Alfreð Elíasson and Loftleiðir

By

Sigurgeir Orri Sigurgeirsson

Based on the book
Saga Alfreðs og Loftleiða
(The Story of Alfreð and Loftleiðir)
by Jakob F. Ásgeirsson

Sigurgeir Orri Sigurgeirsson heimildarmyndir.com

INN:

1 ÚTI. AUSTURVÖLLUR

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

2 ÚTI. SKOTHÚSVEGUR

Dodge-bifreiðin ekur eftir Skothúsvegi yfir tjörnina.

ÞULUR
Alfreð Elíasson was 18-years-of-age when he became a businessman. He was 2 years shy of a taxi drivers license and hired a man to drive his cab.

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
The spacious cab, a Chrysler, could only seat 5 passengers. Alfreð realized he could easily add more seats to the car. After the upgrade the cab could transport 7 passengers.

Bíllinn 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
In the 60’s Loftleiðir purchased airplanes of Canadair make. The planes were powerful and had seats for 160 passengers.

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.

3 INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð Olsen í hægindastól í stofunni.

ALFREÐ OLSEN
Originally these planes were designed for cargo. The tail could be opened. And because it had sufficient power, why not extend the plane? Which we did.

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.

4 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.

5 INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stól úti á miðju gólfi heima hjá sér.

EINAR RUNÓLFSSON
They could carry 189 passengers after the extension.

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

SÚBB: EINAR RUNÓLFSSON FLUGVÉLSTJÓRI

HLÉ

6 INNI. SKRIFSTOFA

Jakob F. Ásgeirsson á skrifstofu með bækur í baksýn.

JAKOB. F. ÁSGEIRSSON
Alfreð was a composed man but had apparently a very seminal and inventive mind. He was brave and daring and very steadfast when things were rough. He was a true trailblazer, a pathmaker in almost everything he did. And what characterized him especially was his resourcefulness. He utilized his shortcomings; he always saw possibilities when others did not see any possibilities.

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.

7 ÚTI. BRAGAGATA

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

GUÐMUNDUR ARASON
We once ended up in a fight when we were boys and were defeated because the other boys were 4 to 5 years older than we were. We didn’t want this to happen again and started practicing box at Ármann Boxing club. And we both became national champions in 1936.

Við lentum einu sinni í hremmingum, þegar við vorum strákar og við fórum nú halloka svolítið, enda voru mennirnir þetta fjórum og fimm 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
He was one year younger than I was, but I think he had the incentive in almost everything we did.

(MORE)

GUÐMUNDUR ARASON (cont’d)
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 grew up in Þingholt in Reykjavik. His parents were Elías Dagfinnsson butler and Áslaug Kristinsdóttir hairdresser. Alfreð had 1 younger sister, Halldóra. Alfreð graduated from Verslunarskoli-college in 1938.

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
Alfreð was remarkably efficient in making money.

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
Daring, very determined.

Ákveðinn, helvíti ákveðinn.

SÚBB: ÓLAFUR FINNBOGASON Í PENNAVIÐGERÐINNI, ÆSKUVINUR ALFREÐS ELÍASSONAR

8 INNI. SKRIFSTOFA

Jakob F. Ásgeirsson á skrifstofu.

JAKOB. F. ÁSGEIRSSON
He delivered newspapers, he delivered fish to customers of Steingrímur fishmonger, he raised sheep in his backyard. He sold posgage stamps and when he was old enough he established a taxi business. Drove taxis and hired men to drive on a commission.

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.

9 ÚTI. BRAGAGATA

Ólafur Finnbogason í Bragagötunni.

ÓLAFUR FINNBOGASON
He was quick to carry things through. Damn quick to se next moves. It is apparent if you look at the cars. We owned this old car together. Next thing I know he has a fleet of cars. It is a good indicator how hard working he was.

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
Alfreð’s taxi business was very successful. 1940, the year he got his taxi drivers licence, he owned 3 cars.

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
At this time a girl by the name of Kristjana Milla Thorsteinsson was studying in Verslunarskóli College. She had gone for a ride with her friends to Víðidalur. Up there they practiced their driving skills.

