dirfska

Ljósmynd af Alfreð, Sigurði og Kristni Olsen fyrir framan Grumman-flugbát.

Þingholtin.

ÚTI. BRAGAGATA

Guðmundur Arason stendur fyrir framan húsið sem Alfreð átti heima í sem barn.

GUÐMUNDUR ARASON
Við lentum einu sinni í hremmingum, þegar við vorum strákar og við fórum nú halloka svolítið, enda voru mennirnir þetta fjórum og fimm

(MORE)

GUÐMUNDUR ARASON (cont’d)
árum eldri en við. Og það varð til þess að við vildum ekki láta slíkt yfir okkur ganga, og þá fórum við að æfa hnefaleika hjá glímufélaginu Ármann, og við urðum báðir Íslandsmeistarar 1936.

Ljósmynd af Guðmundi Arasyni með boxhanska og ljósmynd af Alfreð.

GUÐMUNDUR ARASON
Hann var nú einu ári yngri en ég, en ég held nú að hann hafi átt samt frumkvæðið að flestu sem við gerðum.

SÚBB: GUÐMUNDUR ARASON Í G.A. SMÍÐAJÁRN, ÆSKUVINUR ALFREÐS ELÍASSONAR

Æskuheimili Alfreðs í Þingholtunum.

Ljósmynd af foreldrum Alfreðs.

Ljósmynd af Alfreð og Halldóru systur hans.

ÞULUR
Alfreð óx úr grasi í Þingholtunum. Foreldrar hans voru voru Elías Dagfinnsson bryti og Áslaug Kristinsdóttir hárgreiðslukona. Alfreð átti eina yngri systur, Halldóru. Verslunarskólaprófi lauk Alfreð 1938.

Guðmundur á sama stað í götunni.

GUÐMUNDUR ARASON
Sko Alfreð var alveg sérstaklega dugnaðarmaður í sambandi við það að afla sér peninga.

Ólafur Finnbogason í Pennaviðgerðinni, æskuvinur Alfreðs á gangstétt neðar í Bragagötunni.

ÓLAFUR FINNBOGASON
Ákveðinn, helvíti ákveðinn.

SÚBB: ÓLAFUR FINNBOGASON Í PENNAVIÐGERÐINNI, ÆSKUVINUR ALFREÐS ELÍASSONAR

INNI. SKRIFSTOFA

Jakob F. Ásgeirsson á skrifstofu.

JAKOB. F. ÁSGEIRSSON
Hann fór að bera út blöð, hann hjólaði með fisk í hús fyrir Steingrím í Fiskhöllinni, hann hélt rollur á baklóðinni heima hjá sér. Hann verslaði með frímerki og þegar hann hafði aldur til þá hóf hann útgerð leigubíla, fór að keyra sjálfur og réð sér svo menn til að aka fyrir sig upp á prósentur.

ÚTI. BRAGAGATA

Ólafur Finnbogason í Bragagötunni.

ÓLAFUR FINNBOGASON
Hann var fljótur að framkvæma alla hluti. Helvíti fljótur að sjá allt fyrir yfirleitt, það sést best á bílunum sko. Við erum með þessa einu pútu saman, og svo frétti ég af honum og þá er hann kominn með stóran bílaflota. Þá sést hvað hann var ansi hreint duglegur.

SÚBB: ÓLAFUR FINNBOGASON Í PENNAVIÐGERÐINNI, ÆSKUVINUR ALFREÐS ELÍASSONAR. KEYPTU SÉR BÍL SAMAN.

Ljósmynd: Alfreð Elíasson gæjalegur við Dodge-bifreið.

ÞULUR
Leigubílaútgerð Alfreðs gekk vonum framar. 1940 árið sem hann fékk meiraprófið, átti hann þrjá bíla.

Hafnarstræti á stríðsárunum. Myndir Samuels Kadorian, iðandi mannlíf, hermenn um allt (sem olli uppgangi í leigubílakstri).

ÞULUR
Um þetta leyti var stúlka að nafni Kristjana Milla Thorsteinsson í Verslunarskólanum. Hún hafði farið með nokkrum skólasystkinum sínum í bíltúr upp Víðidal þar sem þau skiptust á að keyra.

Ljósmynd af Kristjönu Millu ungri stúlku, og stúdent í Verslunarskólanum.

INNI. DODGE-BIFREIÐ

Kristjana Milla situr í aftursætinu í bílnum sem er á ferð.

Mynd af hrútnum framan á húddi bílsins.

INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU THORSTEINSSON

Kristjana Milla í stofunni.

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON
En svo þegar ég ætlaði að skipta um gír og ætlaði að gera það, þá tókst ekki betur til en svo að ég setti í afturábak og hann þoldi það náttúrlega ekki gírkassinn, og þetta brotnaði alltsaman. Og við vorum bara í vandræðum þarna uppi á skeiðvellinum. Við komum okkur nú heim einhvern veginn, en þá héldum við náttúrlega að þessum skemmtiferðum væri lokið og við myndum ekki fara aftur. En svo datt einhverjum í hug að við gætum bara fengið leigðan bíl á bílastöð. Sem var gert, og þá kom Alfreð, og þá var hann nýbúinn að fá voðalega fínan Dodge, sem þótti nú óvenjulegt þá, því það var ekki mikið um bílainnflutning. Þetta var á stríðsárunum. Og þá fór hann með okkur svona í bíltúra og þannig kynntumst við Alfreð.

Milla þrýstir á kúplinguna í Dodge-bílnum. Milla skiptir um gír.

Ljósmynd: Alfreð við Dodge-bíl, reffilegur.

Kvikmynd af Dodge-bíl sem ekur eftir Thorvaldsenstræti og staðnæmist fyrir framan Sjálfstæðishúsið (NASA).

Ljósmynd. Alfreð fyrir framan Dodge í Kanada.

HLÉ

Heimili Alfreðs í Þingholtunum.

ÞULUR
1919, ári áður en Alfreð Elíasson fæddist, flaug fyrsta flugvélin á Íslandi og næstu ár birtust á
(MORE)

ÞULUR (cont'd)
himninum flugvélar ofurhuganna sem fyrstir buðu Atlantshafinu byrginn.

Nelson og Smith koma til Íslands. Vélin tekin á land við Tryggvagötu. Flugmennirnir fara yfir vélina.

Blaðafyrirsögn: Tvær flugvjelar komnar til Hornafjarðar. (1924)

Ljósmyndir, Zeppelin Greifi yfir Reykjavík.

Blaðafyrirsögn: Zeppelin Greifi kom til landsins í gær. (1930)

Flugfloti Balbo kemur fljúgandi.

Blaðafyrirsögn: Hópflug Ítalanna. (1933)

Ljósmynd: Lindbergh hjónin ganga upp bryggjuna í Reykjavík.

Blaðafyrirsögn: Lindbergh flugu hingað í gær. (1933)

ÞULUR
Ofurhugarnir vöktu hvarvetna athygli. Þeir voru sannkallaðar hetjur, ekki síst í augum ungra drengja.

INNI. HEIMILI KRISTINS OLSEN

Kristinn í stofunni heima hjá sér í viðtali við Ara Trausta Guðmundsson.

KRISTINN OLSEN
Í gamla daga þegar ég var ungur þá bjó ég í skerjafirðinum. Fæddur þar og uppalinn. Þá voru Hollendingarnir með flugvélar í vatnsmýrinni og voru að fljúga þarna alltaf og ég eyddi miklum tíma í það að sjá til þeirra og fór þangað þegar þeir voru að koma og fara og fljúga þarna í Vatnsmýrinni. Ég held að það hafi verið tvö ár sem þeir voru þarna. Svo ég fékk þarna... voða spenntur fyrir þessu, allavega þá.

SÚBB: KRISTINN OLSEN FLUGSTJÓRI

Ljósmynd: Flugvél hollensku veðurathugunarmannanna í Vatnsmýrinni og hópur af fólki í kring frá 1932.

ÞULUR
Snáðinn sem heilsar að hermannasið á myndinni, Kristinn Olsen, átti eftir að hafa mikil áhrif á íslenska flugsögu.

Ljósmynd: Olsen-fjölskyldan með bíl í bakgrunni. Kristinn fremst til vinstri.

Ljósmynd: Olsen-bræður í einkennisbúningum með Loftleiðafánann á bak við sig.

ÞULUR
Kristinn var elstur átta systkina, fjögurra systra og fjögurra bræðra sem allir gerðu flugið að ævistarfi.

INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð í stofunni.

ALFREÐ OLSEN
Sá elsti byrjaði svo fórum við að herma eftir, er þetta ekki gert ennþá í dag? Ég held það.

SÚBB: ALFREÐ OLSEN FLUGVÉLVIRKI, YNGSTUR OLSEN-BRÆÐRA

ÞULUR
Kristinn Olsen og Alfreð Elíasson kynntust er þeir unnu við útkeyrslu. Kristinn sem var á leið í flugnám til Kanada hvatti Alfreð til að læra líka að fljúga.

Flugskóli Konna Jóhannessonar (8mm).

ÞULUR
En Alfreð, sem hafði aldrei stigið upp í flugvél, var ekki tilbúinn að stökkva svona fyrirvaralaust út í óvissuna.

Dodge-inn ekur um borgina.

ÞULUR
Þess var þó ekki langt að bíða að Alfreð gerði upp hug sinn. Snemma árs 1942, ári eftir að Kristinn fór, seldi Alfreð leigubílana þrjá og hélt til Kanada.

HLÉ

Flugvélar á flugvellinum við flugskóla Konna í Winnipeg í Kanada, taxera, taka á loft. Konni við flugvél. Skilti flugskólans sést: „Johannessons flying service".

ÞULUR
Flugskólann átti Vestur Íslendingurinn Konráð Jóhannesson. Konráð, eða Konni eins og hann var kallaður, var liðsmaður í hinu frækna Íslendingaliði Fálkunum sem varð Olympíumeistari fyrir Kanada í ísknattleik 1920.

Ljósmynd af Konna og félögum hans í liðinu. Súmmað á Konna.

ÞULUR
Ásamt Kristni og Alfreð stunduðu nokkrir Íslendingar nám við skólann. Meðal þeirra sem fóru til Winnipeg var Smári Karlsson.

Nemendur í flugskólanum og skilti skólans.

INNI. HEIMILI SMÁRA KARLSSONAR

Smári í stofunni.

SMÁRI KARLSSON
Ég kem þarna á Banningstræti, það er adressan sem að Alfreð hafði látið mig hafa. Svo banka ég þarna og náttúrlega segi á eins góðri ensku og mér var unnt, hvort að Alfreð Elíasson, mister Elíasson, væri þarna, og þá segir konan: „já Alfreð Elíasson, jú hann er hér.“ Og það var eins skýrt or skorinort mælt á íslenska tungu eins og best verður gert. Enda kom það nú svo í ljós að á Banningstræti og á götunum þar um kring, þá töluðu þarna yfirleitt allir íslensku.

Ljósmyndir: Banningstræti, hópmyndir af fjölskyldunum þar, af Alfreð og félögum hans, sem og Smára og fleirum.

ÞULUR
Eftir flugnámið, sem tók sex mánuði, voru nokkrir nemendur svo lánsamir að fá vinnu.

INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús í stofunni.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
Það var þarna stór flugskóli á sama stað, bara örskammt frá flugskólanu, altso flugskóla Konna. Þar var ekki flugskóli sem slíkur heldur var verið að kenna áhöfnum á sprengivélum. Það var verið að þjálfa loftskeytamenn, sprengjukastara og navigatöra. Og vinnan sem við fengum fólst í því að fljúga þessi æfingaflug.

Ljósmyndir: Magnús Guðmundsson í einkennisbúningi, Magnús við flugvél, Magnús og Alfreð í flugmannsgöllum.

INNI. HEIMILI KRISTINS OLSEN

Kristinn í stofunni.

KRISTINN OLSEN
Og þar vorum við sko lengi, fengum fína þéneringu þar og fína æfingu, það var mikið flogið á nóttunum og líka náttúrlega á daginn. Og við fengum fína reynslu þar, með þessum Anson-vélum. Samskonar vélum og við keyptum svo fyrir Vestmannaeyjar, til að fljúga á Vestmannaeyjar með.

Ljósmyndir: Magnús Guðmundsson í flugvél, Alfreð í flugvél með þumalinn á lofti, Alfreð við Anson. Kristinn, Magnús og Alfreð í einkennisbúningum.

INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús í stofunni.

Ljósmynd: Magnús í stjórnklefa flugvélar í Kanada.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
Við komum flestir heim sko, flestir með uppundir 1000 tíma og þeir sem voru búnir að vera ári lengur en við, Jóhannes [Snorrason] og Sigurður Ólafsson, þeir hafa sjálfsagt verið með eina 1500 tíma. Það var svo óalgengt á þeim tíma
(MORE)

MAGNÚS GUÐMUNDSSON (cont'd)
vegna þess að menn komu úr flugskólum bara með þrjú og fjögurhundruð tíma, hámark, sko.

INNI. HEIMILI SMÁRA KARLSSONAR

Smári í stofunni.

Ljósmyndir: Smári við flugvél, Sigurður Ólafsson í flugvél, Alfreð í flugvél.

SMÁRI KARLSSON
Þetta varð auðvitað mikil gæfa fyrir svo aftur flugið hér á Íslandi, því að svo koma þessir menn, með sína vél að fljúga hér vítt og breitt um landið í erfiðum skilyrðum.

Ljósmynd: Stinson

ÞULUR
Atvinnuhorfur á Íslandi fyrir nýútskrifaða flugmenn voru ekki góðar. Til að auka atvinnumöguleika sína keyptu Alfreð Elíasson, Kristinn Olsen og Sigurður Ólafsson flugvélina sem sést á þessari kvikmynd, en hún var af gerðinni Stinson Reliant.

Stinsoninn taxerar á ísnum í Kanada.

Tónlistarhlé. Kvikmyndir frá framleiðslu á Stinson-vélum.

ÞULUR
Stinsoninn var smíðaður 1936 af Stinson Verksmiðjunum í Michigan í Bandaríkjunum. Hann var búinn einum 245 hestafla Lycoming hreyfli og tók 3 farþega.

INNI. HEIMILI SMÁRA KARLSSONAR

Smári í stofunni.

SMÁRI KARLSSON
Stinsoninn hann stóð vel fyrir sínu, en þeim skorti yfirleitt alltaf meira afl. Þegar þær voru
(MORE)

SMÁRI KARLSSON (cont’d)
komnar á þessa mestu hleðslu sem að þær máttu lyfta sér með eða fljúga þá voru þær voðalega latar að komast í loftið.

Stinson taxerar og tekur á loft.

HLÉ

Reykjavík, myndir Kadorians frá stríðsárunum.

Tónlist: (There’ll Be Bluebirds Over) The White Cliffs of Dover.

INNI. SKRIFSTOFA

Jakob F. Ásgeirsson á skrifstofu.

JAKOB. F. ÁSGEIRSSON
Það var nú ekki árennilegt að koma til Íslands í miðri heimsstyrjöld með heila flugvél í farteskinu. Hérna var flugrekstur bara rétt nýlega hafinn, reglulegur flugrekstur, og tækifærin blöstu ekki beinlínis við. Alfreð og félagar leituðu hófanna hjá Flugfélagi Íslands.

INNI. HEIMILI KRISTINS OLSEN

Kristinn í stofunni.

KRISTINN OLSEN
Og láta Flugfélag Íslands fá vélina ef þeir vildu á innkaupsverði, sama verði og við borguðum, til að reyna að fá vinnu hjá Flugfélaginu.

INNI. SKRIFSTOFA

Jakob F. Ásgeirsson á skrifstofu.

JAKOB. F. ÁSGEIRSSON
En Flugfélagið reyndist ekki hafa neinn áhuga á því og bauð eiginlega bara upp á afarkosti.

ÞULUR
Flugfélagið vildi ráða Alfreð og Sigurð en ekki Kristin vegna þess að hann var of þungur að þeirra mati. Annað skilyrði fyrir vinnu hjá Flugfélaginu var að strákarnir stofnuðu ekki flugfélag sjálfir.

KRISTINN
Svo það var ekki um annað að gera en að stofna Loftleiðir.

Ljósmynd: Kristinn (eða einhver) bisar við flotholt á Stinsoninum í Vatnagörðum.

Alfreð við Dodge-bifreið með pípu og flugvél hægra megin.

ÞULUR
Stofnun nýs flugfélags var möguleiki sem strákarnir töldu raunhæfan. Alfreð Elíasson, þótt ungur væri, hafði talsverða reynslu af farþegaflutningum á landi með leigubílunum og var það ekki stórt skref fyrir hann að hefja farþegaflutninga í lofti með flugvélum. Þeir svipuðust um og sáu fljótt að vestfirðir og Vestmannaeyjar voru ákjósanlegir staðir til að fljúga á, ekki síst vegna þess að Flugfélagið sinnti þeim ekki. Vestfirðingar voru orðnir langþreyttir á einangruninni og tóku því umleitun Alfreðs og félaga um hlutafé í nýtt flugfélag mjög vel.

Vestmannaeyjar úr lofti.

Vestfirðir úr lofti, Önundarfjörður.

Ísafjörður, svipmyndir nýlegar.

INNI. BÓKAVERSLUN

Bókhlaðan á Ísafirði. Gunnlaugur Jónasson innan um tímaritin.

Ljósmynd: Barnaskólinn á Ísafirði.

GUNNLAUGUR JÓNASSON
Og stemningin var slík í skólanum, að að skólastjórinn benti á að við þarna, ungir strákar og stelpur, við ættum að taka þátt í þessu og leggja þessu lið og það fór þannig að skólnemendur skutu saman, menn lögðu til fimm kall eða tíkall eða hvað það nú var, og úr því varð það að nemendur keyptu hlutabréf í Loftleiðum.

Ljósmyndir: Kristján Jóhann Kristjánsson einn og hann og kona hans.

Tónlist: San með Bix Beiderbecke

ÞULUR
Kristján Jóhann Kristjánsson í Kassagerð Reykjavíkur, sem kvæntur var föðursystur Alfreðs, Sesselju Dagfinnsdóttur, hafði úrslitaáhrif.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Þá kom Kristján Jóhann til mín, við bjuggum í sama húsi, og spurði hvort ég vildi ekki gerast hluthafi í flugfélagi sem væri verið að stofna. Jú, ég var alveg til í það, ég var búinn að hugsa mér að verða flugmaður hvort eð er, og þá lagði ég fram fimm þúsund krónur í hlutafé, sem var töluverður peningur þá svona af léttmatrós á varðskipi. Hann var mjög virkur hjá iðnrekendum, var formaður iðnrekendafélagsins og annað og var mjög öflugur maður á fjármálasviði og öðru og hafði góð sambönd. Og þessvegna var hann svona góð stoð og stytta fyrir Loftleiðir allan tímann sem að hann var formaður félagsins.

Lógó Loftleiða.

ÞULUR
Loftleiðir hf. var stofnað 10. mars 1944. Varð Kristján Jóhann Kristjánsson formaður stjórnar en Alfreð Elíasson varaformaður. Alfreð og Sigurður sáu um daglegan rekstur félagsins en Kristinn um vélar og áhöld.

Ljósmyndir: Kristján Jóhann, Alfreð Elíasson, Sigurður Ólafsson og Kristinn Olsen.

Vífilsgata 1.

ÞULUR
Fyrsta aðsetur Loftleiða hf. var heima hjá foreldrum Alfreð þar sem Áslaug móðir hans rak hárgreiðslustofu.

Mynd af Alfreð og Áslaugu.

HEIMIL ÖLMU LINDQVIST

Alma í stólnum heima hjá sér.

ALMA LINDQVIST
En þá vildi svo illa til að það var lítið um síma að hafa og það voru dálítil hlaup svona upp og niður í húsinu hjá henni því að hárgreiðslustofan og Loftleiðir höfðu sama símann.
(Hlær)

Ísafjörður á fjórða áratugnum. Pan.

Ljósmynd: Fyrsta farþegaflug Loftleiða, fjara í Reykjavík. Farþegar ganga um borð.