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.

10 INNI. DODGE-BIFREIÐ

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

Mynd af hrútnum framan á húddi bílsins.

11 INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU THORSTEINSSON

Kristjana Milla í stofunni.

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON
But when I was going to shift gears I accidentally shifted to reverse and the gearbox broke. So we were stranded there at the horse racetrack. We made it home eventually, but we thought those joyrides were over. Then somebody got the idea to hire a cab. We did
(MORE)

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON (cont’d)
that and Alfreð came on his brand new Dodge. It was unusal at the time because this was in the war and cars were not imported much. Alfreð took us for rides and that’s how me and Alfreð got to know each other.

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, 1 year before Alfreð Elíasson was born, the first plane flew in Iceland. In the following years the planes of the daredevils, who first challenged the Atlantic ocean, appeared in the sky.

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

Two planes land in Hornafjörður.

Ljósmyndir, Zeppelin Greifi yfir Reykjavík.

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

Graf Zeppelin came to Iceland yesterday.

Flugfloti Balbo kemur fljúgandi.

Blaðafyrirsögn: Hópflug Ítalanna. (1933)

The Italian flyover.

Ljósmynd: Lindbergh hjónin ganga upp bryggjuna í Reykjavík.

Blaðafyrirsögn: Lindbergh hjónin flugu hingað í gær. (1933)

Lindbergh landed in Iceland yesterday.

ÞULUR
The daredevils attracted attention everywhere. They were true heroes, especially to young boys.

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

12 INNI. HEIMILI KRISTINS OLSEN

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

KRISTINN OLSEN
In those days when I was young I lived i Skerjafjörður. Born and raised there. Dutch pilots had a
(MORE)

KRISTINN OLSEN (cont’d)
base in Vatnsmýri and operated their planes from there. I spent a lot of time watching the planes and I went over there to see them land and take off. I think they were there for two years. I was very interested and excited about all of this at that time.

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
The young fellow saluting like a soldier, Kristinn Olsen, became a major influence in Icelandic aviation history.

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 was the oldest of eight siblings, four sisters and four brothers who all made aviation their live work.

Kristinn var elstur átta systkina, fjögurra systra og fjögurra bræðra
(MORE)

ÞULUR (cont’d)
sem allir gerðu flugið að ævistarfi.

13 INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð í stofunni.

ALFREÐ OLSEN
The oldest one started and we imitated him. Isn’t that so nowadays too? I think so.

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 and Alfreð Elíasson got to know each other working as deliverymen. Kristinn was on his way to a flight school in Canada and urged Alfeð to join him.

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
But Alfreð, who had never boarded a plane in his life, was not ready to take an abrupt leap into uncertainty.

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
It didn’t take long before Alfreð had made up his mind. Early 1942, 1 year after Kristinn left, Alfreð sold his three cabs and went to Canada.

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
The flightschool was owned by an Icelander by the name of Konráð Jóhannesson. Konráð, or Konni as he was called, was a member of a heroic icehockey team of Icelanders, playing for Canada, who became Olympic gold medalists in 1920.

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
Along with Kristinn and Alfreð, several Icelanders studied at the flightschool. Among them was Smári Karlsson.

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.

14 INNI. HEIMILI SMÁRA KARLSSONAR

Smári í stofunni.

SMÁRI KARLSSON
I arrive at Banning street to the address Alfreð had given me. I
(MORE)

SMÁRI KARLSSON (cont'd)
knock on the door and ask in English wether Alfreð Elíasson, mister Elíasson, lived there. The lady says, "Yes, Alfreð Elíasson lives here," in clear and crispy Icelandic. Later I found out that at Banning street and the surrounding area everybody spoke Icelandic.

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
When they had graduated from the six month long flight school, some of the students were so lucky to get a job.

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

15 INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús í stofunni.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
There was a big flight school next door to our flight school. It was not an actual flight school, but a training ground for soldiers, for bomber crews. They were training telegraphists, bomb throwers and navigators. The job we got was to be the pilots in those training missions.

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.