ÞULUR
Fyrsta farþegaflug Loftleiða var til Ísafjarðar og var þessi ljósmynd tekin við það tækifæri. Flugstjórar í ferðinni voru Alfreð og Kristinn og voru farþegar einn talsins. Þar sem Stinsoninn tók aðeins þrjá farþega var á mörkunum að reksturinn bæri sig.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
En þegar að Loftleiðir fá síldarleitarflugið og gera samning fyrir vélina kannski tvö- þrjú hundruð tíma yfir sumarið, þá má segja það að þá hafi Loftleiðaævintýrið byrjað, því að þegar það var búið að fá það staðfest, þessa samninga með síldarleitarflugið, þá var farið út í það að kaupa Grumman-bátana, til þess að nota þá í farþegaflugið til Vestfjarða.

Siglufjörður úr lofti á síldarárunum.

Grumman bátur lendir fyrir vestan. Siglir inn í höfnina.

Ljósmynd: Miklavatn. Grumman-bátur og Stinson í fjörunni ásamt mönnum.

ÞULUR
Miklavatn í Fljótum var gert að bækistöð síldarleitarflugsins, sumarið 1944. Þar var auðvelt að lenda og stutt á miðin norður af landinu.

INNI. SKRIFSTOFA

Alfreð Elíasson á skrifstofu sinni að Loftleiðum.

ALFREÐ ELÍASSON
Skemmtilegasti þátturinn finnst mér í mínu flugi, frá því 1944, það var síldarleitin á Miklavatni. Við vorum þar algerlega sjálfstæðir, þannig að við bjuggum í tjöldum og fórum snemma á morgnana, fjögur leytið og leituðum að síld og sendum svo skeyti til Siglufjarðar til síldarleitarinnar þar, ef eitthvað fannst. Þetta ár var mjög dauft framundan, það var ekki fyrr en í ágúst, seinni, eða miðjan ágúst sem að síldin fór að sýna sig og ég man eftir að ég varð til þess að fara út á Grímseyjarsund eftir
(MORE)

ALFREÐ ELÍASSON (cont’d)
allt síldarleysið og ég ætlaði varla að trúa mínum eigin augum að það virtist vera svartur sjór af síld alveg frá Grímsey og til lands. Ég þorði ekki að tilkynna þetta því ég hélt að um einhverja missýn væri að ræða, svo ég fór inn á Siglufjörð og náði þá í Svein Benediktsson sem stjórnaði síldarleitinni og fékk hann til þess að fara með mér út og hann skyldi þá tilkynna sjálfur svo að rétt væri farið með. Við vorum varla komnir í loftið fyrr en að Sveinn sagði: „Þetta er alveg rétt.“ Og hann sendi skeyti um það að það væri svartur sjór af síld milli Grímseyjar og lands. Þetta var náttúrlega ákaflega gleðilegt.

HLÉ

Grumman bátur lendir á sundunum við Reykjavík. Svipmyndir af Grummaninum að athafna sig. (myndasafn Gunnars Ásgeirssonar).

Tónlist: My dreams are getting better all the time.

ÞULUR
Grumman Goose flugbátarnir hentuðu vel til innanlandsflugsins. Áttu Loftleiðir 5 slíka þegar mest var. Grummaninn var meðfærilegur og kraftmikill, búinn tveimur 450 hestafla mótorum. Hann tók 8 farþega.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur á heimili sínu.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Þegar við flugum til Ísafjarðar að þá lentum við þar á pollinum og svo var keyrt upp í fjöru, og þurftum að passa okkur að fara ekki of langt, því þá stóð nefið á vélinni alveg inn á Aðalstræti. En farþegarnir gengu þarna beint um borð. En aftur á móti á Kötunum, þær lentu úti á polli eða annars
(MORE)

DAGFINNUR STEFÁNSSON (cont'd)
staðar að þá þurfti alltaf að ferja fólkið á bátum á milli.

Ljósmynd af Vestfirðingi.

ÞULUR
Catalina flugbátar Loftleiða, Vestfirðingur og Dyjandi, voru knúnir tveimur 1200 hestafla Pratt og Whitney hreyflum og tóku 22 farþega.

Catalina fer í gang á Flugsafninu í Lelystad í Hollandi. Taxerar.

INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stofunni.

EINAR RUNÓLFSSON
Hún var eins og hún væri á íslenskum vegum sko, hún mátti ekki fara yfir níutíu (hlær). Hún stollaði líka á 90 sko.

INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús á heimili sínu, í stofunni.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
Hægfleyg en mjög þægileg sko. Kalt í henni á veturnar, ekki að neita því.

Ljósmynd: Norseman (nota etv. úr 8mm safni Konna Jó.)

ÞULUR
Loftleiðir notuðu líka Norseman vélar. Norseman sem var kanadísk smíð, tók sjö farþega og var knúin einum 600 hestafla Pratt og Whitney hreyfli sem var heldur lítill fyrir svo stóra vél.

INNI. HEIMILI KRISTINS OLSEN

Kristinn í stofunni.

KRISTINN OLSEN
Það var hringt í okkur, Agnar Kofoed Hansen og bað okkur að fara til Vestmannaeyja, að athuga hvort það væri möguleiki að búa til flugbraut þar, hvort það væri hægt að fljúga þangað, ef það yrði gerð braut. Svo við fórum þarna um veturinn og skriðum þarna í roki og vondu veðri og eftir viku komumst við að því að þeirri niðurstöðu að það myndi nú allt vera í lagi ef það væri gerð braut að fljúga þangað, því að veðrið var mikið austanátt og það myndi passa fyrir brautina að hafa hana austur og vestur.

Svipmyndir af flugvellinum af filmu Halldórs Sigurjónssonar.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í stofunni.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
En við byrjuðum byrjuðum flugið til Vestmannaeyja áður en flugvöllurinn varð til, þá flugum við þarna Stinson-vél sem tók bara tvo farþega. Eftir að flugvöllurinn var fullkláraður þá tóku Anson vélarnar við.

Ljósmynd af Stinson-vél á flugvellinum í Vestmannaeyjum.

Ljósmynd af Anson-vél.

INNI. PERLAN

Sigurður Gunnsteinsson með Lofleiðabyggingarnar í bakgrunni.

SIGURÐUR GUNNSTEINSSON
Það gerbreyttist allt mannlíf þarna við þetta.

Anson á Reykjavíkurflugvelli, fer í gang, filma Halldórs Sigurjónssonar.

ÞULUR
Avro Anson vélarnar tóku átta farþega og voru með tvo hreyfla sem skiluðu 450 hestöflum. Loftleiðir starfræktu tvær Anson vélar.

INNI. HEIMILI BALDURS BJARNASEN

Baldur í stólnum.

BALDUR BJARNASEN
Ansoninn, hann var dálítið sérstakur sko, hann var alveg allur byggður úr tré. Var trévél alveg. Meira að segja vængbitar og annað slíkt var úr tré.

Anson taxerar á Reykjavíkurflugvelli. Filma Halldórs Sigurjónssonar.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur á heimili sínu.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Og einu sinni í flugi þá, og þá tek ég eftir því að bensínmælirinn, hann fer svo hratt niður í vélinni, og ég fer að líta, athuga málið, að þá sé ég bara að það stendur bensínstrókurinn uppúr tanknum. Þá hafði gleymst að setja bensínlokið á tankinn. Og þá var ég mitt á milli lands og eyja, og mér leist ekkert á þetta og svo þegar við komum upp í Landeyjarnar að þá sé ég að þar er fólk að heyja, á túni, og ég get lent þarna á túninu. Fólkið skildi ekki neitt í neinu og lagði frá sér hrífurnar og kom þarna að athuga með vélina hvort það væri ekki allt í lagi. Og ég fór út úr vélinni og segi „ja, það er blessuð blíðan og gott til heyskapar hérna“ og læddist svo að tanknum og fann lokið og gat skrúfað það á og sagt, „já ætli við höldum bara ekki áfram þá.“ (hlær) Farþegarnir þeir skildu ekki neitt í neinu, þeir vissu aldrei hvað var að ske. (hlær)

Flugvél Flugfélags Íslands, TF-ISM, lendir á Vestmannaeyjaflugvelli.

ÞULUR
Eftir að flugvöllurinn í Vestmannaeyjum var opnaður 1946 upphófst mikil samkeppni.

INNI. PERLAN

Sigurður J. Gunnsteinsson með Loftleiðahótelið og Reykjvíkurflugvöll í baksýn.

SIGURÐUR GUNNSTEINSSON
Stelpurnar á miðstöðinni, símanum, þær vissu um allt. Hverjir færu með hverjum og öðru slíku, og þær, þær störfuðu bara með manni. Hringdu í mig stundum og sögðu: „Þessi er að fara með honum Kalla.“ Hann hét Kalli, Kalli Kristmans þarna, umboðsmaðurinn hjá þeim. Mágkona Kalla var þarna á símanum sko og hún og önnur til, þær voru nú ekki fleiri sem störfuðu með þeim, ég held ég hafi getað litið á allar sem Loftleiða, Loftleiðaliðinu. Þær hjálpuðu manni mikið með þetta. Þetta fór voðalega mikið svona fram í gegnum símann og maður varð að hringja á milli og þær vissu alltsaman. Þetta var hörkubardagi.

Ljósmynd af Douglas DC-3 yfir Vestmannaeyjum.

Ljósmynd af Helgafelli fyrir framan Helgafellið.

ÞULUR
Fyrsta Douglas DC-3 vél Loftleiða var skýrð Helgafell til heiðurs Vestmannaeyingum. Þristurinn var knúinn tveimur 1200 hestafla Pratt og Whitney-hreyflum og rúmaði 32 farþega.

Helgafellið, svipmyndir, taxerar.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Mjög skemmtileg vél. Hún var svo fyrirgefanleg, maður þarf ekki að vera alveg vakandi yfir henni sko alltaf, hún gerir engar óvæntar kúnstir.

Helgafellið tekur á loft frá Vestmannaeyjaflugvelli.

HLÉ

Ljósmynd af Grumman fyrir vestan.

Tónlist: Buttons and bows með Dinah Shore.

Ljósmynd af Magnúsi Guðmundssyni, Einari Runólfssyni, Halldóri Guðmundssyni (Tyni)og Markúsi Jóhannessyni á þakinu á Catalina-flugbáti.

Ljósmynd af Óla Olsen og Einari Árnasyni að koma úr Grumman.

Ljósmynd af flugvirkjum að vinna í skýli við Anson.

ÞULUR
Þegar mest var að gera í innanlandsfluginu um og uppúr nítjánhundruð og fimmtíu voru Loftleiðir með tíu vélar í notkun og flugu reglulega á fimmtán staði.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Menn unnu allt og gerðu allt sem að höndum bar, hvort sem það voru flugmenn eða aðrir, að það voru allir að vinna við þetta að halda vélunum úti. Og það var verið þarna allan sólarhringinn, við sváfum bara í svefnpokum upp á vinnubekkjunum, alla nóttina þegar að veður gaf til að halda þessu gangandi.

INNI. HEIMILI AÐALMUNDAR MAGNÚSSONAR

Aðalmundur með bókahillurnar í baksýn.

AÐALMUNDUR MAGNÚSSON
Það var ekkert verið að velta vöngum yfir hvorki launum eða degi eða nóttu, það var bara unnið og mjög mikil samheldni í fólki þarna.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Og þessi starfsandi, hann hélst alltaf alla tíð í sögu Loftleiða.

Ljósmynd af flugvirkjum að vinna við Catalia-flugbát.

ÞULUR
Mikill uppgangur félagsins kallaði á æ fleiri flugvirkja og brátt varð skortur á þeim. Yfirflugvirki Loftleiða, þúsund þjala smiðurinn Halldór Sigurjónsson, sem kvæntur var systur Alfreðs Elíassonar, dó ekki ráðalaus og setti á stofn sinn eigin flugvirkjaskóla 1947.

Ljósmynd af Halldóri Sigurjónssyni.

INNI. HEIMILI BALDURS BJARNASEN

Baldur í stólnum.

BALDUR BJARNASEN
Og kenndi þarna mörgum strákum. Fullt námskeið og fékk það viðurkennt af Flugmálastjórn og þeir voru útskrifaðir flugvirkjar. Verklega námið gaf hann þeim í skýlinu. Þetta gerði hann alltsaman utan við nokkuð, að fá nokkra peninga fyrir eða slíkt, bara áhuga. Bara áhuga. Það vantaði flugvirkja og þá bara bjó hann þá til (hlær). Hann var svoleiðis maður (hlær).

Ljósmynd af hópi flugmanna og flugvirkja við skýlið 1948.

ÞULUR
Halldór Sigurjónsson var líka drátthagur maður en hann teiknaði meðal annars merki félagsins.

INNI. HEIMILI KRISTINS HALLDÓRSSONAR

Kristinn í stofunni.

KRISTINN HALLDÓRSSON
Og svo þróaðist það og varð að því merki sem að var hjá Loftleiðum alveg fram að því síðasta hjá Loftleiðum.

HLÉ.

Ljósmynd: Alfreð Elíasson í flugmannsjakka með Vísi sem á stendur: HIMLER BÝÐUR UPPGJÖF (tímasetur Alfreð þegar hann sá Skymasterinn á Keflavíkurflugvelli, en það var í lok stríðsins).

Tónlist: Symphony með Freddy Martin.

ÞULUR
Einhverju sinni undir lok seinni heimsstyrjaldarinnar var Alfreð Elíasson staddur suður á Keflavíkflugvelli. Þar sá hann Douglas DC-4 Skymaster vél. Hann fór um borð og brá heldur betur í brún. Annan eins danssal hafði hann aldrei séð.

Alfreð sem jafnan var skjótur til ákvarðana sá strax að svona vél yrðu Loftleiðir að eignast.

Ljósmynd innan úr Skymaster með tómum sætum. Blandast saman við ljósmynd innan úr Skymaster sem er full af farþegum.

ÞULUR
Douglas DC-4, fjarkinn, rúmaði frá 44 upp í 80 farþega, var knúinn fjórum 1450 hestafla Pratt og Whitney hreyflum og ferðaðist um á 207 mílna hraða í tíu þúsund fetum.

Skymaster DC4 flýgur yfir. Úr myndinn um loftbrúna til Berlínar.

INNI. HEIMILI SMÁRA KARLSSONAR

Smári í stofunni.

SMÁRI KARLSSON
Undratæki miðað við tímann og aflið sem henni var skammtað. Og hvað hún gat borðið veðrum og öðru byrginn, það er ótrúlegt.

INNI. HEIMILI AÐALMUNDAR MAGNÚSSONAR

Aðalmundur með bókahilluna í baksýn.

AÐALMUNDUR MAGNÚSSON
Ég hugsa að ég myndi nú ekki þora að fljúga honum í dag he he. Þetta voru ofsalega duglegar vélar. En það var enginn, til dæmis enginn radar í þeim og við urðum bara að fljúga af augum fram. Og þetta voru, ég myndi segja, var bara heppni hvað maður slapp vel í gegn um tíðina. Við vorum í bullandi ísingu og áttum oft í miklum erfiðleikum að komast bara áfram.

Skymaster herflugvél flýgur yfir.

Skymaster herflugvél kemur inn til lendingar og lendir.

ÞULUR
Er það fréttist að Loftleiðir væru að kaupa fyrstu Skymaster-vél Íslendinga, boðaði forstjóri Eimskipafélagsins, sem jafnframt var stjórnarformaður Flugfélags Íslands, Alfreð Elíasson á sinn fund.

Ljósmynd af Alfreð Elíassyni með vindling í einkennisbúningi Loftleiða.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Þegar Alfreð kemur þangað að þá segir Guðmundur Vilhjálmsson: „Er það satt að þið séuð að fara að

(MORE)

DAGFINNUR STEFÁNSSON (cont’d)
kaupa Skymaster-flugvél?“ Og Alfreð sagði: „Já“ þeir væru að hugsa um það. „Nú. Og hvar ætliði að fá peninga til þess?“ „Ja, ég get bara sagt þér það að við ætlum ekki að stela þeim frá Eimskipafélaginu.“

ÞULUR
Um þetta leyti var Kristjana Milla Thorsteinsson við nám í Bandaríkjunum.

INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU THORSTEINSSON

Kristjana Milla í stól í stofunni með fálka í baksýn.

Ljósmynd af Heklunni í New Haven.

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON
Og á hverju vori þá var haldið merkilegt ball sem var svona árshátíð og þá voru allar stelpurnar, þær voru að bjóða til sín allskonar kunningjum sínum og vinum sínum sem að þær áttu náttúrlega, en ég hafði engan af því að það var svo langt í burtu. En svo frétti ég það eða vissi það að Alfreð var að koma til New York og þeir, var þar verið að innrétta nýja flugvél fyrir, fyrir Loftleiðir. Þá var herinn að selja vélarnar sem þeir höfðu notað í stríðinu, en það voru alltsaman fraktvélar. Og þá voru þeir þar saman Kristján Jóhann Kristjánsson stjórnarformaðurinn í Loftleiðum og Alfreð og þeir voru að sjá um að þessi vél, þetta gengi allt fyrir sig þarna. Og þá bauð ég honum og hann kom fljúgandi þarna til Rochester frá New York og við þetta var þetta hugg, fína ball sem við fórum á og allir skemmtu sér mjög vel.Og eftir það héldum við sambandi við Alfreð.

Ljósmynd af Alfreð Elíassyni og Kristjáni Jóhanni Kristjánssyni í New York.

Ljósmynd af Alfreð og Kristjönu Millu í Rochester.

ÞULUR
Fyrirtækið sem tók að sér innréttingu Heklunnar átti í fjárhagserfiðleikum og drógust framkvæmdir á langinn.

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON
Svo þeir urðu að finna sér aðrar leiðir og þetta gekk mjög seint. Og það kom náttúrlega niður á því fólki sem var að bíða og var að vonast til þess að komast heim með þessari vél. Og ég var ein af þeim og fleiri sem ég þekkti. Og þá, þetta endaði með því að það var leigð vél frá American Airlines til að koma fólkinu heim. Og þetta var fyrsta farþegaflugið milli Bandaríkjanna og Íslands.

Ljósmynd af hópnum sem ferðaðist frá Bandaríkjunum til Íslands 1946.

HLÉ.

Ljósmynd af boðskorti á athöfn vegna komu Heklunnar til Íslands.

Loftmynd af Íslandi.

Kvikmyndir Vigfúsar Sigurgeirssonar af komu Heklu á Reykjavíkurflugvelli.

Lag: Hindustan.

ÞULUR
Mikið var um dýrðir þegar fyrsta millilandaflugvél Íslendinga kom til landsins. Sagði Emil Jónsson samgönguráðherra þetta stórtíðindi fyrir hið unga lýðveldi, sem þau sannarlega voru.
Þremur árum eftir stofnun félagsins voru Loftleiðir komnar í forystu flugmála á Íslandi. Ekki bara á Íslandi heldur Skandinavíu líka, því sameiginlegt flugfélag Svía, Dana og Norðmanna, SAS, átti enga fjögurra hreyfla flugvél.

Svipmyndir af Loftleiðafólki.

INNI. HEIMILI SIGURGEIRS ORRA

Guðni í Sunnu í hægindastól í stofunni.

GUÐNI ÞÓRÐARSON
Þarna urðu merkileg þáttaskil í samgöngusögu Íslands þegar Hekla tók sig á loft í sína fyrstu ferð til Kaupmannahafnar.

ALFREÐ ELÍASSON
Þá var það nú kallað ætlunarflug að fljúga til Kaupmannahafnar, en það var nú dálítið stopult. Við reyndum að halda því þó þannig að fara að minnsta kosti eina ferð í viku til Kaupmannahafnar.

Farþegar ganga úr Heklu.

Alfreð Elíasson og Gerhard Olsen (að mér sýnist) við stjórnvölinn í Heklunni.

ÞULUR
Gamla herraþjóðin varð græn og gul af aðdáun þegar Alfreð Elíasson og félagar komu á fullkomnustu farþegaflugvél norðurlanda til Kastrup. Voru Danirnir stundum svo liðlegir að kveikja ekki lendingarljósin þegar Hekla nálgaðist og þurftu Loftleiðamenn að sveima yfir flugvellinum þar til SAS-flugvél bar að og lenda strax á eftir henni áður en slökkt var aftur.

Ljósmynd af Kristni Olsen við stjórnvölinn.

HLÉ

Ljósmynd af Byron Moore og Alfreð Elíassyni við stjórnvöl Heklu.

ÞULUR
Þegar Loftleiðamenn keyptu fyrsta Skymasterinn, Hekluna, höfðu þeir ekki réttindi til að fljúga henni og réðu mann að nafni Byron Moore til að kenna sér á hana.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Þetta var ákaflega fjölskrúðugur náungi má segja. Hann var alveg óútreiknanlegur.

ÞULUR
Einn góðan veðurdag var Dagfinnur Stefánsson við vinnu sína í innanlandsfluginu.

Ljósmynd af Dagfinni um þetta leyti (1948)

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Var að koma frá Snæfellsnesi, Sandi, Hellissandi á Snæfellsnesi og koma inn til Reykjavíkur. Og þá stóð Heklan þar, Skymaster-vélin. Átti að fara til Kaupmannahafnar. Og þegar ég er lentur þarna þá kemur Byron Moore til mín og segir, „Dagfinnur heyrðu, þú verðu að koma með mér til Kaupmannahafnar, það vantar aðstoðarflugmann.“ Og ég segi við hann, „ég hef engan tjekk, engin réttindi á þessa vél til þess að vera aðstoðarflugmaður eða neitt annað.“ „Nei“ segir hann, „við göngum frá því.“ „Nú já, hvernig á að fara að því?“ „Ja, við förum bara nokkrar lendingar.“ Og það stóð fólkið þarna fyrir utan, það var gott veður. Farþegarnir stóðu þarna fyrir utan og horfðu á vélina og það var seinkun. Nú og svo var sett í gang, hann setur mig um borð og við förum í loftið og tókum þarna einar þrjár, fjórar lendingar. Og fólkið var að spyrja hvað væri að ske, farþegarnir voru að spyrja um það. Ja það væri verið að þjálfa aðstoðarflugmanninn, hann hefði aldrei flogið svona vél áður.

Ljósmyndir af Heklunni á Reykjavíkurflugvelli, af farþegum að bíða.

Kvikmyndir af Heklunni að taxera.

HLÉ

Myndir af Bankastræti úr Reykjavík vorra daga og af biðröðum við verslanir.

Landbúnaðarsýning. Skilti sem á stendur: Verkfæranefnd ríkisins.

Lag: Ó, borg mín borg með Hauki Morthens.

ÞULUR

Ísland var fast í viðjum hafta og gjaldeyrisskorts. Rekstur fyrirtækja var háður duttlungum stjórnmálamanna. Sækja þurfti um leyfi fyrir stóru sem smáu og langar biðraðir mynduðust við verslanir. Fyrirtæki sem voru innundir hjá stjórnmálamönnum höfðu umtalsvert forskot í samkeppninni.

INNI. SKRIFSTOFA

Jakob F. Ásgeirsson á skrifstofu.

JAKOB. F. ÁSGEIRSSON

Loftleiðir áttu dálítið undir högg að sækja við þessar aðstæður og má sem dæmi nefna að árið 1948 hafði Ríkisstjórnin heimild til þess að úthluta talsverðum hluta af stóru dollaraláni til flugvélakaupa en sá gjaldeyrir fór allur til Flugfélags Íslands sem ætlaði að kaupa Gullfaxa sína fyrstu millilandavél til mótvægis við Heklu, millilandavél Loftleiða. En Loftleiðamenn ætluðu sér þá að bæta annarri millilandavél við flugflota sinn og keyptu reyndar Geysi með hjálp annarra.

Kvikmyndir Halldórs Sigurjónssonar af Geysi að taxera á Reykjavíkurflugvelli.

INNI. HEIMILI SIGURGEIRS ORRA

Guðni í Sunnu í stofunni.

GUÐNI ÞÓRÐARSON
Veldi Eimskipafélagsins og Flugfélagsins það réði öllu, það hafði bein tengsl inn á Alþingi og fulltrúar, sem sagt alþingismenn Sjálfstæðisflokksins og reyndar allra flokka meira og minna, þeir töldu sjálfsagt að, að að vernda þetta óskabarn þjóðarinnar eins og, eins og nákomið gæludýr.

HLÉ

Blaðafyrirsagnir.

ÞULUR
Fyrstu ár Loftleiða voru ekki án mannskæðra slysa. Grumman flugbátur fórst við Búðardal 1947 og með honum fjórir farþegar af átta.

Blaðafyrirsögn(400143_0153_410520_0001.djvu.pdf)

ÞULUR
Anson flugvél fórst á Hellisheiði 1948 og með henni fjórir menn.

Blaðafregn um slysið:(400080_0096_410831_ 0016.djvu.pdf, 400080_0120_410833_0012.djvu.pdf.)

Sorgleg tónlist.

HLÉ

Kristinn Olsen í stjórnklefa Skymasters.

ÞULUR
Loftleiðastrákarnir höfðu engan áhuga á að vera ríkisstyrktir smákóngar með íslenska flug markaðinn í herkví. Heimurinn var þeirra markaðssvæði. Þar voru tækifærin og vaxtarmöguleikarnir. Þar var líka nauðsynlegt fyrir fyrirtækið að hasla sér völl, því þrátt fyrir mikinn uppgang, var reksturinn í járnum.

ALFREÐ ELÍASSON
Og við flugum suður til Róm aðallega og þar gekk flugstjórinn á milli ferðaskrifstofa og sagðist vera á leið til Ameríku og jafnvel Suður Ameríku og spurði hvort að þeir, ferðaskrifstofurnar hefðu farþega. Og við biðum þarna í nokkra daga jafnvel meðan við vorum að fylla vélina.

Ljósmynd af Alfreð fyrir framan Coloseum í Róm, Alfreð og Magnús við skilti sem vísar farþegum í átt að flugvélinni.

Ljósmynd af farþegum um borð í Skymaster.

INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús í hægindastól.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
Og þessi umboðsmaður eða ferðaskrifstofa þarna niðurfrá hún borgaði fyrir flugið þegar farþegarnir voru komnir um borð, og það var þá vanalega í pappakassa. Var nú ótrúlega ódýrt, ég held að ferðin frá skrifstofunni hafi kostað í heild, altso sem borguðu Loftleiðum tíu, tólf þúsund dollara, eitthvað svoleiðis, þessa löngu leið. En það var til að bæta það upp þá var tekið bananar á leiðinni og komið með banana hingað og þeir seldir.

HLÉ

New York úr Empire State byggingunni. Svipmyndir af New York.

ÞULUR
Eftir stríð sömdu þjóðir heims um flugsamgöngur og höfðu haftasjónarmið Breta betur gegn frelsissjónarmiðum Bandaríkjamanna. Íslendingar sem voru hlynntir flugfrelsi gerðu tvíhliða samning við Bandaríkjamenn 1945. Á þeim grunni voru Loftleiðum veitt lendingarleyfi í New York og Chicago 1948 og þá fór Geysir í

(MORE)

ÞULUR (cont'd)
fyrsta áætlunarflug Íslendinga til Bandaríkjanna. Var þessi ljósmynd tekin við við það tækifæri, en á henni er fulltrúi borgarstjórnar New York að óska stjórnarformanni félagsins, Kristjáni Jóhanni Kristjánssyni til hamingju með áfangann.

HLÉ

Hekla Lendir á Reykjavíkurflugvelli. Ferðalangar stíga frá borði og er fagnað af þeim sem komu til að taka á móti þeim. Myndir Vigfúsar Sig. af Vesturíslendingum að koma heim.

Lag: Ég er kominn heim með Hauki Morthens.

ÞULUR
Fyrir áræði og dugnað Loftleiðastrákanna stórjókst frelsi Íslendinga til ferðalaga. Ferðir sem áður tóku marga daga með skipi tóku nú aðeins nokkrar klukkustundir.

HLÉ

Ljósmynd af Alfreð og Kristjönu Millu er þau giftu sig.

Ljósmynd af Geir Alfreð.

Ljósmynd af Alfreð og Geir Alfreð.

ÞULUR
Alfreð og Kristjana Milla giftu sig í febrúar 1947 og í september eignuðust þau sitt fyrsta barn, sem skírður var Geir Alfreð.

INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU THORSTEINSSON

Kristjana Milla í stofunni.

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON
Og það var frá fyrstu, fyrsta degi var það ljóst að hann gat ekki sogið og gat ekki nærst eins og venjuleg börn, svo það varð heilmikið vandamál út af því.

ÞULUR
Ungu hjónin gengu milli lækna en enginn fann skýringu á því hvað hrjáði Geir Alfreð.

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON
Svo frétti ég af sænskum lækni í Gautaborg sem var mjög frægur barnalæknir og ég fór með Geir litla þangað út og þeir sáu eða þessi frægi læknir hann sá hvað var að og, og skar hann upp en, og það gekk allt ljómandi vel og tókst vel eftir því sem læknirinn segir. En það var eitthvað sem var ekki eins og það átti að vera og hann vaknaði aldrei upp af svæfingunni.

Ljósmynd af Kristjönu Millu með Áslaugu, Hauk, Geirþrúði og eitt enn.

Ljósmynd af Fjölskyldunni, öllum börnum og foreldrunum.

ÞULUR
Það var huggun harmi gegn að Kristjana var þá ófrísk að öðru barni þeirra hjóna, Áslaugu. En alls eignuðust Alfreð og Kristjana Milla sjö börn.

HLÉ

INNI. STÚDÍÓ - DAGUR

Hjálmar Finnsson í setti Maður er nefndur þáttanna.

HJÁLMAR FINNSSON
Fjörutíu og níu er þetta ofsalega gengisfall íslensku krónunnar. Og þetta ofsalega gengisfall heldur svo áfram nítjánhundruð og fimmtíu. Það var hreinasta kraftaverk að flugfélögin, Flugfélag Íslands og Loftleiðir þraukuðu þetta af. Eimskip hjálpaði að vísu, það voru fjölskyldutengsl og allt mögulegt. Eimskip kom og bakkaði upp sko Flugfélagið. Það var engu slíku fyrir að fara hjá Loftleiðum, þetta var upstart eins og kallað var, þessir brautryðjendur eins og Alfreð og Kristinn Olsen og fleiri.
(MORE)

HJÁLMAR FINNSSON (cont’d)
Og Kristján Jóhann og Eggert Kristjánsson og þessir menn sem að voru búnir að veðsetja allar sínar eignir og voru gjaldþrota ef að Loftleiðir stæðu sig ekki í stykkinu.

Geysir og áhöfn hans.

ÞULUR
Til að forðast gjaldþrot var hlé gert á millilandafluginu, starfsmönnum sagt upp og Hekla og Geysir leigð til annarra flugfélaga. Fyrsta ferð Geysis fyrir Seaboard og Western, þann 14. september 1950, varð söguleg.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR - DAGUR

Dagfinnur í stofunni heima hjá sér.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Við fórum dálítið austar heldur en vanalega á leiðinni heim.

INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR - DAGUR

Magnús á heimili sínu.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
Eitthvað hefur hérna, altso navigasjóninni skeikað þannig að vissum ekki annað en við værum bara yfir hafi á miðri leið til Vestmannaeyja. Síðan skeður slysið bara alveg hreint fyrirvaralaust. Vélin hefur henst upp í loftið og fór á hvolf. Annar vængurinn brotnaði alveg af henni, hinn var á. Og hún var á hvolfi á jörðinni sko, nema stjórnklefinn sem við sátum í hann var á hlið, en öll vélin að öðru leyti á hvolfi.

INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stofunni.

EINAR RUNÓLFSSON
Ég sat þarna í miðjunni á milli flugmannanna, en ég var óbundinn svo ég skrallaði alveg fram í, alveg fram í glugga sko.

INNI. HEIMILI INGIGERÐAR KARLSDÓTTUR

Ingigerður í samtali við Sigrúnu Stefánsdóttur í myndinni biðin langa.

INGIGERÐUR KARLSDÓTTIR
Mér datt náttúrlega strax í hug að ég væri í sjó, af því að það var búið að segja að við værum yfir Vestmannaeyjum. En þegar ég uppgötva það að ég fer að sleikja út um og finn eitthvað svona blautt koma á mig og það er ekki salt. Og þá hugsaði ég með mér, þetta er ekki sjór. Hvar getum við verið? Og þá varð ég virkilega hrædd og fór að kalla í strákana, en þeir heyrðu ekkert í mér því það var svo mikið rok.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR - DAGUR

Dagfinnur í stofunni heima hjá sér.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Og ég hef sennilega skollið fram á stýrið eða eitthvað og ég steinrotaðist bara strax. Ég vissi ekkert af mér fyrr en að bara seinna er ég heyrði að það var verið að kalla í mig og þá leit ég út og sá þau fyrir utan flakið og hljóp til þeirra. En ég var eittvað svo þreyttur og rotaður, það var að líða yfir mig að ég hljóp bara inn í flakið og steinrotaðist þarna aftur og vaknaði ekki fyrr en eftir hálfan sólarhring.

INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stólnum.

EINAR RUNÓLFSSON
Og síðan fórum við í það að reyna að gera okkur þarna svefnstað í draslinu.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur við vegginn.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Við vorum svo heppin að í þessari frakt sem við vorum með að það var svo mikið af vefnaðarvöru, og frá París, sennilega Dior, ég veit ekki hvað það var, en fínt var það. Og þetta var ullarkápuefni eitthvað svoleiðis. Og við gátum tekið það af þessum ströngum, efni, og vafið þetta utan um okkur. Svo lágum við bara í einni kös til þess að halda á okkur hita. Og það bjargaði bara lífi okkar, annars hefðum við frosið þarna í hel, það er alveg klárt mál.

INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stofunni.

EINAR RUNÓLFSSON
Ég leit í spegil um morguninn eftir að það fór að birta og ég var allur alblóðugur. Ég skildi ekkert í þessu sko. Svo var nú farið að reyna að hita vatn og reyna svona að skola framan úr sér. Þá var þetta ekki neitt neitt. Þá hafði þetta allt verið úr Dagfinni. Ég hélt ég væri stórslasaður, nei nei, þá hafði, um kvöldið þegar við vorum að stumra yfir Dagfinni, þá hafði hann... því vörin á honum var... og hann hafði eitthvað frussað svona og ég fékk yfir mig.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur við vegginn.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Og það var neyðarsendir í öllum þessum vélum. Kallaður Gipsy-girl. Hún var svona í laginu sko, maður gat haldið henni milli fótanna og snúið og sent út, til þess að fá rafmagn, og sent út neyðarkall. En svo var exi alltaf fram í, sem var svona, ef að... neyðarexi til þess að maður þyrfti að brjótast út eða annað. Við náðum í hana og gátum hoggið í gegn um bita og annað til þess að komast að neyðarsendinum. En Það tók okkur tvo eða þrjá daga.

INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stofunni.

EINAR RUNÓLFSSON
Loftnetinu var haldið uppi með svona flugdreka og það hlóðst svo bæði á loftnetið sjálft og svo á flugdrekann að við höfðum ekki undan við að brjóta af og upp með hann aftur og gátum sent út nokkra stafi og þá urðum við að fara og afísa greyið aftur og byrja upp á nýtt. Og Bolli, það tók hann kannski klukkutíma að senda smá skeyti.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Þetta neyðarskeyti heyrði varðskipið Ægir sem var statt úti af Langanesi. Og fékk þetta... þessi skilaboð: „Staðarákvörðun óþekkt, erum á jökli, allir á lífi.“ Þessu náði hann.

Frá björgun Geysis. Flakið. Björgunarvélin sést. Myndirnar falla að frásögn Magnúsar og Dagfinns.

ÞULUR
Margir hafa eflaust ekki trúað sínum eigin eyrum er fréttin barst um að Loftleiðafólkið sem saknað hafði verið í þrjá daga var allt á lífi uppi á Vatnajökli. Í ljósi þess að Geysir flaug fyrir fullu afli beint í Bárðarbungu mátti teljast kraftaverk að allir skyldu lifa af, hvað þá sleppa nánast óslösuð.

Áhöfnin á Geysi.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Svo var okkur tilkynnt að það myndi koma DC-3 vél frá Goose Bay í Labrador og myndi koma og sækja okkur á jökulinn.

INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús í stofunni.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
Hentu niður þarna, hvernig færið væri... Já, ég held þeir hafi spurt um hvernig færið væri og ég taldi... Það var, það var eins og væri skæni. Maður fór niður úr svolitlu skæni og þar var nýrri snjór undir. Það hafa ekki verið nema svona tíu, fimmtán sentimetrar, eitthvað svoleiðis. Og ég taldi þetta bara vera ágætt. En það virtist vera, sko skíðin á vélinni voru málmskíði, eða já, voru aluminium skíði held ég það hafi verið. Að þegar að hún fór niður og á nýja snjóinn, þá bara settist það undir skíðin.

Flugmenn bandarísku björgunarvélarinnar.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR - DAGUR

Dagfinnur í stofunni heima hjá sér.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Það voru þrír Ameríkanar um borð og Sigurður Jónsson frá Loftferðaeftirlitinu. Og þeir ætluðu að taka okkur bara í loftið. En það gekk ekki.

Björgunarvélin reynir flugtak.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Samt voru þeir með ragettur á vængjunum og annað til þess að knýja vélina í loftið.

INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stofunni.

EINAR
Og ég man eftir að hurðin var opin sko svo það væri nú greiður gangur út ef eitthvað kæmi fyrir. Og það fylltist svoleiðis allt af snjó þarna í kabínunni sko að maður sá ekki á fingurna á sér einu sinni.

Vélin reynir flugtak.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Það var búið að reyna fjögur, fimm skipti og það var búið að henda niður krossviðsplötum og annað til þess að setja undir skíðin svo það festist ekki undir þeim. Og svo átti að reyna síðustu tilraunina og þá var ég bara einn með Ameríkönunum um borð, til þess að létta hana. Og við erum komnir vel af stað og ég sé ekki betur en að vélin sé bara að fara í loftið. Að þá kemur einhver hnykkur á vélina, þá hafði ein krossviðsplatan fokið í loft upp og lenti á hliðarstýrinu. Og hann hættir við flugtak flugmaðurinn. Þá var ekki reynt meira. En þetta var engin skemmd á vélinni. Hún hefði vel getað komist í loftið.

Björgunarsveitarmenn koma að slysstaðnum og heilsa áhöfninni.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Þá var björgunarsveitin eiginlega komin á jökulinn svo það var... Við fórum bara með björgunarsveitinni niður af jöklinum.

Áhöfnin skíðar ásamt björgunarsveitinni áleiðis heim.

Óli Olsen heilsar Einari Runólfssyni. Áhöfn Geysis fer um borð í Anson flugvél. Kristinn Olsen stendur á vængnum.

Anson vélin lendir á Reykjavíkurflugvelli.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í stofunni heima hjá sér.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
ÉG var nú mest hissa á því að við skyldum ekki öll vera tekin og sett á spítala til rannsóknar. En það var ekki gert.

HLÉ

Geysir á Reykjavíkurflugvelli, flugmaður vinkar út um gluggann.

ÞULUR
Hrap Geysis var félaginu mikið áfall. Leigutekjurnar af vélinni áttu að vera lífæð félagsins en þegar hún var skorin sundur syrti verulega í álinn.

Alfreð Elíasson og Kristinn Olsen skoða kort.

ÞULUR
Loftleiðamenn leituðu leiða til að bjarga félaginu frá þroti og varð þá hugsað til björgunarvélarinnar sem festist uppi á jöklinum og Bandaríkjamenn höfðu reynt árangurslaust að bjarga.

Ljósmynd af björgunarvélinni.

INNI. HEIMILI SMÁRA KARLSSONAR

Smári í hægindastól.

SMÁRI KARLSSON
Hugsanlega væri hægt að ná vélinni heillri úr þessu jökulbúri sem hún var í.

HEIMILI BALDURS BJARNASEN

Baldur í hægindastól.

BALDUR BJARNASEN
Voru búnir að mæla nákvæmlega út hvar hann var, staðsetning úr lofti.