16 INNI. HEIMILI KRISTINS OLSEN

Kristinn í stofunni.

KRISTINN OLSEN
We were there for a long time, made lots of money. We flew night and day practicing our skills. It was very good for us. We flew Anson planes, the same kind of planes we later bought for the Vestmannaeyjar route.

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.

17 INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús í stofunni.

Ljósmynd: Magnús í stjórnklefa flugvélar í Kanada.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
Most of us came back home with up to 1000 flight hours and the guys who had been there one year longer than us, Jóhannes and Sigurður
(MORE)

MAGNÚS GUÐMUNDSSON (cont'd)
Ólafsson had I believe up to 1500 hours. It was very unusual at the time because pilots came out of flying schools with max 3 to 400 hours.

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 vegna þess að menn komu úr flugskólum bara með þrjú og fjögurhundruð tíma, hámark, sko.

18 INNI. HEIMILI SMÁRA KARLSSONAR

Smári í stofunni.

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

SMÁRI KARLSSON
This was of course a great boon for aviation in Iceland. The pilots came home with their plane and started to fly in Iceland in difficult conditions.

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
Chances of getting a job in Iceland for a fresh out of school pilots were slim. To increase their chances, Alfreð Elíasson, Kristinn Olsen and Sigurður Ólafsson bought the plane that can be seen in this film. The plane was of Stinson Reliant make.

Atvinnuhorfur á Íslandi fyrir nýútskrifaða flugmenn voru ekki
(MORE)

ÞULUR (cont'd)
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
The Stinson was built 1936 by Stinson corporation in Michigan USA. It had 1 245 hp Lycoming engine and took 3 passengers.

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

19 INNI. HEIMILI SMÁRA KARLSSONAR

Smári í stofunni.

SMÁRI KARLSSON
The Stinson was a good plane, but it lacked power. When it was fully loaded it was slow taking off.

Stinsoninn hann stóð vel fyrir sínu, en þeim skorti yfirleitt alltaf meira afl. Þegar þær voru 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.

20 INNI. SKRIFSTOFA

Jakob F. Ásgeirsson á skrifstofu.

JAKOB. F. ÁSGEIRSSON
It wasn’t easy to come to Iceland in the middle of a World War with a plane in the luggage. Passenger flight was in it’s infancy in Iceland and not a lot of opportunities in sight. Alfreð and his partners began by contacting Iceland Airways.

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.

21 INNI. HEIMILI KRISTINS OLSEN

Kristinn í stofunni.

KRISTINN OLSEN
And let Iceland Airways have the plane for the purchase price, the same price we paid, and they would hire us to fly it.

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

22 INNI. SKRIFSTOFA

Jakob F. Ásgeirsson á skrifstofu.

JAKOB. F. ÁSGEIRSSON
But Iceland Airways wasn’t interested and really only offered hard choices.

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

ÞULUR
Iceland Airways was willing to hire Alfreð and Sigurður, but not Kristinn for he was to heavy in their opinion. Another condition was that they wouldn’t start their own airline.

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
So we had no choice but to establish Loftleiðir.

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
Forming a new airline was an oportunity the boys felt was realistic. Despite his young age, Alfreð Elíasson had substantial experience in passenger transportation by cabs. It was not a big step for him to start transporting people in the air. They researched the possibilities and found out that the western fjords and Vestman islands were ideal destinations. The reason: Iceland Airwys didn’t bother flying there. Residents of the western fjords were tired of the isolation and responded positively to requests to buy shares in the new airline.

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

(MORE)

ÞULUR (cont'd)
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.

23 INNI. BÓKAVERSLUN

Bókhlaðan á Ísafirði. Gunnlaugur Jónasson innan um tímaritin.

GUNNLAUGUR JÓNASSON
The mood was so positive that the principal in our school suggested that we, young boys and girls, would participate and we collected money and bought shares in Loftleiðir.

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 who owned a packaging factory and was
(MORE)

ÞULUR (cont'd)
married to Alfreðs niece, Sesselja Dagfinnsdóttir, had a big impact.