Alfreð Elíasson og Kristinn Olsen skoða Íslandskort.

Svipmyndir af undirbúningi leiðangursins á Vatnajökul.

ÞULUR
Loftleiðamenn töldu að ástæðan fyrir því að DC3 vélin, sem send var til að bjarga áhöfninni á Geysi, komst ekki á loft, væri sex þúsund feta hæð Bárðarbungu. Ef tækist að draga vélina niður í þéttara loft væri ef til vill hægt að hefja hana til flugs.

En fyrst þurfti að komast þangað, finna vélina og grafa upp. Engin leið var að vita í hvaða ástandi hún var. En Alfreð Elíasson, Kristinn Olsen, Hrafn Jónsson, Gerhard Olsen, Baldur Bjarnasen og félagar létu það ekki stöðva sig.

Allt þetta ævintýri var mikilli óvissu háð því aldrei áður hafði slíkur leiðangur verið farinn á íslenskan jökul.

Frá undirbúningi leiðangursins á Bárðarbungu.

Jarðýtur leggja af stað í leiðangurinn.

Tónlist: Ghost ryder in the sky.

INNI. HEIMILI BALDURS BJARNASEN

Baldur í hægindastól.

BALDUR BJARNASEN
Við förum þarna upp frá Klaustri og erum einn, tvo daga á leiðinni að jökulrótum. En við höfum það svo upp, þá var frostið komið niður í mínus þrjátíu gráður.

Myndir frá björgunarleiðangrinum yfir lýsingu Baldurs.

ÞULUR
Eftir að leiðangursmenn komust upp á jökulinn tók við níu daga barningur að Bárðarbungu.

Alfreð Elíasson hélt dagbók í ferðinni. Tuttugasta apríl 1951 skrifar hann: „Klukkan fimm um morguninn var komið hið langþráða bjartviðri og lagt af stað án nokkurrar hressingar. Þegar ekið hafði verið í tíu mínútur fórum við að sjá þúst, sem reyndist vera flugvélin.“

BALDUR BJARNASEN
Og við rótum þarna frá og ég man það af því að ég var yngstur og grennstur af þeim þá, að ég var látinn skríða inn um gluggann. Og ég fer inn og svissa á, hérna main switch, bara allt, ljósadýrðin um allt sko og radíóin í gang ssssh. Allt í fínni orden. Og það var meira en nokkur bjóst við sko. Hún hafði verið það þétt vélin að það var sama og ekkert sem fauk inn í hana. Og við grófum þarna vélina upp, með smá hléi, þegar það einu sini skóf niður í aftur. Og svo er hún dregin upp og þá var það fljótt fundið út að það þurfti báðar ýturnar til að draga hana upp.

INNI. HEIMILI SMÁRA KARLSSONAR

Smári í stofunni.

SMÁRI KARLSSON
Og síðan var hún dregin niður á Kirkjubæjarklaustur, eða ekki alveg þó, niður af jöklinum þar sem að hreyflarnir fengju meiri viðspyrnu sko til þess að hún örugglega kæmist nú í loftið. Þeir fundu út að hún startaði. Þetta var allt bara geymt í ís. Og sett í gang og flogið suður.

Jökull í loftinu.

Jökull lendir á Reykjavíkurflugvelli.

INNI. STÚDÍÓ

Hjálmar finnsson í settinu.

HJÁLMAR FINNSSON
Þegar hún var lent hér í Reykjavík þá kom sendimaður frá ameríska sendiráðinu til mín og spurði hvort ég ætti mynd af þessu, af vélinni þar sem hún var að lenda. Ég sagði „já.“ „Viltu gefa okkur mynd?“ „Já, hvað ætlaðu að nota hana?“ segi ég. „Ég ætla að senda hana til ameríska yfirvalda og sýna hvað Íslendingum tókst að gera sem Ameríkönum tókst ekki að gera.“

Alfreð og Kristinn koma úr vélinni á Reykjavíkurflugvelli.

INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð Olsen í hægindastól.

ALFREÐ OLSEN
Það var gífurlegt hugrekki að fara út í þetta ævintýri. Það munaði voða litlu að þetta heppnaðist.

Kristjana Milla, Alfreð, Kristinn og Hrafn við vélina.

ÞULUR
Fréttir af björgunarafrekinu spurðust um allan heim. Jökli var síðan flogið til Bretlands til viðgerðar og skoðunar.

Yfirlitsmynd af vélinni á flugvellinum. Mannfjöldi í kringum hana.

INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð Olsen í hægindastól.

ALFREÐ OLSEN
Hjólin höfðu gefið sig sko. Þau höfðu brotnað svolítið í vængbitanum. Og ég málaði hana til dæmis þarna. Sprautaði Loftleiðalitunum á hana, málaði merkið og dúllaði við þetta, því að hún átti alltaf að koma heim. En svo komu bara þarna Óli bróðir og Maggi Norðdahl man ég var einn daginn og sögðu, „við erum að fara með flugvélina til Spánar, það er búið að selja hana.“ En þeir fengu fínan pening út úr þessu öllu ævintýrinu. Þetta bjargaði bara Loftleiðum um tíma ansi mikið þessi flugvél.

HLÉ

INNI. STÚDÍÓ

Hjálmar Finnsson í settinu.

HJÁLMAR FINNSSON
Svo byrjar hryllingssagan í byrjun árs 1952. 27. janúar ferst Heklan í bruna, hún var í leigu þá, seinna ár. 29. janúar gefur Björn Ólafsson samgöngumálaráðherra út skiptingu flugleiðanna innan Íslands, þar sem að hlutur Loftleiða var svo lítill, að við settumst niður, bókarinn og ég og innan tveggja sólarhringa vorum við komnir með niðurstöðu að þetta þýddi yfir tveggja milljón króna tap í rekstri á ári. Og á þeim grundvelli ákveður stjórnin að

(MORE)

HJÁLMAR FINNSSON (cont’d)
fara til Björns og þakka honum fyrir, hann geti bara hirt þetta leyfi, Loftleiðum til handa, því sé synjað.

INNI. HEIMILI SIGURGEIRS ORRA

Guðni Þórðarson í stól.

GUÐNI ÞÓRÐARSON
Loftleiðadrengirnir höfðu þá vegna vinsælda sinna og góðrar þjónustu fengið of stóran skammt af innanlandsfluginu, að við það varð ekki búið til lengdar af valdastéttinni. Og þá var bara tekinn upp búrhnífurinn og skorið á viðskiptin og tekin upp skömmtunarregla og skammtað í trogin og passað að feitustu bitarnir og bestu leiðirnar yrðu áfram hjá óskabarni þjóðarinnar. Með þessum stjórnvalds, ofbeldisfullu stjórnvaldsaðgerðum var sem sagt tekið fyrir og stöðvuð þessi framþróun sem hófst með Stinsonvélinni þegar ungu mennirnir komu heim frá Kanada.

DC-3 vél Flugfélags Íslands lendir í Eyjafirði.

Auglýsing frá Loftleiðum um innanlandsflugið.

Ljósmyndir af Loftleiðamönnum.

ÞULUR
Í kjölfarið sagði stjórn Loftleiða öllum starfsmönnum upp án samráðs við Alfreð Elíasson eða aðra starfsmenn.

INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU THORSTEINSSON

Milla í hægindastól.

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON
Þá vildu stjórnendur, þeir sem voru í stjórn félagsins þeir vildu kaupa olíuskip, leggja peningana sem fengust úr tryggingunum í það. En
(MORE)

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON (cont’d)
það leist þeim ekki á flugmönnunum, Alfreð og hans vinum.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Og það varð nú ekki úr því og það var haldið áfram í millilandafluginu.

Hekla hin nýja.

ÞULUR
Stjórnin samþykkti með semingi tillögu Alfreðs um að festa kaup á nýrri Skymastervél sem skírð var Hekla. Félaginu var borgið í bili, en Loftleiðastrákunum var það ljóst að eitthvað þrufti að gera til að tryggja framtíð þeirra í fluginu.

Ljósmynd af Alfreð Elíassyni við Geysi.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Það var óselt hlutafé í Loftleiðum sem lá bara niðri í skáp.

Ljósmynd af Ólafi Bjarnasyni á skrifstofunni.

INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU THORSTEINSSON

Milla í hægindastól.

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON
Sem að Ólafur Bjarnason, sem var þá gjaldkeri, hafði umsjón með.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Alfreð var nú frumkvöðullinn í því, eins og eiginlega flestu, að við tækjum okkur til og söfnuðum saman peningum og keyptum þessi hlutabréf upp. Og þar með myndum við ná meirihluta í félaginu.

INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð Olsen í hægindastól.

ALFREÐ OLSEN
Þeim sem var treystandi fyrir að þegja var boðið að kaupa hlutabréf.

Ljósmynd af flugmannahópi Loftleiða.

Ljósmynd af Jóhannesi Markússyni.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Og allir lögðu sitt fram. Flestir flugmennirnir. Og síðan þá vantaði okkur svolítið uppá og Jóhannes Markússon, einn af okkur flugmönnunum, hann þekkti Sigurð Helgason, sem þá var forstjóri Orku. Og talaði við hann hvort hann væri til í að ganga til liðs við okkur, sem að hann og gerði.

INNI. STÚDÍÓ

Sigurður Helgason í settinu.

SIGURÐUR HELGASON
Með hjálp meðal annars Sveins Valfells frænda míns og annarra. Þarna voru nú, þarna var minnsta kosti einn annar fjársterkur aðili, Einar Árnason sem að hafði góðan bakhjarl fjárhagslegan.

Ljósmynd af Einari Árnasyni í flugstjórnarklefa.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Þessu tók stjórnin mjög illa upp og kærði þetta og Ólafur Bjarnason var tekinn fastur og settur í tukthús. Við vissum það að við þyrftum að fá lögfræðing til að ganga í málin og leysa hann út.

Ljósmynd af Kristjáni Guðlaugssyni.

INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Grétar á skrifstofu sinni.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
Ég vaknaði upp við það eina nóttina þá voru tveir lögreglumenn fyrir utan að spyrja um Kristján Guðlaugsson. Brá nú heldur, ungur maður. En þá hafði Ólafi verið stungið inn. Það var talið að hann hefði selt hlutabréf sem hann mátti ekki selja. Þannig að hann var rifinn upp um miðja nótt og fór þarna og fékk hann leystan út. Ólafur var seinna sýknaður af öllu. Þetta fór fyrir hæstarétt ef ég veit rétt, en Ólafur var sýknaður af öllu.

Ljósmynd af Grétari ungum.

Ljósmynd af Ólafi Bjarnasyni.

ÞULUR
Hlutafjárkaup Alfreðs Elíassonar og hans manna gengu upp og náðu þeir meirihluta í félaginu.

Ljósmynd af skrifstofu Loftleiða í Lækjargötu.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
Þá komst ný stjórn til valda og hana skipuðu Kristján Guðlaugsson sem var stjórnarformaður, Sigurður Helgason sem var varaformaður, Alfreð Elíasson, Kristinn Olsen og

(MORE)

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON (cont'd)
Ólafur Bjarnason. Þessi stjórn var eiginlega óbreytt allan Loftleiðatímann, nema Ólafur Bjarnason féll frá og þá kom Einar Árnason flugstjóri inn.

Ljósmynd af stjórn Loftleiða.

ÞULUR
Fyrsta verk nýju stjórnarinnar var að ráða Alfreð Elíasson sem forstjóra.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
Alfreð reyndist afburðavel. Hann var hugsjónamaður, hann var foringinn. Hann var ráðinn, hann var duglegur og hann var réttur maður á réttum stað á réttum tíma.

Ljósmyndir af Alfreð.

Tónlistarhlé. Come on a my house.

Ljósmynd af Loftleiðamönnum á Grænlandi að drekka kók.

Auglýsinga um ódýr fargjöld yfir hafið, frá 1954 og 1959.

ÞULUR
Loftleiðir voru fyrsta lág-fargjalda flugfélag heimsins. Hugmyndafræðingurinn á bak við það var Alfreð Elíasson.

Ljósmynd af Alfreð Elíassyni.

INNI. FLUGSAFNIÐ Á AKUREYRI

Ron E. G. Davies stendur fyrir framan skilti flugsafnsins.

RON E. G. DAVIES
He realized as many people did later, that the best way to get more traffic, is to lower the price.

[Hann áttaði sig á því, sem margir áttuðu sig á síðar, að besta leiðin til að fjölga farþegum er að lækka verðin.]

Ljósmynd af konu með tösku og flugfreyju fyrir utan flugafgreiðslu Loftleiða.

ÞULUR
Með lággjaldastefnunni hugðust Loftleiðir skapa sér markað meðal þeirra sem annars hefðu ekki haft efni á að fljúga yfir hafið.

RON E. G. DAVIES
Because up till then, up till 1952 the only level of fares was first class.

[Vegna þess að fram til ársins 1952 var aðeins ein tegund fargjalda, fyrsta farrýmis fargjald.]

Farþegar um borð í Loftleiðaflugvél.

ÞULUR
En það var ekki eins auðvelt og ætla mætti í fyrstu að bjóða ódýrar flugferðir.

RON E. G. DAVIES
Loftleiðir was considered almost to be a renegade. They were breaking all the rules, but the rules had been set by all the other airlines. It was like a cartel, it was called IATA, The International Air Traffic Association, and they ruled the world of airlines. They set the fares, they decided on the routes, they decided everything.

[Litið var á Loftleiðir nánast sem svikara. Þeir fóru á svig við reglurnar, en reglurnar voru settar af hinum flugfélögunum. Þetta var eins og einokunarhringur, var kallaður IATA, Alþjóðasamband flugfélaga, og hann stjórnaði flugheiminum. Hann ákvað verðin og skipulagði rúturnar. Hann stjórnaði öllu.]

INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni á heimili sínu í Lúxemborg.

JÓHANNES EINARSSON
Loftleiðir eru frumkvöðull að lágum fargjöldum og það var lykillinn að þeirra velgengni var það að geta boðið lægri fargjöld heldur en IATA flugfélögin sem voru skuldbundin að taka ákeðin gjöld.

Ljósmyndir af gluggum þar sem lág fargjöld Loftleiða eru auglýst.

Tónlistarhlé. Herb Alpert.

Blaðaauglýsingar um lág fargjöld Loftleiða.

Agnar Kofoed Hansen flugmálastjóri á Reykjavíkurflugvelli með hatt og sólgleraugu.

Ljósmynd af Agnari.

ÞULUR
Agnar Kofoed Hansen, flugmálastjóri, taldi réttilega að þess yrði ekki langt að bíða að stóru ríkisflugfélögin í Evrópu reyndu að bregða fæti fyrir Loftleiðir. Nauðsynlegt væri að eiga annarra kosta völ. Loftferðasamningur milli Íslands og Lúxemborgar var undirritaður í kjölfarið.

Ljósmyndir af Alfreð og félögum í Lúx.

ÞULUR
Alfreð Elíasson var fljótur að koma auga á tækifærin í Lúxemborg. Meðal kosta sem hann telur upp í skýrslu til stjórnar félagsins 1954 er lega landsins og góðar samgöngur við nágrannalöndin. Síðan segir Alfreð: „Það sem sérstaklega er athyglisvert í sambandi við væntanlegar ferðir okkar til Luxembourgar er að - fargjöld milli Íslands og Luxembourgar - getum við ákveðið eftir því sem best hentar Loftleiðum.“

Bréfið sýnt og setningin stækkuð.

ÞULUR
Með því að velja Lúxemborg voru Loftleiðamenn að gera það sama og lágfargjaldaflugfélögin í dag, að fljúga á ódýra flugvelli sem þó eru miðsvæðis.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Fyrst þegar við komum til Lúxemborgar að þá var þetta eins og hálfgert sveitaþorp. Sko ég man eftir að það voru bílar sem að keyrðu okkur í bæinn og annað, þeir voru með stóra gaskúta, gengur fyrir gasi, og það voru bara tvær eða þrjár drossíur sem gátu keyrt áhöfnina.

INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð í hægindastól.

ALFREÐ OLSEN
Við vorum þarna í góðu veðri, fallegu. Og vorum búnir að ákveða að fara nú í bæinn og fá okkur bíl, skiptum um föt, fá okkur bíl og skoða Lúxemborg virkilega og gera skemmtilegan dag úr þessu. Þetta átti að vera þriggja daga stopp sjáðu. Og það gekk allt að óskum, vorum á hótelinu. Pöntuðum okkur stóran og fínan bíl og báðum hann - hann talaði bara ágætis ensku - Nú viljum við að þú sýnir okkur það merkilegasta í Lúxemborg sem er svona gaman að sjá. Og haldiði að maðurinn keyri ekki beint upp á flugvöll og sýni okkur flugvélina sem við vorum að koma úr. Hekla gamla, hún var svo háfætt og falleg þarna greyið, ein á flugvellinum.

Lúxemborg.

Ljósmynd: Hekla á flugvelli.

Ljósmynd af stjórn Loftleiða.

ÞULUR
Ekki voru þó allir á því að Lúxemborgarflugið ætti framtíðina fyrir sér.

INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Grétar á skrifstofu sinni.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
En fyrsti ágreiningurinn, alvarlegi ágreiningurinn varð um Lúxemborgarflugið. Einn stjórnarmanna vildi hætta því alfarið, skrifaði mikið bréf um að upp á 6 síður, allt skrifað á ensku, að þetta væri bara brjálæði að vera í Lúxemborgarfluginu.

Bréf Sigurðar Helgasonar. Þessi setning tekin úr: „It was illogical to consider Luxembourg a good traffic point in South Europe. The real traffic centers are, and continue to be London and Paris.“

[Það var órökrétt að telja Lúxemborg heppilegan umferðarmiðstöð í Suður Evrópu. Raunverulegu umferðarmiðstöðvarnar eru, og munu verða, London og París.]

ÞULUR
En þau sjónarmið urðu ekki ofan á.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
Og það flug hélt síðan áfram og var eiginlega uppistaðan í velgengni Loftleiða.

HLÉ

Töskulímmiði frá Braathens SAFE.

ÞULUR
Loftleiðir áttu um langt skeið í gjöfulu samstarfi við flugfélag norska frumkvöðulsins Ludvigs Braathen. Braathen sá meðal annars um viðhald á vélum félagsins. Árlega var samið um kaup og kjör.

Ljósmynd af Ludvig og konu hans.

Viðhald á vélum Loftleiða.

INNI. HEIMILI BALDURS BJARNASEN

Baldur í hægindastólnum sínum.

BALDUR BJARNASEN
Og það var argjúað fram og til baka um hvort það ætti að vera fimmkall á tímann eða sex og fimmtíu eða sjö og þetta var... Og svo var komið niður. Og alltaf kom Norðmaðurinn svona mikið niður á móti... Loftleiðir vildu bara fá fimm kallinn út sko en hinn vildi sex sjö. Og þá var það helst Siggi Helga. sem var harðastur sko. Hann var harðastur samningamaðurinn. Og síðan var bara... Í bæði skiptin sem ég var þar endaði fundurinn á engu. En það voru til tölur. Fimm og sjö sko. Og svo var boðið út í dinner eins og vanalega. Og það var drukkið vel og maturinn étinn mikið og röflað um allan andskotann nema samningana sko. Svo sá maður bara að Alfreð og junior voru allt í einu komnir einir sér upp á bar og voru að skála og rabba smá til. Svo bara allt í einu takast þeir í hendur. Samningurinn gerður. Svona gengu þeir frá samningnum sko, og þá var þetta alltaf Loftleiðum í hag.

HLÉ

Loftleiðafólk fer um borð í flugvél.

ÞULUR
Eftir því sem velgengni Loftleiða jókst, varð andstaðan hatrammari. Svíar, að undirlagi SAS, sögðu upp loftferðasamningnum við Ísland en fóru jafnfram fram á að farmiðaverð milli Reykjavíkur og New York yrði stórhækkað. Vestur-Þýskaland, að undirlagi Lufthansa, setti Loftleiðum þau skilyrði að þeim væri að vísu velkomið að fljúga þangað, en harðbannað að auglýsa þar. Minnsti meðlimur IATA, Flugfélag Íslands reyndi hvað það gat til að klekkja á Loftleiðum milli þess sem það sótti rekstrarstyrki í ríkiskassann.