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

24 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Kristján Jóhann came to me, we lived in the same house, and he asked me if I wanted to become a shareholder in a new airline that was being formed. I responded positively because I was planning to become a pilot anyway. I paid 5000 kronas which was not a small amount for a kitchen boy working on a cruiser. He was very active among manufacturers, was the chairman of the manufacturers association among other things. He was well connected and had a lot of influence. He was of great support to Loftleiðir when he served as the CEO.

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 Icelandic Airlines was established March 10 1944. Kristján Jóhann Kristjánsson was the CEO, Alfreð Elíasson vice-chairman. Alfreð and Sigurður ran the company on daily basis and Kristinn handled machines and tools.

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
The first Loftleiðir headquarters were at Alfreðs parent’s home where his mother ran a beauty parlor.

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

Mynd af Alfreð og Áslaugu.

25 HEIMIL ÖLMU LINDQVIST

Alma í stólnum heima hjá sér.

ALMA LINDQVIST
Unluckily it was not easy to get a phone at that time so it we were running up and down the stairs at their home because Loftleiðir and the Beauti parlor had the same phone number.

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
The first passenger flight of Loftleiðir was to Ísafjörður and this photo was taken on that occation. The pilots were Alfreð and Kristinn and passengers were 1. The Stinson only carried 3 passengers so the company was hardly profitable.

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.

26 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
But when Loftleiðir signed a 200 to 300 hour contract for the plane, searching for herring during the summer harvest, then we can say the Loftleidir adventure really begins. Because when this deal was done, we were able to purchase the Grumman Goose seaplanes for the passenger flight to the western fjords [samræma heiti á ensku og ísl].

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

(MORE)

DAGFINNUR STEFÁNSSON (cont'd)
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
In the summer of 1944 Miklavatn in Fljót became the base for the herring searchflights. Landing on the lake was easy and the distance to the fishing grounds, off the north shore, were short.

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

27 INNI. SKRIFSTOFA

Alfreð Elíasson á skrifstofu sinni að Loftleiðum.

ALFREÐ ELÍASSON
The most amusing part of my career was the searchflight in the summer of 1944. We were there totally independent, we lived in tents and left early in the mornings, around 4, and searched for herring. If we were successful we sent a telegram to the main operation center in Siglufjörður. This year was very slow to begin with, but in the middle of August, or the latter half of August, the herring started to show up. I remember I flew to the the fishing grounds not feeling very hopeful because there hadn't been any luck so far. I couldn't believe my eyes, it seemed as if the ocean was blackened with herring all the way from Grims Island to the mainland. I didn't dare to report on this on my own and flew to Siglufjörður and got
(MORE)

ALFREÐ ELÍASSON (cont’d)
Sveinn Benediktsson, the director of the herring search, and asked him to come with me so he could personally verify if this was indeed herring I thought I had seen. Soon after we took off Sveinn said: "You are correct." And he sent a telegram to Siglufjörður saying the ocean was full of herring as far as the eye could see. This was, of course, very good news.

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 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
The Grumman Goose seaplane was very suitable for the domestic flight operations. Loftleiðir had at one time 5 Grummans. It was a powerful plane and easy to operate, it had 2 450 hp. engines and carried 8 passengers.

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.

28 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur á heimili sínu.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
When we flew to Ísafjörður we landed on the sound and drove to the shore. We had to be careful not to go too high ashore or the plane would block the traffic at the main street. But the passengers they could walk from the plane with no difficulties. But on the Catalina's we had to ferry the passengers by boat to shore.

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 staðar að þá þurfti alltaf að ferja fólkið á bátum á milli.

Ljósmynd af Vestfirðingi.

ÞULUR
Loftleiðir's Catalina seaboats were named Vestfirðingur and Dynjandi,
(MORE)

ÞULUR (cont'd)
were powered by 2 1200 hp Pratt and Whitney engines and carried 22 passengers.

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.

29 INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stofunni.

EINAR RUNÓLFSSON
It was if she was on an Icelandic road, she couldn't go faster than 90 km. She stalled at 90 too.

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

30 INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús á heimili sínu, í stofunni.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
Slow, but very comfortable. Cold in the winter, can't deny that.