New York flugvöllur.

Ljósmynd af rúgbrauði í Hamborg.

Örn Johnson fer um borð í flugvél Flugfélags Íslands.

[Blaðaúrklippa frá september 1955 úr Alþýðublaðinu (bls. 178 Alfrsaga)]

Ljósmynd af Loftleiðamönnum í Lúxemborg.

ÞULUR
Með mikilli útsjónarsemi tókst Loftleiðamönnum að halda sjó. Fyrir utan að eiga griðland í Lúxemborg, buðu þeir lægri fargjöld á þeim forsendum að flugvélar þeirra væru hæggengari, rétt eins og gilti um farþegaskip. Einnig nýttu þeir sér glufur í alþjóðlegum flugsamningum.

Auglýsing um að flugvélar Loftleiða væru hæggengari en fargjöldin lægri.

INNI. FLUGSAFNIÐ Á AKUREYRI

Ljósmynd af Alfreð við Sexu.

Ron E. G. Davies fyrir framan skilti Flugsafnsins á Akureyri.

RON E. G. DAVIES
Loftleiðir, lead by Alfred Eliasson, they realized that they could fly across the Atlantic via Iceland without having to have the so called fifth freedom rights. Thats the fifth freedom right is the right of one airline of one nation to fly between the two other nations. And he realized by invoking the third freedom and the fourth freedom which allowed him to fly into Iceland and then another out of Iceland, he wasn’t breaking the international rules. And he was able by very careful management and organization, he was able to offer flights between Europe and the United States via Iceland and charge lower fares.

(MORE)

RON E. G. DAVIES (cont’d)
[Loftleiðamenn, undir stjórn Alfreðs Elíassonar, fundu út að þeir gátu flogið yfir Atlantshafið um Ísland án þess þurfa að hafa hinn svokallaða fimmta frelsisrétt. Fimmtafrelsisréttur er réttur eins flugfélags frá einu landi til að fljúga milli tveggja annarra landa. Og hann áttaði sig á því að með því að nýta þriðja frelsið og fjórða frelsið, sem gerði honum kleift að fljúga einu flugi til Íslands og öðru flugi frá Íslandi, var hann ekki að brjóta alþjóðlegar reglur. Þannig tókst Alfreð, með góðu skipulagi og stjórn, að bjóða ódýrari flugferðir milli Evrópu og Bandaríkjanna um Ísland.]

Farþegar og áhöfn flugvélar í áætlunarflugi.

Fjarki á flugvellinum í Lúxemborg. Áhöfn.

HLÉ

Tónlistarhlé: I got stung.

Ljósmyndir af Loftleiðamönnum við störf.

Ljósmynd af Sigurði Magnússyni.

ÞULUR
Loftleiðamenn höfðu sannarlega ástæðu til að brosa á 10 ára afmæli Atlantshafsflugsins 1958. Sigurður Magnússon Blaðafulltrúi Loftleiða skrifaði við þetta tækifæri: „Það er staðreynd, að í dag erum við að komast inn á miklar og gjöfular lendur hinna alþjóðlegu markaða flugsins yfir Norður-Atlantshafið.“

Farþegar ganga um borð.

Ljósmynd af flugvellinum í New York.

Ljósmynd af farþegaafgreiðslunni á flugvellinum.

New York.

ÞULUR
Lág-fargjaldastefnan sem Alfreð Elíasson setti fyrstu manna fram var farin að skila árangri. Til að anna eftirspurninni keyptu Loftleiðir nýja flugvél af gerðinni Douglas DC6.

Ljósmyndir af Loftleiðamönnum og DC-6 í Miami, af afhendingu flugvélanna frá Pan Am.

Ljósmynd af Leifi Eiríkssyni við komuna til Íslands 1959.

INNI. HEIMILI ÁSDÍSAR ALEXANDERSDÓTTUR

Ásdís á skrifstofunni.

ÁSDÍS ALEXANDERSDÓTTIR
Sú fyrsta kom hérna í desember 59.

INNI. HEIMILI SMÁRA KARLSSONAR

Smári í stólnum.

SMÁRI KARLSSON
Hún hafði hæðina, hún kom sem upppumpuð pressuvél og náði þarna í tuttugu þúsund, skulum við segja, fetin. Og þar með losnaði hún við ótrúlega stóran skerf af, af númer eitt, ísingunni.

Ljósmynd af sexu á flugi yfir Íslandi.

Ljósmynd af Loftleiðamönnum um borð í sexu, þar á meðal Smára Karlssyni og Baldri Bjarnasen.

INNI. HEIMILI BALDURS BJARNASEN

Baldur í stólnum.

BALDUR BJARNASEN
Alveg sérlega góðar vélar. Þær voru svo mikil breyting. Þetta náttúrlega var mikið til sama construction eins og á fjarkanum. Aðeins lengri skrokkur og mikið sterkari mótorar.

Ljósmynd af fjarka og sexu á Reykjavíkurflugvelli.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Sexurnar gengu alveg prýðilega og það voru mikil umsvif af Sexunum. Það voru ein bestu ár Loftleiða, það var á Sexutímanum.

HLÉ

Tónlistarhlé: Ray Charles.

Ljósmynd af veitingaaðstöðu Loftleiða. Farþegar bíða fyrir utan.

ÞULUR
Loftleiðafarþegum sem millilentu á íslandi var veittur beini í veitingaaðstöðu sem innréttuð var í bragga næst slökkvistöðinni á Reykjavíkurflugvelli.

Ljósmynd af Elíasi Dagfinnssyni, föður Alfreðs.

Svipmyndir af farþegum að snæða.

Ljósmynd af brunanum.

ÞULUR
Það var nokkuð áfall er rekstrasjónin ásamt lagernum, varð eldi að bráð 1962, en engin slys urðu á fólki.

INNI. HEIMILI AÐALMUNDS MAGNÚSSONAR

Aðalmundur við bókaskápinn.

AÐALMUNDUR MAGNÚSSON
Kviknaði í slökkvistöðinni.

INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stofunni.

EINAR RUNÓLFSSON
Þá urðum við að fara aftur þarna niður í Oddfellowhús. Það varð að keyra alla farþegana í rútu þangað
(MORE)

EINAR RUNÓLFSSON (cont’d)
niðureftir til að gefa fólkinu að borða áður en það hélt áfram vestur.

Ljósmyndir af farþegum að ganga í og úr rútu og í Oddfellowhúsinu.

INNI. HEIMILI GEIRS ANDERSEN

Geir í stofunni.

GEIR ANDERSEN
Farþegarnir spurðu flugfreyjurnar geysimikið um land og þjóð þannig að flugfreyjurnar voru einskonar upplýsingaveita fyrir, fyrir, ja land og þjóð, fyrir Ísland.

Ljósmyndir af flugfreyjum við störf.

ÞULUR
Ef aðeins hluti þessa fólks staldraði við á Íslandi myndi það þýða gríðarlega aukningu í ferðaþjónustu, ekki síst á vetrum. Við þessar aðstæður varð til áætlun sem átti eftir að verða mjög vinsæl.

Farþegar að ganga um borð í flugvél.

INNI. HEIMILI GEIRS ANDERSEN

Geir í stofunni.

GEIR ANDERSEN
Það var svokallað Stop over plan sem að Sigurður Magnússon innleiddi hjá félaginu þar sem fólki gafst kostur á að kaupa sér dvöl hérna á Íslandi eftir að hafa flogið að vestan frá Bandaríkjunum eða frá Evrópu.

Ljósmynd af Sigurði Magnússyni á skrifstofunni.

INNI. HEIMILI EMILS GUÐMUNDSSONAR

Emil stendur í stofunni fyrir framan málverk.

EMIL GUÐMUNDSSON
24 tíma Stop over og 48 tíma Stopp over og 72 tíma Stop over.

INNI. HEIMILI AÐALMUNDS MAGNÚSSONAR -

Aðalmundur við bókaskápinn.

AÐALMUNDUR MAGNÚSSON
Og þá var farþegum sem vildu fá að stoppa hérna gefinn kostur á ferðalagi til þess aðfara svona smá sightseeing tour. Og það var mjög vinsælt.

Auglýsing um Stop Over áætlunina.

INNI. HEIMILI ÍSLAUGAR AÐALSTEINSDÓTTUR

Íslaug í stofunni heima hjá sér.

ÍSLAUG AÐALSTEINSDÓTTIR
Við sömdum fyrst við Hótel Sögu og svo fór þetta inn á Loftleiðahótelið þegar það kom sko.

Mynd af Loftleiðahótelinu af póstkorti.

INNI. HEIMILI EMILS GUÐMUNDSSONAR

Emil í stofunni heima hjá sér.

EMIL GUÐMUNDSSON
Og það gekk mjög vel og þetta var mikil lyftistöng fyrir hótelið og líka fyrir Loftleiðir.

Rútur Guðmundar Jónassonar og ferðalangar á Íslandi við íslenskar náttúruperlur.

ÞULUR
Um tíma var fjórðungur allra ferðamanna á Íslandi viðdvalar farþegar Loftleiða. Stop over áætlunin, sem enn er við lýði, ásamt öðru markaðsstarfi Loftleiða,
(MORE)

ÞULUR (cont’d)
lagði grunninn að ferðaþjónustu á Íslandi. Sigurður Magnússon, blaðafulltrúi, gegndi þar lykilhlutverki.

INNI. HEIMILI GEIRS ANDERSEN

Geir í stofunni.

GEIR ANDERSEN
Hann var eiginlega höfundur og frumherji að því að kynna Loftleiðir út á við, bæði hér heima og erlendis.

INNI. HEIMILI ÁSLAUGAR HARÐARDÓTTUR

Áslaug í stofunni. Áslaug var einkaritari Alfreðs Elíassonar frá 1965 - 1976.

ÁSLAUG HARÐARDÓTTIR
Hann var nú alltaf eins og hvítur stormsveipur. Hann hérna hviss, hljóp inn á skrifstofuna hjá Alfreðs og svo hljóp hann út aftur og ég held að hann hafi gert alveg töluvert mikið. Mikið, mikið til að kynna Loftleiðir, sérstaklega erlendis.

Ljósmynd af Alfreð og Sigurði á skrifstofunni.

INNI. HEIMILI ÁSDÍSAR SIGURÐARDÓTTUR -

Ásdís og systir hennar við stofuborðið að skoða myndalbúm.

STEINUNN SIGURÐARDÓTTIR
Og ég held að hann hafi verið alveg sérstaklega duglegur maður og komið okkur þvílíkt á kortið.

Ljósmynd af skrifstofustúlkum Loftleiða.

ÞULUR
Uppgangur loftleiða sprengdi allt af sér. Starfsemin skrifstofurnar og ferðamennirnir hótelin og flugstöðina. Ákveðið var að byggja skrifstofur og flugstöð við
(MORE)

ÞULUR (cont’d)
Reykjavíkurflugvöll og var Gísli Halldórsson arkitekt fenginn til að teikna.

Teikning af hóteli og flugstöð.

INNI. HEIMILI GÍSLA HALLDÓRSSONAR

Gísli Halldórsson í stofunni heima hjá sér.

GÍSLI HALLDÓRSSON
En þegar að, rétt þegar að við erum komnir svona í gang með þetta, búnir eiginlega með að byggja skrifstofurnar. Og er búið að steypa upp kjallarann að flugstöðinni þá ráðast Loftleiðamenn í það að kaupa svo stórar flugvélar og þær gátu ekki lent á Reykjavíkurflugvelli. Svo það var einsýnt að það var tilgangslaust að fara að byggja flugstöð þar.

ÞULUR
Í staðinn var ákveðið að byggja 100 herbergja hótel á grunni flugstöðvarinnar sem skýrt var Hótel Loftleiðir.

Ljósmynd af Hótel Loftleiðum.

Ljósmyndir og kvikmyndir af Hótelgestum og starfsemi.

GÍSLI HALLDÓRSSON
Þetta hús komst upp á réttum tíma. 1. apríl 1966 og gerði þá stormandi lukku eiginlega. Og bæði fyrir útlendingana og fyrir þá Loftleiðamenn. Og svo fyrir Reykvíkinga líka. Og sem sagt eftir tvö ár að þá er þetta búið að sprengja af sér alla ramma og þarf að stækka, og tvöfalda og byggja aftur nýja álmu með 100 herbergjum.

Ljósmynd af grunni nýju byggingarinnar.

Svipmyndir af hótelinu og þjónustunni við tónlist Herb Alpert.

HLÉ

Ljósmynd af sexu á Reykjavíkurflugvelli.

ÞULUR
Þegar Reykjavíkurflugvöllur varð of lítill fyrir millilandaflugið buðust Loftleiðir til að útvega ríkinu lán svo lengja mætti brautirnar. Því boði var ekki tekið og var þá einsýnt að Keflavíkurflugvöllur væri framtíðin. Loftleiðir höfðu skömmu áður tekið við rekstri flugstöðvarinnar þar.

INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Grétar á skrifstofu sinni.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
Þetta voru ófullkomnar aðstæður. Við vorum inn á miðju herverndarsvæði. Hermenn gengu þarna um farþegabyggingarnar, og þetta voru ungir einmana menn og það var ekki gott og við þurftum að aðskilja þetta. Og við notuðum líka tæki frá hernum, við höfðum engin rafhleðslutæki eða nokkurn skapaðan hlut og þetta urðum við allt að fá okkur. Eitt sinn átti að fara að setja eina vél í gang, en þá kom herinn og tók tækin og það var klukkutíma seinkun út úr því þangað til við fengum þau aftur. Svo það varð að endurnýja þetta alltsaman og byggja þetta upp og Alfreð kom. Gekk um alla bygginguna með mér. Og ég sagði honum hvað þyrfti að gera og hvað þyrfti að kaupa. Svo þegar hann fór þá glotti hann og sagði: Grétar minn, þetta var dýr heimsókn, hvert skref kostaði mig milljón.

Myndir af hermönnum og flugstöðinni frá Rúv (Úr hreyflahryn í klausturkyrrð).

HLÉ

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Umferðin frá Lúxemborg var alltaf sí og æ að aukast. Við gátum ekki farið beint í þotur því þá héldum við að því myndi vera mótmælt af IATA-flugfélögunum og því öllu. Þeir voru nú alltaf á eftir okkur sko.

Monsi á flugi yfir Reykjavík.

ÞULUR
Kaup Loftleiða á tveimur CL-44 vélum var stærsti viðskiptasamningur sem gerður hafði verið á Íslandi.

INNI. STÚDÍÓ

Sigurður Helgason í settinu.

SIGURÐUR HELGASON
Þær voru með Rolls Royce mótora og við fengum heimild Rolls Royce til að kalla þær Rolls Royce 400. Það var stórkostlegt herbragð markaðslega og hjálpaði okkur mikið í okkar viðleitni við að ná til farþega.

INNI. HEIMILI ERNU HJALTALÍN

Erna í stofunni heima hjá sér.

ERNA HJALTALÍN
Þegar við fórum að sækja vélina þá var einhver úr áhöfninni sem kom um borð og sagði: „Þetta er bara heilmikill monster!“ Upp frá því var vélin kölluð monsi.

INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni að heimili sínu í Lúxemborg.

JÓHANNES EINARSSON
CL-44 vélarnar, eða Rollsarnir, voru framleiddir í Montreal af Canadair-verksmiðjunum og það höfðu aðeins verið framleiddar 39 vélar.

ÞULUR
Monsarnir reyndust vel og fljótlega var samið um kaup á fleiri vélum.

Alfreð Elíasson var vakandi yfir aukinni hagkvæmni í rekstrinum og rétt eins og hann lét bæta við sætum í leigubílinn sinn um árið létu Loftleiðamenn lengja Monsana.

INNI. HEIMILI AÐALMUNDAR MAGNÚSSONAR

Aðalmundur við bókaskápinn.

AÐALMUNDUR MAGNÚSSON
Og bættu við held ég einum 30 sætum.

INNI. SJÚKRAHÚS Í MONTREAL

Peter Semmelmann í setustofu.

PETER SEMMELMANN
It was the biggest airplane flying on north Atlantic from a passenger load point of view at that time.

[Á þessum tíma var þetta stærsta flugvélin á flugleiðinni yfir norður-Atlantshafið hvað farþegafjölda snertir.]

INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stólnum.

EINAR RUNÓLFSSON
Þær báru 189 farþega, ef ég man rétt, eftir að búið var að lengja þær.

INNI. FLUGSKÝLI ARNGRÍMS JÓHANNESSONAR

Arngrímur í flugskýli sínu fyrir norðan.

ARNGRÍMUR JÓHANSSON
Voru til þess að gera hraðfleygar af skrúfuvélum, fóru 300 hnúta, eyddu 5000 pundum á tímann sem var mjög lágt og báru þetta 28 tonn.

INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð í stólnum.

ALFREÐ OLSEN
Þetta voru upphaflega vélar hannaðar fyrir cargo og opnaðist á þeim stélið, þannig að það var hægt að aka stórum, löngum tækjum bara beint inn í skrokkinn.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Ég sagði alltaf, þær eru byggðar eins og orrustuskip og fljúga eins og orrustuskip. Þær voru svona dálítið þungar í vöfum og... En kraftmiklar, ákaflega kraftmiklar.

INNI. HEIMILI ÞÓRIS ÓSKARSSONAR

Þórir Óskarsson fyrir frama skáp með Loftleiðamunum.

ÞÓRIR ÓSKARSSON
Það var svolítið... Hún var svolítið erfið að fljúga, en samt var þetta mjög góð vél.

INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð í hægindastól.

ALFREÐ OLSEN
Hún var voðalega klossuð miðað við þoturnar. Vængirnir stóðu svona beint út af skrokknum. Það var
(MORE)

ALFREÐ OLSEN (cont'd)
svolítið svona gamaldags byggingarlag á henni.

Monsi flýgur yfir Reykjavík.

INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stól úti á miðju gólfi heima hjá sér.

EINAR RUNÓLFSSON
Það var sko ekki á allra færi að halda svoleiðis verkfæri gangandi. Og hvað þetta tókst stórslysalaust er kraftaverk út af fyrir sig. Því að vélarnar voru mjög erfiðar í viðhaldinu. Mjög gjarnar á óvæntar og ófyrirsjáanlegar bilanir, af öllu tagi. En ef að það var vél á réttum tíma þarna hjá Loftleiðum sko, þá var það bara blaðamatur sko.

INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar Ólafsson á kaffistofu sinni í hesthúsinu.

EINAR ÓLAFSSON
Ég man eftir, ég held að það hafi verið 67, að einn mánuðinn þá var ein vél á áætlun.

HLÉ

INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stólnum góða.

EINAR RUNÓLFSSON
Þetta hefði hefði enginn sko normal farþegi liðið sko nema hipparnir, þeir voru hæst ánægðir með þetta. Þeir bara fóru með sína bakpoka og svefnpoka einhvers staðar út fyrir bygginguna og tjölduðu bara og biðu þangað til vélin var tilbúin.

INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús Guðmundsson í stofunni.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
Þeir höfðu ekki bara Monsanafnið heldur hafði félagið líka viðunefnið hippa, eða The hippie airline.

INNI. FLUGSAFNIÐ Á AKUREYRI

Ron Davies á Flugsafni Akureyrar.

RON E. G. DAVIES
Loftleiðir became very popular with the young people, the young students. The hippies and the backpackers.

[Loftleiðir varð mjög vinsælt meðal unga fólksins, ungra námsmanna. Hippanna og bakpokaferðalanganna.]

INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús í stólnum sínum.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
Já það var ansi mikið, kærleiksríkt ástand þarna oft aftur í. Og það sem ég man eftir, það var alveg kaf hérna reykjarlykt, hasslykt afturí, það var áberandi.

INNI. HEIMILI ÁSDÍSAR ALEXANDERSDÓTTUR

Ásdís í bókaherberginu.

ÁSDÍS ALEXANDERSDÓTTIR
Maður fann það stundum þegar maður fór að taka til á snyrtiherbergjunum svona seinni part flugs að það hafði eitthvað, eitthvað verið kveikt í þarna.