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 also had Norseman planes. Norseman was Canadian built and carried 7 passengers. It was powered by a 600 hp. Pratt and Whitney engine, which was rather small compared to the size of the plane.

(MORE)

ÞULUR (cont'd)
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.

31 INNI. HEIMILI KRISTINS OLSEN

Kristinn í stofunni.

KRISTINN OLSEN
We got a call from Agnar Kofoed Hansen and he asked us to go to Westman Islands to check out if it was possible to build an airstrip there. To find out if it was possible to fly there if an airstrip was built. So we went there during the winter and after one week of crawling in the storm and bad weather we came to the conclusion that it would be possible to land there if a strip was built. The prevailing wind was from the east and the strip would have to be from east to west.

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.

32 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í stofunni.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
But we started flying to Westman Islands before the airport was built. We used a Stinson plane to fly there that could only carry two passengers. When the airport was ready the Anson planes were used.

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.

33 INNI. PERLAN

Sigurður Gunnsteinsson með Lofleiðabyggingarnar í bakgrunni.

SIGURÐUR GUNNSTEINSSON
Daily life in Westman Islands changed dramatically.

Það gerbreyttist allt mannlíf þarna við þetta.

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

ÞULUR
Avro Anson planes carried 8 passengers and had two engines that delivered 450 hp. Loftleiðir operated 2 Anson planes.

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

34 INNI. HEIMILI BALDURS BJARNASEN

Baldur í stólnum.

BALDUR BJARNASEN
The Anson, it was a rather special. It was made out of wood, completely made out of wood. Even the girders in the wings were made out of wood.

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.

35 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur á heimili sínu.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
And once during a flight, I noticed that the fuel gauge fell rather fast. And I started looking for a cause and saw that the fuel was belching out of the tank. Somebody had forgotten to screw the lid on the fueltank. At that moment I was half way over to the mainland and was a bit worried. When we came over the Landeyjar I saw that people were making hay in the fields and I was able to land on the field. The farmers were surprised and layed down their rakes and came over to check if everything was ok. I got out of the plane and said: "Beautiful weather today, good day to make hay." And tiptoed to the fueltank and screwed the lid back on. Then I said: "Well, I think we should carry on." The passengers didn’t understand, they never knew what was going on.

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

(MORE)

DAGFINNUR STEFÁNSSON (cont’d)
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
When the airport in Westman Islands was opened in 1946, a fierceful competition started.

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

36 INNI. PERLAN

Sigurður J. Gunnsteinsson með Loftleiðahótelið og Reykjvíkurflugvöll í baksýn.

SIGURÐUR GUNNSTEINSSON
The girls at the station, the operators, knew everything. Who was traveling with whom and so on and they worked with me. They called me sometimes and said: "This guy is going with Kalli." His name was Kalli, Kalli Kristmanns, the ombudsman for the competition. Kalli’s sister-in-law worked on the telephone station. She and another

(MORE)

SIGURÐUR GUNNSTEINSSON (cont’d)
one. Thats all. The other ones were on Loftleiðir’s team. They helped a lot. That’s how it was done, through operators and they knew everything. It was a fierce fight.

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
The first Douglas DC-3 airplane Loftleiðir bought was named Helgafell in honor of the people of Westman Islands. The DC-3 was powered by 2 1200 hp. Pratt and Whitney engines and carried 32 passengers.

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.

37 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Lovely plane. She was so forgiving, one didn’t have to be constantly on the lookout. No unexpected maneuvers.

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
In the heyday of the domestic flight, around 1950, Loftleiðir operated 10 planes and flew regularly to 15 places.

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.

38 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
We did everything that needed to be done, the pilots as well as other employees. Everybody made sure the
(MORE)

DAGFINNUR STEFÁNSSON (cont'd)
airplanes were operating. We worked 24/7 - we slept in sleeping bags on the workbenches - when the weather allowed us to fly, to keep the company going.

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.

39 INNI. HEIMILI AÐALMUNDAR MAGNÚSSONAR

Aðalmundur með bókahillurnar í baksýn.