Það var aldrei til matarbiti í vélinni þegar hún lenti, sko það var allt borðað upp.

INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús á heimili sínu.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
Og það var mikið að fljúga á þessum tíma, það var ódýrt, langódýrast.

INNI. HEIMILI PAT LEE

Bill Culotta í blómastofunni hennar.

BILL CULOTTA
It was the cheapest way to fly, and you know, everybody I talked to said: „They’ve got the safest flying record, you know, they’re safe.“

INNI. HEIMILI KRISTINS ANDERSEN

Kristinn Andersen í stólnum í stofunni.

KRISTINN ANDERSEN
Það voru kannski þetta þrjár, ja fjórar, upp í fimm ferðir á dag milli Lúxemborgar og Bandaríkjanna. Svo þið sjáið það á þessum tíma þá er þetta geysimikil starfsemi.

INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stólnum.

EINAR RUNÓLFSSON
Peningakassinn, hann var að springa og...

INNI. HEIMILI ÁSDÍSAR ALEXANDERSDÓTTUR

Ásdís í bókaherberginu.

ÁSDÍS ALEXANDERSDÓTTIR
...Og þeir sögðu á Kennedy-flugvelli þá að þar sem röðin var út úr dyrum, þar voru Loftleiðir.

Skrifstofa Loftleiða á Kennedy-flugvelli. Ungt fólk í biðröð.

MARKÚS ÖRN ANTONSSON (ÚR MYND)
Er það rétt að risarnir, það er að segja stóru stóru félögin eins og SAS og Air France láti jafnvel sínar flugvélar bíða þar til búið er að afgreiða Loftleiðavélar og taki farþegana sem ekki fá far með Loftleiðum yfir Atlantshafið?

ERLING ASPELUND
Ja, þetta, jú það kemur fyrir að við hringjum í þá og biðjum þá að hinkra aðeins við því að við höfum farþega fyrir þá sem við getum ekki tekið vegna geysilegrar eftirspurnar eftir fargjaldi milli Íslands og Lúxemborgar.

Erling Aspelund í viðtali.

INNI. HÖFUÐSTÖÐVAR CARGOLUX

Eyjólfur Hauksson á skrifstofu sinni.

EYJÓLFUR HAUKSSON
Maður gleymir ekki þessum dögum þegar það voru hérna að koma 750 manns að koma inn á Loftleiðareknum flugvélum á hverjum degi. Flughöfnin hérna gamla var alveg sneisafull, dag eftir dag.

Loftmynd af Lúxemborgarflugvelli.

INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni.

JÓHANNES EINARSSON
Það voru margir sem að fóru langar leiðir. Það var farið alveg frá Frankfurt og til Lúxemborgar í bus. Það var frá Sviss og fólk kom frá Hollandi og víða að langar leiðir, bara til þess að spara.

INNI. HEIMILI ÍSLAUGAR AÐALSTEINSDÓTTUR

Íslaug í stofunni.

ÍSLAUG AÐALSTEINSDÓTTIR
Vélarnar voru fullar og svo kom þetta unga fólk sem að hafði ekki pantað sér far til baka og fór á biðlista. Og það þurfti kannski að bíða dag eftir dag.

INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar Ólafsson í sófanum.

EINAR ÓLAFSSON
Það var verið að reyna að segja okkur að við ættum ekki að selja þessa farseðla nema menn hefðu bókun til baka og kæmust til baka og við ættum að sjá um að koma fólkinu til baka. Við náttúrlega sáum um að koma þeim til baka, en kannski ekki endilega daginn sem þeim datt í hug að fara til baka og höfðu ekki gert neinar ráðstafanir.

ÚTI. LÚXEMBORGARFLUGVÖLLUR

Marc Modert á grasinu þar sem fólkið tjaldaði.

MARK MODERT
[Á lúxemborgísku]

[Margir voru búnir með farareyrinn og voru orðnir svangir og slæptir. Ég kom stundum hingað með samlokur og gaf þeim.]

INNI. HEIMILI ÍSLAUGAR AÐALSTEINSDÓTTUR

Íslaug í stofunni.

ÍSLAUG AÐALSTEINSDÓTTIR
Við kölluðum það að þau væru á De la Gras. Grasinu.

ÚTI. LÚXEMBORGARFLUGVÖLLUR

Marc Modert á grasinu fyrir framan skrifstofu Luxair þar sem unga fólkið hafðist við á þegar ævintýrið stóð sem hæst.

MARK MODERT
[Á lúxemborgísku]

[Loftleiðir komu á meiri vináttutengslum milli Evrópu og Bandaríkjanna en allir stjórnmálamenn samanlagt. Á þessum bletti var iðandi mannlíf. Það er erfitt að gera sér grein fyrir í dag hversu mikið líf og fjör var hérna.]

Tónlistarhlé. Those were the days.

Ljósmyndir af flugfreyjum og flugliðum Loftleiða.

Flugfreyjur að þjóna farþegum í sexu.

Myndin breytist í sexu sem er með matarsekki á gólfinu.

ÞULUR
Þegar Sexurnar voru að ljúka hlutverki sínu hjá Loftleiðum vildu hjálparstofnanir norrænna kirkjufélaga leigja þær til að flytja lyf og mat til sveltandi fólks í Bíafrastríðinu í Nígeríu.

Horaðir krakkar í Bíafra.

INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar á kaffistofunni.

EINAR ÓLAFSSON
Og þá var stofnað fyrirtæki sem hét Flughjálp. Aid by air. Á haustmánuðum ’69 þá lét Alfreð Kalla mig heim til Íslands og segir mér að þeir þurfi að taka yfir þennan rekstur og um leið standi fyrir dyrum að stofna vöruflutningaflugfélag í Lúxemborg, og hérna hvort ég myndi ekki vilja taka þetta að mér að sjá um reksturinn á fluginu niðurfrá og síðan tæki ég við Cargolux þegar það væri komið á koppinn.

Ljósmyndir af sexum í búningi Flughjálpar.

ÞULUR
Þorsteinn Jónsson fyrrverandi orustuflugmaður í breska hernum var verkstjóri hjálparflugsins sem fór fram á nóttunni til að forðast orrustuþotur Nígeríuhers.

Ljósmynd: Þorsteinn Jónsson fyrir framan Flughjálparsexu.

Þorsteinn og félagar við störf í Sao Tome.

INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð í stólnum.

ALFREÐ OLSEN
Steini var svolítið kaldur hann hefði mátt bíða í hálftíma eftir myrkrinu sko. Og við erum að þvælast þarna, komnir nálægt vellinum og þá heyrum við, heyrum við í norsku Rauða-kross vélinni sem kom frá öðrum velli. Það voru norðmenn um borð, ég þekkti þá, og þeir séu „being attacked by MIGS and going down.“ Þeir voru að fara niður. Við heyrðum aldrei meira. Þá var hún skotin niður þessi vél. Í björtu og greinilega merkt Rauða krossinum, DC-7. Við gátum ekkert annað gert en, fundum ský, földum okkur inni í skýinu, flugum í hringi inni í skýinu í korter, 20 mínútur þangað til komið var myrkur. Og þá sagði Steini Jóns. „Jæja Alli minn, nú eru þeir orðnir eldsneytislausir, þeir eru farnir heim, við erum sloppnir og nú verða þeir að halda upp á þetta, sennilega í 3 daga,“ sagði hann. „Og nú skulum við bara fljúga 3 ferðir á hverri nóttu í 3 daga.“ Í staðinn fyrir, við komumst aldrei nema tvær í myrkrinu sko. Það passaði. Þriðju nóttina voru þeir komnir aftur. Sko annar þeirra var alltaf með ljós og hinn var ljóslaus og við vissum aldrei hvar hann var. Sá var að þvælast hjá okkur einhvers staðar sko en hinn

(MORE)

ALFREÐ OLSEN (cont’d)
gat verið að elta okkur, skjóta á okkur sko, og það var svolítið óþægilegt.

INNI. FLUGSKÝLI ARNGRÍMS JÓHANNESSONAR

Arngrímur í stólnum.

ARNGRÍMUR JÓHANSSON
Uli flugvöllur var bara vegur og þarna lentum við bara á veginum, fjögurra hreyfla vél.

Vegur í Bíafra.

INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð í stólnum.

ALFREÐ OLSEN
Það var, kom einu sinni. Við vorum búnir að fleygja fraktinni út úr vélinni þá kom vörubíll upp að vélinni, afturhurðinni. Og okkur fannst þetta nú eitthvað skrýtið. Ég var að spyrja: „Hvað er vörubíll að bakka upp að vélinni? Við erum að flytja dót hingað, ekki til baka.“ Haldiði að það hafi ekki verið bíll fullur af börnum, smá börnum maður. Ætli það hafi ekki verið 40 til 50 stykki. Grey kríli bara og 2 hjúkrunarkonur með, eða tvær konur í hvítum sloppum. Og ég var að reyna að segja þeim að leggjast öll á gólfið í vélinni, það voru engin sæti náttúrlega. Og svo var farið í loftið og þá runnu öll greyin bara aftast í vélina maður.

Krakkahópur.

Ljósmynd frá íverustað barnanna á Sao Tome.

INNI. FLUGSKÝLI ARNGRÍMS JÓHANNESSONAR

Arngrímur í stólnum.

ARNGRÍMUR JÓHANSSON
Þau voru svo tekin niður í Sao Tome og ar voru þau bara sett á barnaheimili þar sem þeim var gefið að borða og föt og voru að leika sér kannski í mánuð. En það var hluti af samkomulaginu að það varð að skila þeim aftur. Og svo þegar maður var að fara með börnin, orðin sælleg og vel nærð og í fallegum fötum, fljúga með þau þarna yfir aftur, inn í myrkrið. Og svo voru þau að kalla þarna „pabbi, mamma.“ Og sett svo bara ofan í einhvern svona gripaflutningabíl og keyrð út í myrkrið. Maður var svona nokkurn veginn öruggur á því að lítið eða fá af þeim sem komust í foreldrahendur aftur. Þetta var allavega eftir á, mjög gefandi. Þó verð ég að viðurkenna það að ég var nú ekki að þessu af mannúðarástæðum. Auðvitað vorum við bara blankir íslenskir flugmenn.

INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar í kaffistofunni.

EINAR ÓLAFSSON
Eins og Þorsteinn Jónsson komst skemmtilega að orði þá braust friður út í janúar 1970.

HLÉ

Lúxemborg, yfirlitsmynd yfir gamla bæinn.

ÞULUR
Stjórnvöld í Lúxemborg voru mjög áfram um aukin umsvif Loftleiða í landinu. Loftleiðamenn tóku þeim málaleitunum vel og reistu í samvinnu við þarlenda aðila 300 herbergja glæsihótel skammt frá tveimur völlum; golfvellinum og flugvellinum. Hótelið hlaut viðeigandi nafn: Aerogolf.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í stofunni.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Lúxemborgararnir þeir hérna voru svo vinsamlegir sko. Við vorum bara, þeir litu á Loftleiðir sem eitt af sínum eigin flugfélögum.

HLÉ

INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar Ólafsson á kaffistofu reiðhallarinnar efst í Borgarfirði.

EINAR ÓLAFSSON
Loftleiðir eru að taka í notkun þotur, DC-8 og eru þarna með 5 Monsa og þurftu að losa sig við þá, en það voru fátt og langt á milli kaupenda.

Monsi taxerar.

INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni.

JÓHANNES EINARSSON
Þessar vélar voru að verða úreltar, þær voru það hæggengar að þær þurftu tvo sólarhringa til þess að ljúka hringnum New York, Lúxemborg og til baka sem að þota hefði getað gert á 1 sólarhring eins og er gert í dag.

Ljósmynd af Alfreð og Kristni í Kaupmannahöfn.

ÞULUR
Loftleiðamönnum var vandi á höndum, en sem fyrr tókst Alfreð og félögum að snúa erfiðum aðstæðum sér í hag.

INNI. SKRIFSTOFA SIGURGEIRS ORRA

Jakob fyrir framan bókahilluna.

JAKOB F. ÁSGEIRSSON
Hann sá alltaf einhvern möguleika þegar aðrir sáu enga möguleika.

Ljósmynd af Monsa með skottið opið.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í stofunni.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
En Þær voru náttúrlega upprunalega byggðar sem fraktvélar, nú og því þá ekki fara út í fraktflug, breyta þeim aftur í fraktvélar? Því þær voru alveg upplagðar í það. Svo það var ákveðið að gera tilraun með að nýta þær í fraktflug.

INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar Ólafsson á kaffistofu reiðhallarinnar efst í Borgarfirði.

EINAR ÓLAFSSON
Og þá erum við að reyna að koma Cargolux á koppinn og það er náttúrlega Jóhannes Einarsson sem að er eiginlega potturin og pannan í því. Og Alfreð felur honum að koma vélunum í verð. Helst að selja þær, ef það er ekki hægt að þá fara í eitthvert samstarfsverkefni með einhverjum öðrum.

Jóhannes Einarsson á fundi.

ÞULUR
Jóhannes Einarsson hafði samband við sænska skipafélagið Salena sem hafði lýst yfir áhuga á samstarfi um fraktflutninga í lofti. Stjórnvöld í Lúxemborg lýstu yfir áhuga en hikuðu við að taka þátt.

Ljósmynd af Monsum á flugvelli og í skýli.

INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni.

JÓHANNES EINARSSON
Þannig að þetta drógst á langinn. Ég fór til dæmis á 1 stjórnarfund hjá Luxair ásamt Agnari Kofoed Hansen flugmálastjóra til þess að reyna að sannfæra þá um að þetta væri gott fyrir Lúxemborg að stofna þetta. Og það stóðu yfir samningar um að stofna Cargolux frá frá því í október ’69 þangað til fyrirtækið var stofnað í maí 1970. Það voru 3 hlutahfar: Loftleiðir áttu 1/3, Salén 1/3 og Luxair og nokkrir einstaklingar áttu 1/3. Síðan endaði það með því að við vorum með 5 CL-44 vélar í rekstri.

Ljósmynd af Monsa í Cargolux-búningi.

INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar á kaffistofunni.

EINAR ÓLAFSSON
Við áttum aðgerðarlausa vél niðri í Nariróbí í Kenýa í september 1970. Að þá bauðst okkur að fljúga henni tómri til Hong Kong og sækja vörur þar og koma með til Lúxemborgar. Við hoppuðum á það þótt að þetta væri náttúrlega ekki byrlegt fjárhagslega séð því að þetta var langt, svakalega langt flug sko galtómur. En við gerðum þetta og það varð byrjunin að löngu og farsælu starfi í Hong Kong.

INNI. SKRIFSTOFA CARGOLUX

Eyjólfur Hauksson á skrifstofunni.

EYJÓLFUR HAUKSSON
Einar Ólafsson var þá forstjóri, hann var allt í öllu og setti þetta fyrirtæki í gang með miklum krafti.

INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar á kaffistofunni.

EINAR ÓLAFSSON
Ég var aldrei ráðinn til Cargolux. Sennilega eini maðurinn sem aldrei var ráðinn, ég bara einhvern veginn var þar.

INNI. SKRIFSTOFA CARGOLUX

Eyjólfur Hauksson á skrifstofu sinni.

EYJÓLFUR HAUKSSON
Þetta var ævintýri alveg, það er ekki hægt að segja neitt annað. Fyrir mann sem kemur svona frá Íslandi að fá þessa möguleika að ferðast og þvælast um allan heim. Þetta var alveg stórkostlegt.

Ljósmynd frá starfsemi Cargolux.

INNI. FLUGSKÝLI ARNGRÍMS JÓHANNESSONAR

Arngrímur í flugstjórastólnum sínum.

ARNGRÍMUR JÓHANSSON
Við vissum stundum ekkert hvert við vorum að fara. Okkur var bara sagt að við ættum að fara til þessara borga. Ég man að þegar ég átti að fara fyrst til Lusaka. Ég sagði: „Já Lusaka já, ég fer þangað auðvitað.“ En ég hafði ekki hugmynd um hvar það var. Og kom svo við í bókabúð og keypti heimsatlas. Þorði ekki að viðurkenna að ég hafði ekki hugmynd um hvert ég var að fara.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Ég man eftir því að við vorum að fljúga einhvers staðar í Afríku og vorum búnir að vera að fljúga lengi. Og þá kom alltaf á næsta

(MORE)

DAGFINNUR STEFÁNSSON (cont'd)
stað: „Fljúgiði þetta, fariði frá þessu og geriði þetta“ og ég sendi skeyti til Einars Ólafssonar og sagði að við yrðum að taka áhafnarhvíld einhvers staðar. Og þá kom þetta svar frá honum á telexinu: „Suggest you take crew rest on board aircraft.“ Bara að hann ætlaðist til þess að við tækjum áhafnarhvíldina um borð.

INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar í kaffistofunni.

EINAR ÓLAFSSON
Það er alveg klárt mál að það var ósérhlífni Íslendinganna sem gerði lukkumuninn fyrir Cargolux í upphafi. Það er ekki vafamál. Þeir teygðu þetta eins og þeir gátu til þess að geta klárað það sem þurfti að gera.

INNI. FLUGSKÝLI ARNGRÍMS JÓHANNESSONAR

Arngrímur í stólnum.

ARNGRÍMUR JÓHANSSON
Og ég líki þessu stundum við íslenska vertíðarþankaganginn, að íslendingar gefast ekkert upp. Þeir klára verkið og bölsóttast svo eftir á.

Tónlistarhlé. Back in black, AC DC.

Blaðaúrklippur með fréttum af gangi Cargolux.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Þegar það það gekk illa hjá Cargolux þá ákváðu Flugleiðamenn að afskrifa hlutabréfin í Lúxemborg og seldu þau fyrir slikk.

Blaðaúrklippur með fréttum af viðsnúningi í rekstri Cargolux og gríðarlegum uppgangi.

Boeing þota af 747 gerð hefur sig til flugs. Klædd Cargolux búningi.

Cargolux Boeing 747 á flugi.

ÞULUR
En hver er velta félagsins í dag?

INNI. SKRIFSTOFA CARGOLUX

Eyjólfur Hauksson á skrifstofunni.

EYJÓLFUR HAUKSSON
Hún er að verða nær 1 og hálf billjón dala.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Stærsta fraktflugfélag í Evrópu.

HLÉ

INN:

Ljósmynd af Þotu Air Bahama á Lúxemborgarflugvelli.

Air Bahama þota að búast til brottfarar.

ÞULUR
Loftleiðir fengu óvænta samkeppni þegar International Air Bahama fór að fljúga beint frá Bahama til Lúxemborgar. Air Bahama var utan IATA einokunarhringsins og gat boðið lág fargjöld eins og Loftleiðir. Sigurður Helgason yfirmaður Loftleiða vestanhafs hafði áhyggjur af samkeppninni og reyndi að fá Lúxemborgara til að þrengja kost Air Bahama. Marcel Mart samgönguráðherra Lúxemborgar neitaði að verða við óskum hans og sagði að öllum væri frjálst að fljúga til Lúxemborgar. Það vissu Loftleiðamenn manna best, enda

(MORE)

ÞULUR (cont’d)
grunnurinn að velgengni félagsins einmitt flugfrelsið til Lúxemborgar.

INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar Ólafsson á kaffistofunni.

EINAR ÓLAFSSON
Og það voru svona skilmingar milli manna hverng ætti að taka á þessu. Og það endaði með því að Loftleiðir Icelandic tóku yfir Air Bahama á vormánuðum ’69.

Ljósmynd af Sigurði Helgasyni í New York.

Ljósmynd af skrifstofu Loftleiða og Air Bahama í Lúx.

INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni.

ÞULUR
Það var Sigurður Helgason sem hafði frumkvæði að því að kaupa Air Bahama af þessum aðilum.

INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar í sófanum.

EINAR ÓLAFSSON
Ljómandi skemmtilegir krakkar sem unnu hjá Air Bahama. Pósitívir, full af áhuga.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Ansi skrautlegar svona flugfreyjur hjá þeim, það var tekið eftir því. Allar á mínípilsum og stóra stráhatta og af öllum þjóðum.