AÐALMUNDUR MAGNÚSSON
We didn't think about the wages or if it was day or night, we just kept working and there was a great unity among us.

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.

40 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
And this spirit lasted throughout Loftleiðir's time.

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

Ljósmynd af flugvirkjum að vinna við Catalia-flugbát.

ÞULUR
Loftleiðir's rise demanded more and more mechanics, but mechanics were of short supply. The head mechanic, the talented Halldór Sigurjónsson,
(MORE)

ÞULUR (cont’d)
who was married to Alfreð Elíasson’s sister, solved that problem by forming his own mechanic’s school in 1947.

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.

41 INNI. HEIMILI BALDURS BJARNASEN

Baldur í stólnum.

BALDUR BJARNASEN
He tought many boys a full course and got it accredited by the aviation authorities. The Vocational part was done in the hangar. This he did beside other duties without getting paid or anything. Just out of enthusiasm. We needed mechanics so he just produced more of them. He was that kind of person.

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 was also artistic. He designed the Loftleiðir’s logo.

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

42 INNI. HEIMILI KRISTINS HALLDÓRSSONAR

Kristinn í stofunni.

KRISTINN HALLDÓRSSON
Over time it evolved and became the logo that was the Loftleiðir logo to the very end.

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
One day, when the second world war was in it’s final stages, Alfreð Elíasson visited Keflavik Airport. There he saw Douglas DC-4 Skymaster airplane. He climed aboard and was overwhelmed. Such a huge dance hall he had never before seen.
Alfreð, who was very quick to make decicions, realized that this was the kind of plane Loftleiðir had to acquire.

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
The Douglas DC-4 carried 44 to 80 passengers, was powered by 4 1450 hp. Pratt and Whitney engines and flew in 10 thousand feet at 207 miles per hour.

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.

43 INNI. HEIMILI SMÁRA KARLSSONAR

Smári í stofunni.

SMÁRI KARLSSON
Macical machine given the time and the power she had. The endurance was amazing, how she could handle bad weather and other conditions was unbelievable.

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

44 INNI. HEIMILI AÐALMUNDAR MAGNÚSSONAR

Aðalmundur með bókahilluna í baksýn.

AÐALMUNDUR MAGNÚSSON
I think I wouldn’t dare flying her today. These were a very hardworking planes. But there was, for example, no radar on board and we had to fly using our shight. And it was, I would say, pure luck how well we came out of this. We were sometimes flying in terrible icing conditions and had great difficulty moving ahead.

(MORE)

AÐALMUNDUR MAGNÚSSON (cont'd)
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
When it became known that Loftleiðir were purchasing the first Skymaster to Iceland, Alfreð was summoned to meet the manager of Eimskipafélag shipping company, who was also the CEO of Icelandic Airways.

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.

45 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
When Alfreð came to the meeting, Guðmundur Vilhjálmsson the CEO asked: "Is it true that you are buying a Skymaster?" And Alfreð replied: "Yes, we are planning to do so." "Oh, and how are you going to come up whith the money?" "Well, I can tell you we are not going to steal it from Eimskipafélag."

(MORE)

DAGFINNUR STEFÁNSSON (cont'd)
Þegar Alfreð kemur þangað að þá segir Guðmundur Vilhjálmsson: „Er það satt að þið séuð að fara að 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
Around that time, Kristjana Milla Thorsteinsson was a student in the USA.

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

46 INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU THORSTEINSSON

Kristjana Milla í stól í stofunni með fálka í baksýn.

Ljósmynd af Heklunni í New Haven.

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON
And every spring there was a prom, and all the girls invited their friends, but I had no friend to invite because they were so far away. But I knew Alfreð was coming to New York because they were having a Skymaster converted to a passenger plane. The army was selling the airplanes they had used during the war, but those planes were all cargoplanes. He was there along with Kristján Jóhann Kristjánsson making sure that everything went as planned. An I invited him to the ball and he came up to Rochester from New York and we had a very good time. After that we kept in contact.

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
(MORE)

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON (cont'd)
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
The company that did the conversion of Hekla, had financial problems, and the work got delayed.