Ljósmyndir af flugfreyjum félagsins.

INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar í sófanum.

EINAR ÓLAFSSON
Stelpurnar voru nú valdar eftir, var sagt, brjóstastærð og fótleggjum.

Ljósmynd af flugfreyjum.

ÚTI. GARÐUR VIÐ HEIMILI SVEINS SÆMUNDSSONAR

Sveinn í garðinum.

SVEINN SÆMUNDSSON
Og þá voru nú ekki komnar bíóvélar í vélarnar, en þá höfðu flugfreyjurnar tískusýningu á leiðinni.

Ljósmynd af Sveini og flugfreyju.

SVEINN SÆMUNDSSON
það stytti leiðina, þetta var langt flug, 7 tíma flug.

Ljósmynd: Skrifstofa Air Bahama.

ÞULUR
Kaupin á Air Bahama, sem hafði eina Boeing 707 þotu í rekstri, voru gæfuspor fyrir Loftleiðir. Með þeim opnuðust ábatasamir markaðir og þotuöldin hófst hjá félaginu.

Ljósmynd af sólarströnd á Bahama.

707 Þota Air Bahama.

DC-8-63 Þota Loftleiða á flugi.

ÞULUR
Raunar höfðu Loftleiðir lagt á ráðin um þotukaup í nokkur ár en 1970 náðust samningar um leigu á tveimur Douglas DC-8, Snorra Þorfinnssyni og Eiríki Rauða sem hér sést lenda í Lúxemborg. Þriðja áttan bættist svo við skömmu síðar.

INNI. HEIMILI ÞÓRIS ÓSKARSSONAR

Þórir Óskarsson fyrir framan skáp heima hjá sér sem hefur að geyma hluti tengda Loftleiðum.

ÞÓRIR ÓSKARSSON
Þetta er einhver besta vél sem hefur verið smíðuð. Við vorum svo heppnir að lenda strax á DC-8-63 sem var kölluð súper átta.

DC-8 taxerar í Lúxemborg.

ÞULUR
Súper áttan var knúin fjórum Pratt & Whitney hreyflum og tók 249 farþega. Flugþol hennar var 7600 kílómetrar og hraðinn 890 kílómetrar á klukkustund.

ÞÓRIR ÓSKARSSON
Voru geysilega vel útbúnar vélar. Mjög vel sett upp öll instrument og allt það besta sem hægt var að hafa í vél.

INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús í hægindastólnum.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
Tíminn fer niður í 5 tíma aðra leiðina og kannski 4 og hálfan hina leiðina. Það er ekki það sem þú fórst aðra leiðina á Fjarkanum.

Ljósmynd af Leifi Eiríkssyni. DC-8-55

ÞULUR
Til Norður Evrópuflugsins tóku Loftleiðir fjórðu áttuna í notkun. Leif Eiríksson. Leifur var helmingi minni en súper áttan og var innréttaður bæði til fraktflugs og farþegaflugs.

HLÉ

Ljósmynd af ferðaneti SAS.

ÞULUR
Viðskiptahindranir höfðu lengi gert Loftleiðum erfitt fyrir á Norðurlöndum og Bretlandi, en þangað var þotum einungis leyft að fljúga á töxtum IATA einokunarhringsins. Loftleiðamenn stóðu frammi fyrir tveimur kostum, að hætta norður Evrópu fluginu eða fallast á afarkosti IATA. Þeir völdu síðari kostinn vegna þess að án Norður Evrópu rútunnar væru þeir með öll eggin í einni og sömu körfunni í Lúxemborg.

Bæklingar Air France, Lufthansa, SAS og F.Í., auk merkis IATA.

Svipmyndir af starfseminni í Lúxeborg.

HLÉ

Ljósmynd af flugstöðinni í Keflavík.

ÞULUR
Árangur Loftleiða var einstakur. 1968 aflaði félagið til að mynda ríflega þrefalt meiri tekna á Atlantshafinu en togarafloti Íslands samanlagður og voru með fjórfalt meiri markaðshlutdeild í Ameríkufluginu en Flugleiðir hafa í dag.

Myndir og tónlist frá Loftleiðasögu. Fly with Icelandic Airlines. Jóhann G. Jóhannsson.

DC-8 í flugtaki frá Lúxemborg.

INNI. HEIMILI AÐALMUNDAR MAGNÚSSONAR

Aðalmundur við bókahilluna.

AÐALMUNDUR MAGNÚSSON
Þetta voru mikil ævintýraár. Og það var aðdáunarvert hvað mannskapurinn virtist yfirleitt vinna allir saman að því að drífa þetta áfram.

INNI. HEIMILI ÁSLAUGAR HARÐARDÓTTUR

Áslaug í stofunni.

ÁSLAUG HARÐARDÓTTIR
Ég hlakkaði til að fara í vinnuna á hverjum einasta degi. Og mér fannst gaman að vinna þarna. Góður andi.

INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð í stólnum.

ALFREÐ OLSEN
Mannskapurinn, fólkið, það voru allir svo samtaka. Þetta var bara eins og fjölskylda.

INNI. HEIMILI ÍSLAUGAR AÐALSTEINSDÓTTUR

Íslaug í stofunni.

ÍSLAUG AÐALSTEINSDÓTTIR
Og þetta varð mjög mikið eins og fjölskylda.

INNI. FLUGSKÝLI ARNGRÍMS JÓHANNSSONAR

Arngrímur í flugstjórastólnum.

ARNGRÍMUR JÓHANNSSON
Sko Loftleiðahugsunargangurinn var kannski svona, miklu meira í mínum anda. Þarna var sko útrásin og menn voru ekkert að einblína beint akkúrat í sinn kálgarð, heldur fóru bara þangað þar sem að eitthvað var að hafa.

INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Grétar á skrifstofunni.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
En stjórn Loftleiða á þessum tíma starfaði miklu meira heldur en stjórnir í venjulegum hlutafélögum. Þeir hittust á hverjum degi og tóku sínar ákvarðanir og annað slíkt sko en Alfreð var framkvæmdastjórinn.

Ljósmyndir af stjórninni.

Ljósmyndir af Alfreð.

INNI. HEIMILI ÍSLAUGAR AÐALSTEINSDÓTTUR

Íslaug í stofunni.

ÍSLAUG AÐALSTEINSDÓTTIR
Hann átti mjög gott með að halda fólki saman og var í sambandi við alla, bæði áhafnir og skrifstofufólk. Hann átti gott með líka að koma þessum félagsanda sem er oft mjög erfitt.

Alfreð heilsar Magnúsi Guðmundssyni á ljósmynd.

Alfreð og Kristinn í hófi.

INNI. HEIMILI GEIRS ANDERSEN

Geir Andersen í stofunni.

GEIR ANDERSEN
Hann var sá sem bar höfuð og herðar yfir alla starfsemina, hans framkvæmdastjórar, þeir héldu fund með honum. Það var fundur á hverjum einasta morgni með framkvæmdastjórunum sem þeir svo áttu síðan fund aftur með Alfreð og gáfu honum, gáfu honum skýrslu hvað væri að ske frá degi til dags.

Ljósmynd frá afmæli Alfreðs.

GEIR ANDERSEN
Hann var afskaplega traustur maður hann Alfreð, traustur maður. Viðkunnalegur og gott að leita til hans.

INNI. HEIMILI MARTINS PETERSEN

Martin í stólnum.

MARTIN PETERSEN
Hann gætti þess að eyða ekki of miklu, að fara vel með peningana.
(MORE)

MARTIN PETERSEN (cont’d)
Það var oft og tíðum sem ég gerði grín að því með Finnbirni, því þá var ég kallaður upp á teppi, eins og það var kallað. Og þá var hann með reikningana frá bifreiðastöðvunum, BSR og hinum og þessum og þá var allstaðar skrifað undir Martin Petersen. „Heyrðu Martin hvað varst þú að gera þarna?“ Þetta hafði, ég hafði mjög gaman að þessu og ég náttúrlega gaf skýringar á því.

Ljósmynd af Martin Petersen.

INNI. HEIMILI EMILS GUÐMUNDSSONAR

Emil Guðmundsson í stofunni.

EMIL GUÐMUNDSSON
Ég man þegar ég var oft að hætta á næturvöktunum að þá hringdi hann oft og sagði: „Þú hefur gleymt einhverju.“ „Nei, það held ég ekki,“ sagði ég. „Jú það logar ennþá á ljósinu, það er dýrt að láta loga á ljósinu. Útiljósunum.“

INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stólnum.

EINAR RUNÓLFSSON
Ja það lenti einn af strákunum okkar í smá klandri og það var klessukeyrður bíllinn einn bíllinn okkar og þetta var týpískt fyrir Alfreð sko. Að svo lenti strákunum tveimur einhverjum í slagsmálum eftir bílslysið og hann lamdi hinn í andlitið. Og þegar við vorum að segja Alfreð af þessu um kvöldið þegar hann kom úr túr og vorum nú skíthræddir um að kallinn yrði nú alveg fok, því það voru nú ekki miklir peningar til, ekki á þessum tíma sko, og myndi alveg hreint rasskella okkur fyrir að eyðileggja bílinn. Og það eina sem upp úr honum kom var, þegar við vorum

(MORE)

EINAR RUNÓLFSSON (cont’d)
búnir að segja honum alla söguna var: „Ja, skítt veri með helvítis bílinn, en að berja hann Ragga!“ Það var sko fyrir neðan allar hellur.

INNI. HEIMILI ÁSLAUGAR HARÐARDÓTTUR

Áslaug í stofunni.

Ljósmynd af Áslaugu á skrifstofunni.

ÁSLAUG HARÐARDÓTTIR
Mér fannst hann nú dálítið hrjúfur að sjá. En og hann var óskaplega strangur og ég held að hann hafi verið alveg sérstaklega strangur við mig. Hann var meira að segja svo strangur að, það var kona. Blessuð sé minning hennar, ég á kannski ekki að segja það. Hún kom með kaffið til okkar og hann var mikill kaffikall, og ég fór oft niður bara til að ná í, hún kom með kaffið klukkan 10 á vagni fyrir alla og ég fór stundum niður og bað um kaffi fyrir Alfreð. Einu sinni sagði hún: „Ég held hann geti nú beðið eins og aðrir til 10.“ Ég fór upp og sagði honum það. Hann sagði: „Heyrðu, nú kaupum við kaffikönnu og ketil og bolla og það sem til þarf. Þessi kona hún kemur aldrei aftur hingað inn á skrifstofuna.“ Þannig að hann var töff og svoleiðis var þetta. Þannig að ég þurfti að, ah, alveg lafmóð að hella upp á kaffi alla daga fyrir stjórn, gesti og gangandi.

INNI. HEIMILI BJÖRNS THEODÓRSSONAR

Björn í borðstofunni.

BJÖRN THEODÓRSSON
Hann var mjög, hérna, röskur til verka ef svo má segja. Ég man eftir því að einhvern tíma að þá kom fram sú hugmynd að, að við reiknuðum út hvort það borgaði sig að stofna
(MORE)

BJÖRN THEODÓRSSON (cont’d)
bílaleigu og svo þegar að niðurstaðan kom einhvern morguninn að það gæti verið hagkvæmt að félagið setti á stofn bílaleigu, að hann setti þá bara strax í gang á sömu mínútunni að panta bílana og ganga frá þessu. Það var ekki verið að bíða eftir neinu.

INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni.

JÓHANNES EINARSSON
Alfreð var að mínu mati mjög góður stjórnandi í fyrirtækinu, hann var mjög vinsæll, hann kom mjög vel fram við starfsfólk og mat það. Og hann var mjög duglegur og fylgin sér og verið mikið sameiningartákn milli allra þessara starfsmanna sem byrjuðu með honum og stóðu með honum í að byggja þetta upp.

HLÉ

Merki Alitalia.

Blaðaúrklippur um að Alitalia ætli að lækka fargjöldin hjá sér.

ÞULUR
Brestir voru komnir í einokunarhringinn sem var ekki síst Loftleiðum að þakka en einnig auknu sætaframboði í stóru þotunum sem streymdu á markaðinn. IATA reyndi að berja í brestina en án árangurs og hófst þá fargjaldastríð á Atlantshafinu sem Loftleiðir brugðust við með því að fjölga áfangastöðum í Bandaríkjunum.

Mynd af Chicago.

Póstkort með flugfreyjum á Kennedy-flugvelli.

Ljósmynd af Alfreð og vinum hans.

ÞULUR
Ólíkt ríkisstyrktu flugfélögunum í samtryggingarbandalagi IATA voru Loftleiðamenn vanir samkeppni, enda verið óháðir og sjálfstæðir frá upphafi. Þeir voru vel í stakk búnir að takast á við breytt landslag í flugheiminum.
(hlé)
En þá reið yfir áfall sem varð upphafið að endalokum Loftleiða.

Merki Loftleiða dofnar í svart.

HLÉ

Skrifstofubygging Loftleiða, ljósmynd. Sjónarhornið færist nær skrifstofu Alfreðs.

ÞULUR
31. ágúst 1971 var Áslaug Harðardóttir á skrifstofunni við vinnu sína.

INNI. HEIMILI ÁSLAUGAR HARÐARDÓTTUR

Áslaug Harðardóttir í hægindastól heima hjá sér.

Ljósmynd af Áslaugu á skrifstofunni.

ÁSLAUG HARÐARDÓTTIR
Svo heyri ég einhver hljóð. Ég hugsaði með mér: „Hva, voðalega eru þetta skrýtin hljóð“ og ég hljóp inn á skrifstofuna hans, opnaði hurðina, og þá lá hann á gólfinu í krampa. Og ég vissi nú eiginlega lítið um skyndihjálp en ég vissi þó það að ég leysti hérna skyrtuna og tók bindið af honum og mittisólina og gaf honum hjartahnoð. Sem ég kunni nú ekki neitt, ég bara hafði séð það í bíómyndum. Og reyndi að róa hann og tala við hann og halda í hendina á honum og kallaði hástöfum á Kristján Guðlaugsson: „Hringdu í sjúkrabíl eins og skot, Alfreð er mikið veikur.“

Ljósmynd af Alfreð.

INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU

Milla í stól í betri stofunni uppi á lofti.

KRISTJANA MILLA
Og svo var hann lagður inn á taugadeildina. Og þeir sáu á myndum að það var smá æxli við heilann. Og þetta var tekið en svo var það ekki... náði hann sér eiginlega aldrei eftir það.

Ljósmynd af Alfreð eftir veikindin.

ÞULUR
Þegar Alfreð Elíasson missir heilsuna, aðeins fimmtugur að aldri, stendur Stjórnarformaður Loftleiða, Kristján Guðlaugsson, frammi fyrir miklum vanda. Mörg erfið úrlausnarefni voru framundan og stjórn félagsins var ekki eins traust og virtist í fyrstu.

Kristján Guðlaugsson, ljósmynd.

Stjórn Loftleiða á aðalfundi, ljósmynd.

Stjórn Loftleiða fyrir utan Hótel Loftleiðir.

INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Stjórnarmenn upplýstir eftir því um hvern ræðir.

Grétar við bókaskápinn.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
Einar Árnason var veikur, Kristinn Olsen vildi ekki taka að sér frekari hlutverk. Kristján Guðlaugsson var orðinn fullorðinn maður. Hann vildi hætta. Fyrir orð vinar síns Alfreðs þá hélt hann áfram og Sigurðu Helgason var í rauninni eini maðurinn með fulla heilsu þarna og með Þekkingu og reynslu af þessum málum.

Ljósmynd: Aðalfundur Loftleiða. Sigurður Heldur um höfuðið. Kristján Guðlaugsson í ræðustól.

ÞULUR
En Sigurður, sem fór ekki dult með andúð sína á Kristjáni Guðlaugssyni, naut ekki trausts. Skömmu áður en Alfreð veiktist hafði stjórnin samþykkt tilboð Sigurðar um að kaupa hann út úr fyrirtækinu. Sigurður bað um nokkurra daga frest. Í millitíðinni veiktist Alfreð. Eftir það minntist Sigurður ekki á að efna samkomulagið.

Ljósmynd af aðalfundi Loftleiða. Siguður hverfur smám saman af myndinni.

HLÉ

Farþegar ganga frá borði þotu.

Svipmyndir af starfsemi loftleiða í Lúxemborg.

ÞULUR
Þótt samkeppni hefði átt drjúgan þátt í miklum umsvifum íslendinga í alþjóðaflugi voru samt uppi sjónarmið um að sameina bæri Flugfélag Íslands og Loftleiðir. Og þau sjónarmið urðu fyrirferðarmeiri þegar Loftleiðir hófu beina samkeppni við Flugfélag Íslands til Skandinavíu og Bretlands.

Skrifstofa Flugfélags Íslands.

Ráðhústorgið í Kaupmannahöfn.

Kristján Guðlaugsson í ræðustól.

ÞULUR
Aukinn þrýstingur frá yfirvöldum og harðnandi samkeppni í alþjóðaflugi gerði Kristján Guðlaugsson, sem stýrði málum í fjarveru Alfreðs, hlynntari aukinni samvinnu flugfélaganna og jafnvel sameiningu í framtíðinni.

Lógó Flugfélagsins og Loftleiða.

INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU

Milla í stofunni.

KRISTJANA MILLA
Og síðan var farið að ræða þetta og ríkisstjórnin eða þáverandi samgönguráðherra, hann setti upp nefnd sem átti að sjá um þetta.

INNI. HEIMILI BJÖRNS THEODÓRSSONAR

Björn í borðstofunni heima hjá sér.

BJÖRN THEODÓRSSON
Það var ráðuneytisstjóri hjá Hannibal, Brynjólfur Ingólfsson sem að hérna var forstöðumaður nefndarinnar og með honum voru Sigurgeir Jónsson sem þá var í Seðlabankanum og Hörður Sigurgestsson sem seinna meir gerðist starfsmaður Flugleiða.

HLÉ

Flugvélin TF-Örn á pollinum fyrir norðan.

ÞULUR
Flugfélag Íslands sem stofnað var árið 1937 hafði yfirburðastöðu í innanlandsflugi og hafði haft hana frá 1952 er stjórnvöld skiptu flugleiðunum milli félaganna.

Blaðaúrklippa sem sýnir að Loftleiðir hafna innanlandsfluginu.

Catalina flugbátur að leggja í hann frá Akureyri.

ÞULUR
Örn Johnson forstjóri félagsins hafði rétt fyrir sér þegar hann sagði að innanlandsflugið „væri í raun og veru gjöf eigenda félagsins til íslensku þjóðarinnar“, því frá 1956 til 1970 leið ekki eitt ár án þess að tap væri á innanlandsfluginu.

Ljósmynd af Erni Johnson.

Blaðaúrklippa þar sem tilvitnun er gerð áberandi.

Svipmyndir úr innanlandsflugi FÍ.

Farþegar ganga um borð í þotu FÍ.

ÞULUR
Gjafmildi eigenda félagsins, ekki síst Eimskips, gagnvart þeim sem ferðuðust til og frá landinu var líka umtalsverð, og aldrei meiri en þegar félagið festi kaup á þotu.

Orðið „einkaframtakið“ glóir.

ÞULUR
Einkaframtakið í landinu var raunar svo gjafmilt að það gaf meira en það átti og þurfti ríkisábyrgða-sjóður að taka þátt í gjafmildinni. Það var sannarlega snjall leikur hjá *einkaframtakinu* að fá ríkisábyrgð fyrir kaupunum, því án ríkisábyrgðar hefði félagið farið rakleitt á höfuðið.

Blaðafyrirs. um greiðslu ríkisábyrgðasjóðs af þotunni.

Blaðafyrirsagnir um ríkisábyrgð á þotuna.

Fyrsta þota Íslendinga kemur til Íslands.

ÞULUR
Vandséð var hvaða erindi Örn Johnson og félagar áttu í alþjóðlegan flugrekstur, eins og Loftleiðir stunduðu, fyrst þeim fórst rekstur Flugfélags Íslands ekki betur úr hendi en raun bar vitni. Kaupin á þotunni voru vanhusuð og innanlandsflugið stanslaus taprekstur þótt á sérleyfi væri.

Þota FÍ. taxerar.

Innanlandsflug, fjarki tekur sig á loft, veifandi fólk og nautgripir.

Alfreð Elíasson gengur í garðinum í Arnarnesi ásamt Geirþrúði dóttur hans.

ÞULUR
Það var því ekki nema von að Alfreð Elíasson sæi fáa kosti við það að

(MORE)

ÞULUR (cont’d)
sameina félögin. En hann var meira og minna frá vegna veikinda þegar viðræður félaganna fóru fram.

Alfreð á skrifstofu sinni.

INNI. HEIMILI ÁSLAUGAR HARÐARDÓTTUR

Áslaug í stólnum.

ÁSLAUG HARÐARDÓTTIR
Svo kom hann til baka, það virtist vera allt í lagi. Síðan fór minnið aðeins að dala. Og þá treysti hann ennþá meira á mig sko. Sagði mér hver hefði hringt og hverju hann ætti að svara, hver myndi koma. Og ég var stundum hjá honum á stjórnarfundum, sat hjá honum, því hann mundi ekki alveg hvað, hérna, um var að ræða.

Ljósmynd af Alfreð.

ÞULUR
Alfreð var sem fyrr á móti sameiningu félaganna en veikindin drógu úr honum þá staðfestu og útsjónarsemi sem hann hafði áður. Kristján Guðlaugsson á hinn bóginn varð sannfærður um að hag félagsins væri best borgið með sameiningu. Svo var um fleiri.

INNI. STÚDÍÓ

Sigurður Helgason í settinu.

SIGURÐUR HELGASON
Ég var eindreginn hvatamaður þess að félögin yrðu sameinuð.

INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes Einarsson í stofunni heima hjá sér í Lúxemborg.

JÓHANNES EINARSSON
Ég tel að það hafi verið rétt og það hafi orðið að sameina þessi tvö félög á einhverju stigi.

INNI. HEIMILI KRISTINS HALLDÓRSSONAR

Kristinn Halldórsson í stofunni heima.

KRISTINN HALLDÓRSSON
Og ég held að það sé svolítið til í því að það hafi þurft að koma með stærri og hagkvæmari einingu.

INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Grétar á skrifstofunni.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
Ég er nú enn á þeirri skoðun að þetta var eina sem var stætt í stöðunni á þeim tíma. Hvorugt félagið hefði lifað þetta af.

Söluskrifstofa Flugfélagsins í Reykjavík.

Aðstaða FÍ. á Reykjavíkurflugvelli.

ÞULUR
Umsvif Flugfélags Íslands voru um 20% af umsvifum Loftleiða. 5% innanlandsflug og 15% Evrópuflug sem Loftleiðir stunduðu líka og munaði ekkert um að bæta á sig. Eina sem Flugfélagið hafði fram að færa var innanlandsflugið sem þeir gátu ekki rekið með hagnaði.

Farþegaafgreiðsla FÍ.

ÞULUR
Við sameiningu myndu Loftleiðir í raun taka yfir Flugfélagið og koma rekstri þess á réttan kjöl. En Flugfélagsmenn voru ekki á því að verða áhrifalitlir í nýju fyrirtæki, þótt það væri þeim sjálfum ef til vill fyrir bestu.

Vicount flugvél taxerar.

ÞULUR
Fyrir þeim vakti að ná eins stórum hlut í sameinuðu félagi og kostur var, með góðu eða illu.

INNI. HEIMILI GÍSLA HALLDÓRSSONAR

Gísli Halldórsson heima hjá sér.

GÍSLI HALLDÓRSSON
En upphaflega leit þannig út og töldu allir sem höfðu augun opin að eignir Loftleiða væru miklu stærri heldur en eignir Flugfélagsins.

INNI. HEIMILI BJÖRNS THEODÓRSSONAR

Björn í borðstofunni heima hjá sér.

BJÖRN THEODÓRSSON
Eignir Loftleiða voru miklu viðameiri og miklu... Bæði á Íslandi og síðan bara erlendis líka. Og auðvitað voru kannski skuldir félagsins þá líka meiri, en eignarpósturinn var töluvert miklu stærri.

INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU

Milla í stofunni.

KRISTJANA MILLA
Ég man það vel þegar það var verið að byrja á þessu, þá var hlutur Loftleiða, hann var metinn svona hátt í 80% og Flugfélag Íslands svona 20%.

Rúta ekur að Hótel Loftleiðum.

Ljósmynd úr gestamóttöku Loftleiða.

ÞULUR
Eignir og umsvif félaganna voru til vitnis um stærð þeirra. Loftleiðir áttu skuldlaust 200 herbergja hótel, það stærsta á Íslandi og voru í eigin skrifstofubyggingu.

Ljósmynd af skrifstofubyggingu Loftleiða.

INNI. HEIMILI GÍSLA HALLDÓRSSONAR

Gísli í stofunni.

GÍSLI HALLDÓRSSON
Flugfélagið átti engar fasteignir, nema bragga þarna suður á flugvelli og flugstöðina þar sem er ennþá notuð. Þeir áttu það. Þeir leigðu fyrir skrifstofur á Hótel Sögu, alltaf, fyrir starfsemina. Svo þeir áttu ekkert varanlegt hús, ekkert. Aungva fasteign.

Skilti Loftleiða Icelandic.

ÞULUR
Loftleiðir voru með áratugareynslu af flugi til Bandaríkjanna.

INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU

Kristjana Milla í stofunni uppi.

KRISTJANA MILLA
Og þeir voru búnir að setja upp þar mikið markaðskerfi, áttu mikið af fólki sem kom þar. Og það má nefna að Clinton forseti, hann fór með Loftleiðum. Þeir voru orðnir þekkt nafn þarna.

Svipmyndir frá New York.

ÞULUR
Flugfélagið var hluti af söluneti IATA þar sem neytendur höfðu lítið sem ekkert val um hvaða fyrirtæki þeir skiptu við.

Blaðaúrklippa sem sýnir að IATA ákvað flugmiðaverðin.

Þota Loftleiða taxerar.

ÞULUR
Loftleiðir ráku þrjár þotur, Flugfélagið tvær.

Þota FÍ. tekur á loft.

ÞULUR
Loftleiðir áttu þriðjungshlut í Cargolux sem velti tvöfalt meira en

(MORE)

ÞULUR (cont’d)
Flugfélagið, Flugfélagið átti innanlandsflugið.

Ljósmynd af Cargolux Monsa.

Blaðafyrirsögn sem sýnir veltumun félaganna.

Farþegar í innanlandsfluginu.

Ljósmynd af Aerogolf hótelinu í Lúx.

ÞULUR
Loftleiðir áttu 20% hlut í 150 herbergja glæsihóteli í Lúxemborg, ráku hótel og flugþjónustu á Keflavíkurflugvelli, áttu flugfélagið Air Bahama og bílaleigu Loftleiða.

Loftmynd af aðstöðunni á Keflavíkurflugvelli.

Ljósmynd af þotu Air Bahama.

HLÉ

Ljósmynd af stjórnarmönnum FÍ.

ÞULUR
Samningaviðræður drógust á langinn vegna þess að Flugfélagsmenn neituðu að viðurkenna hinn gríðarlega stærðarmun félaganna.

Fyrirsögn með „Fargjaldastríð á Atlantshafinu“.

ÞULUR
Tíminn vann ekki með Loftleiðum, og það gerði heldur ekki starfsmaður félagsins, Sigurður Helgason. Á fundi með bankastjórum viðskiptabanka Loftleiða í New York dró hann upp dökka mynd af stöðu félagsins sem þó var skuldaust við bankann.

Sigurður á skrifstofunni.

Rockefeller byggingin í New York. Fólk á gangi fyrir utan.

Kápa bókar Sigurðar, Í sviptivindum.

ÞULUR
Frá þessu greinir Sigurður í æviminningum sínum. Orðrétt segir Sigurður:

„Bankastjórar Manufacturers Hanover spurðu mig margs í sambandi við rekstur og stjórnun Loftleiða og ég gat ekki annað en skýrt þeim frá áliti mínu og jafnframt því að ég teldi mig litlu geta breytt.“

HLÉ

Blaðaúrklippa sem sýnir að Loftleiðir fá ríkisábyrgð.

ÞULUR
Í kjölfarið fór bankinn fram á að árlegt rekstrarlán nyti ríkisábyrgðar. Það var í fyrsta skipti í sögu félagsins sem sú staða kom upp.

INNI. HEIMILI SIGURGEIRS ORRA

Guðni Þórðarson í Sunnu í stofunni.

GUÐNI ÞÓRÐARSON
Þá náttúrlega voru menn komnir í fangið á stjórnvöldunum sem voru með óskabarnið á brjóstinu. Og þá varð sem sagt sætt færis á því að þvinga Loftleiðir. Í fyrsta lagi reyna að koma þeim út úr samkeppni og síðan neyða þá inn í að sameinast Flugfélagi Íslands.

Samningafundir.

ÞULUR
Eftir langt samningaþóf og mikinn þrýsting þar sem Loftleiðamenn voru meðal annars minntir á að ríkið hefði algeran ráðstöfunarrétt á flugleiðunum til landsins, gáfu Loftleiðamenn eftir.

INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Grétar á skrifstofunni.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
Nú það verður samkomulag þarna um að félögin sameinist 1973 og það er samkomulagsgrunnur sem ákveður hvernig á að meta eignir félaganna.

Fundir.

ÞULUR
Í samkomulagin var meðal annars kveðið á um það að Flugfélag Íslands myndi ekki eignast minna en 35% í sameinuðu félagi.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í stofunni heima hjá sér.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Ég vissi það að Kristján Guðlaugsson sagði mér það að það gæti aldrei farið öðruvísi, það væri gjörsamlega útilokað að Loftleiðir fengju ekki minnst 65%.

Samningafundir í húsakynnum Flugfélagsins.

ÞULUR
Loftleiðamenn töldu nánast formsatriði að óvilhöll nefnd, sem Flugfélagsmenn gerðu þó kröfu um að væri einungis skipuð Íslendingum, myndi leggja bindandi mat á eignir félaganna.

INNI. HEIMILI BJÖRNS THEODÓRSSONAR

Björn í eldhúsinu.

BJÖRN THEODÓRSSON
Síðan voru lögfræðingar frá bæði Loftleiðum og Flugfélagi Íslands sem fluttu má segja erindi fyrir hönd félaganna til þessara aðila.

Ljósmynd af Kristjáni Guðlaugssyni með munninn fullan af mat við veisluborð.

ÞULUR
Samkomulagsgrundvöllurinn var „þungur biti að renna niður“, eins og Kristján Guðlaugsson orðað það. Skiljanlegt er að staðið hafi í Loftleiðamönnum að kingja þessu samkomulagi, því meðal þess sem þeir gáfu var mikill afsláttur af Air Bahama og viðskiptavild félagsins í heild sinni.

Farþegar í Lúx.

INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU

Milla í stofunni.

KRISTJANA MILLA
Þá sögðu þessir menn sem áttu að meta félögin. Þeir sögðu, „við getum ekki metið hversu viðskiptavild er mikils virði, það er ekki hægt að meta það.“ Svo þeir bara settu það á núll.

Ljósmynd af fyrsta stjórnarfundi sameinaðs félags.

ÞULUR
20. júlí 1973 voru Loftleiðir og Flugfélag Íslands sameinuð í einu félagi, Flugleiðum.

Örn Johnson og Alfreð Elíasson takast í hendur, ljósmynd.

INNI. HEIMILI ÁSDÍSAR ALEXANDERSDÓTTUR

Ásdís á skrifstofunn heima hjá sér.

ÁSDÍS ALEXANDERSDÓTTIR
Sameiningin gekk bara mjög vel fyrir sig í Keflavík. Það voru þarna 3 starfsmenn hjá Flugfélaginu og þeir komu eiginlega bara inn í Loftleiðaapparatið sko, ef maður getur sagt sem svo. Þeir bara sameinuðust því.

INNI. HEIMILI ÍSLAUGAR AÐALSTEINSDÓTTUR

Íslaug heima hjá sér.

ÍSLAUG AÐALSTEINSDÓTTIR
Við tókum þá við farskránni frá Flugfélagi Íslands yfir í okkar deild. Við vorum það stór sko og komin með það, tæknivætt, að það kom yfir til okkar. Og svo kom náttúrlega restin af fólkinu yfir í bygginguna, Loftleiðabygginguna.

Íslaug á skrifstofu Loftleiða, í farskránni. Svipmyndir af farskránni.

Ljósmynd af Loftleiðabyggingunni.

INNI. HEIMILI GÍSLA HALLDÓRSSONAR

Gísli í stofunni.

GÍSLI HALLDÓRSSON
Þegar að það var sameinað, átti nú að draga saman seglin, þá var samvinnan ekki betri en það að það þurfti að byggja jafnstórt, stóra skrifstofu, fyrir starfsmenn sem kæmu frá Flugfélagi Íslands, eins og Loftleiðir höfðu. Það eru alveg jafn stór hús. Og var mjög knappt, ég var með í því að raða í það. Það var mjög knappt að það væri hægt að koma þeim fyrir.

HLÉ

Lógó FÍ. og Loftleiða. Lógó Loftleiða minnkar en FÍ. stækkar.

ÞULUR
Nefndin sem kveða átti úr um eignarhald félaganna í Flugleiðum tók til starfa og sóttist seint verkið.
6. febrúar 1976, tveimur og hálfu ári eftir sameininguna kvað nefndin loks upp dóm sinn.

INNI. HEIMILI BJÖRNS THEODÓRSSONAR

Björn með eldhúsljósið eins og fljúgandi furðuhlut fyrir aftan sig.

BJÖRN THEODÓRSSON
Ég held að allir Loftleiðamenn hafi verið mjög hissa á þessu þegar þetta var lesið upp í fundarsal út á Hótel Loftleiðum.

Lógó félaganna jafn stór. Eignarhlutarnir birtast fyrir neðan.

ÞULUR
Niðurstaðan matsnefndarinnar var að eignir Flugfélags Íslands stæðu undir 46,5% af samanlagðri eign félaganna, en Loftleiðir 53,5%. Hvernig nefndin komst að þeirri niðurstöðu sætti mikilli furðu.

INNI. HEIMILI GÍSLA HALLDÓRSSONAR

Gísli í stofunni.

GÍSLI HALLDÓRSSON
Þetta var reiðarslag fyrir Loftleiðir.

INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni.

JÓHANNES EINARSSON
Niðurstaðan í þessu eignahlutfalli náttúrlega var mjög röng. Og það var sérstaklega það að það var matið á hótelinu.

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í stofunni.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Að matið á Hótel Loftleiðum og nýju skrifstofubyggingunni og þetta, það var held ég einhver 30% undir brunabótamati.

INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Grétar á skrifstofunni.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
Og því var meðal annars haldið fram, þó það kæmi ekki fram í matsgerð að þetta væru óseljanlegar eignir.

INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð á heimili sínu í fínum stól með bríkum og útskurði.

ALFREÐ OLSEN
En það gleymdist í umræðunni að þetta var bara ekki til sölu. Svoleðist af hverju var verið að tala um verð þá?

INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í stofunni.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
En kofaskriflin þarna hinum megin við brautina hjá Flugfélagi Íslands, þeir voru metnir á 50% yfir brunabótamati.
Þetta er alveg óskiljanlegt. Og ég verð nú bara að segja alveg eins og er, að ef að þetta er ekki þjófnaður, þá veit ég ekki hvað þjófnaður er.

INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU

Kristjana í stofunni.

KRISTJANA MILLA
Og það var ekki þannig að þeir væru að meta hótel sem slíkt, það væri fyrirtæki í rekstri sem að skilað arði og öðru slíku, heldur tóku þeir, fóru þeir um allt húsið og mældu hverja einustu spýtu, lengdina á henni og breidd og reiknuðu hvað þetta kostaði nýtt. Og síðan afskrifuðu þeir það á vissan hátt. Og það var verðið sem þeir settu á.

ljósmynd af miklum önnum við Hótel Loftleiðir.

INNI. HEIMILI GÍSLA HALLDÓRSSONAR

Gísli í stofunni.

GÍSLI HALLDÓRSSON
Þetta var svo fyrir neðan allar hellur þetta mat nefnilega. Að láta þarna einn mann meta þetta, alveg hjálparlaust, án þess að hann ræði við mennina nokkuð, útilokað. Og ég skil aldrei í honum Kristjáni Guðlaugssyni að átta sig ekki á því, að hann eða þeir Loftleiðamenn, þeir urðu náttúrlega að setja þann varnagla, að það mætti skjóta þessu til æðra mats. Þarna var allt undirlagt.

INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stofunni.

EINAR RUNÓLFSSON
En Flugfélagsmennirnir þeir auðsjáanlega höfðu klárari menn í samningunum fyrir rest þarna og báru þar af leiðandi held ég sko meira úr býtum en allavegana að mínum dómi þeir hefðu átt skilið sko.

INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU

Kristjana Milla í stofunni.

KRISTJANA MILLA
Þeir vissu ekkert, vissu ekkert hvað þeir voru að gera, ég segi það bara alveg eins og er.

INNI. HEIMILI GÍSLA HALLDÓRSSONAR

Gísli heima hjá sér á Tómasarhaganum.

GÍSLI HALLDÓRSSON
En mannagreyjunum var kannnski vorkunn. Það sáu allir, það sáu
(MORE)

GÍSLI HALLDÓRSSON (cont'd)
allir að Loftleiðir voru miklu, miklu stærra fyrirtæki heldur en Flugfélag Íslands, svo það datt engum í hug að svona gæti farið.

INNI. SKRIFSTOFA

Jakob á skrifstofunni.

JAKOB F. ÁSGEIRSSON
Alfreð var greinilega potturinn og pannan í öllu Loftleiðaævintýrinu, og því lýkur sem sagt þegar hans nýtur ekki lengur við að fullu.

Ljósmynd: Alfreð og Kristinn á skrifstofu Alfreðs heima hjá honum.

ÞULUR
Þessi urðu örlög Loftleiða, mesta viðskiptaævintýris Íslendinga á 20. öld.

HLÉ

Ljósmynd: Stél þotna félaganna beggja. Sjónarhorn færist neðar og þá birtast forstjórarnir 3.

ÞULUR
Sameining Flugfélags Íslands og Loftleiða féll í grýttan jarðveg meðal starfsmanna beggja félaganna, ekki síst flugmanna og mikil togstreita var í stjórninni. Samkennd, léttleiki og baráttuhugur sem áður einkenndi Loftleiðir, Loftleiðaandinn, vék fyrir innbyrðis togstreitu og baktjaldamakki.

INNI. HEIMILI BJÖRNS THEODÓRSSONAR

Björn í eldhúsinu.

Sigurður Helgason á skrifstofu sinni.

BJÖRN THEODÓRSSON
Loftleiðamenn sem voru með Alfreð töldu að Sigurður hefði kannski svikið þá og farið að starfa með
(MORE)

BJÖRN THEODÓRSSON (cont’d)
Flugfélagsmönnum á þeim tíma. En það var auðvitað komið nýtt félag, þannig að það var hægt að búa til gamla flokkadrætti um stjórn á félaginu. Það hafði auvitað hver um sig val um það hvaða málum hann fylgdi.

Fundir stjórnarinnar. Svipmyndir af mönnum.

INNI. SKRIFSTOFA

Jakob á skrifstofunni.

JAKOB F. ÁSGEIRSSON
Loftleiðamenn urðu algerlega undir við sameininguna og þótt að maður úr þeirra röðum yrði forstjóri hins sameinaða félags, þá hófust bókstaflega hreinsanir, þar sem að svona gamla Loftleiðahópnum var bara ýtt með skipulögðum hætti burt. Og síðastur til að fara var Alfreð sjálfur sem að var nú orðinn þá talsvert veikur og kannski ekki fyllilega í stakk búinn til að vera áfram í forystu sameinaðs félags, en aðfarirnar gegn honum voru sannarlega óviðfelldnar. Honum er vísað út úr skrifstofubyggingu Loftleiða og hann spyr sig: „Hvað hefur gerst, hvar er félagið mitt?“

ÚT