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

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON
So they had to find other ways and this went wery slow. And that was bad for all the people who were waiting to fly to Iceland on the plane. I was among them and others I knew. To solve the problem Loftleiðir rented a plane from American Airlines to bring the passengers home. That flight was the first passenger flight from USA to Iceland.

Svo þeir urðu að finna sér aðrar leiðir og þetta gekk mjög seint. Og
(MORE)

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON (cont’d)
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.

You are invited to be at a reception at Reykjavik Airport...

Loftmynd af Íslandi.

Kvikmyndir Vigfúsar Sigurgeirssonar af komu Heklu á Reykjavíkurflugvelli.

Lag: Hindustan.

ÞULUR
It was a ceremonious event when the first international airplane owned by Icelanders came to the country. Emil Jónsson, who was a minister of transport, said this was great news for the young republic, which it truly was.

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.

3 years after it was founded, Loftleiðir was in the forefront of aviation in Iceland. And not only Iceland, but Scandinavia too, because the co-op airline of Sweden, Denmark and Norway, SAS, had no 4 engine plane.
Þremur árum eftir stofnun félagsins voru Loftleiðir komnar í forystu
(MORE)

ÞULUR (cont'd)
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.

47 INNI. HEIMILI SIGURGEIRS ORRA

Guðni í Sunnu í hægindastól í stofunni.

GUÐNI ÞÓRÐARSON
It was an important turning point in the history of transportation in Iceland when Hekla took off in her first flight to Copenhagen.

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

ALFREÐ ELÍASSON
It was called scheduled flight the flight to Copenhagen, but it was sporadic, I must admit. We tried to maintain at least one flight per week to Copenhagen.

Þá var það nú kallað áætlunarflug 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
The Danes became green and yellow of admiration when Alfreð Elíasson and friends landed on Castrup airport on the most advanced passenger plane in Scandinavia. The Danes were sometimes so helpful as not to turn on the landing lights when Hekla approached the airport.
(MORE)

ÞULUR (cont'd)
The Loftleiðir pilots had to fly over the airport until a SAS plane came and had to hurry to land right after it before the landing lights were shut off again.

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
When the Loftleiðir guys bought the Skymaster, Hekla, they didn't have licence to fly it and hired a pilot by the name of Byroon Moore to teach them how to fly it.

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.

48 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
This was a very special character I must say. He was completely unpredictable.

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

ÞULUR
One fine day, Dagfinnur Stefánsson was on his shift in the domestic flight.

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

Ljósmynd af Dagfinni um þetta leyti (1948)

49 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
I was coming from Hellissandur at Snæfellsnes en route to Reykjavík. When I approached I saw Hekla, the Skymaster, at the airport. When I had landed Byroon Moore came to me and said: "Hey, Dagfinnur, you must come with me to Copenhagen, we need a co-pilot. And I responded: "I have no check on this plane to be a co-pilot or anything else." "No problem," he said. "We'll fix that." "Oh, and how?" "Well, we'll just take a few landings." And the passengers stood there waiting, watching the plane. There was a delay. Anyhow, the plane was started, Byron puts me on board and we took off and landed 3 or 4 times. Surprised, the passengers asked what was going on. Well, the co-pilot is being trained, he has never flown this kind of plane before.

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

(MORE)

DAGFINNUR STEFÁNSSON (cont'd)
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
Iceland was stuck in a tough policy of import restrictions and shortage of foreign currencies. Managing a business relied on the whimsicality of politicians. A written permit was needed for almost everything and long lines formed outside stores. Companies that were in favor of politicians were one step ahead in the competition.

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

(MORE)

ÞULUR (cont'd)
innundir hjá stjórnmálamönnum höfðu umtalsvert forskot í samkeppninni.

50 INNI. SKRIFSTOFA

Jakob F. Ásgeirsson á skrifstofu.

JAKOB. F. ÁSGEIRSSON
Loftleiðir was the underdog under these circumstances. An example of that is that in the year 1948 the government had an allowance to earmark a significant proportion of a foreign loan to buy an airplane. That loan went in its entirety to Icelandic Airways who wanted to buy a DC-4 plane in the competition with Loftleiðir. At that time Loftleiðir were planning to buy another DC-4, Geysir, which they managed to finance by other means.

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.

51 INNI. HEIMILI SIGURGEIRS ORRA

Guðni í Sunnu í stofunni.

GUÐNI ÞÓRÐARSON
The ascendancy of Eimskipafélag and Icelandic Airways was overwhelming. They had strong connections to the parliament and the members of

(MORE)

GUÐNI ÞÓRÐARSON (cont’d)
Independence Party, and all other parties more or less, found it perfectly normal to protect Eimskipafélag like a beloved pet.

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
The first years of Loftleiðir were not without fatal accidents. Grumman seaplane crashed at Búðardalur in 1947. 4 passengers of 8 lost their lives.

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 plane crashed at Hellisheiði 1948. 4 people were killed.

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
The Loftleiðir boys had no interest in being state sponsored tycoons
(MORE)

ÞULUR (cont'd)
dominating the domestic market. The world was their marketplace. There were the opportunies and potential for growth. There it was neccessary for them to claim their stake because although there had been a rapid growth, business was still tough.

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
And we flew mainly to Rome and there the captain visited travel bureaus and said he was going to North America, and even South America and asked if they had any passengers. Sometimes we waited for days while the plane was being booked up.

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.

52 INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús í hægindastól.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON

This ombudsman, or travel agent, paid for the trip when the passengers had boarded the plane. Brought the money in a card board box. The trip was very cheap, I think the travel agency paid Loftleidir only about $10 to $12 thousand for this long flight. To make up for that we bought bananas on the way back to sell in Iceland.

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

After W.W.2 many nations started negotiating on passenger aviation. The Americans favoured competition and freedom while the Brits insisted upon less freedom and less competition. The Brits won the argument, but before that came into effect Iceland and the USA had signed a treaty on aviation in 1945. Based on that treaty Loftleiðir were granted landing rights in New York and Chicago in 1948. That year Loftleiðir’s DC-4 Geysir took off for the first Icelandic commercial flight to USA. This photo was taken at that event, on it a representative of the mayor of New York is congratulating the CEO, Kristján Jóhann Kristjánsson, on this stepping-stone for Loftleiðir.

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 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

Because of the audacity and efficiency of the Loftleiðir boys, Icelanders' freedom to travel increased immensely. Trips that before took many days on ships, now only took several hours.

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 and Kristjana Milla got married in February 1947. In

(MORE)

ÞULUR (cont'd)
september their first baby, Geir Alfreð, was born.

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

53 INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU THORSTEINSSON

Kristjana Milla í stofunni.

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON
It was apparent from the first day, that he was not able to breastfeed, not able to nourish like normal babies. It was a big problem.

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
The young couple went from doctor to doctor but nobody could explain what ailed Geir Alfreð.

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

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON
I learned of a famous Swedish pediatrician in Gothenburg. I took Geir there. He diagnosed him and operated on him. The operation was successful according to him, but the something went wrong because the baby never woke up from the anaesthesia.

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
(MORE)

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON (cont'd)
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
It was a comfort in this horrible loss that Kristjana was pregnant with their second child, Áslaug. Alfreð and Kristjana Milla had seven children.

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

54 INNI. STÚDÍÓ - DAGUR

Hjálmar Finnsson í setti Maður er nefndur þáttanna.

HJÁLMAR FINNSSON
1949 is this huge drop in the value of the Icelandic Króna. And it keeps getting worse in 1950. It was nothing but a miracle that both of the airlines, Icelandic Airways and Loftleiðir survived. Eimskip backed up Icelandic Airways, there were family connections and what not. Eimskip helped them. But there was no such help for Loftleiðir. They were an upstart, as it is called, pioneers: Alfreð, Kristinn Olsen, Kristján Jóhann, Eggert Kristjánsson and others. These men had mortgaged all their posessions and were bankrupt if Loftleiðir would not do their job.

Fjörutíu og níu er þetta ofsalega gengisfall íslensku krónunnar. Og þetta ofsalega gengisfall heldur svo áfram nítjánhundruð og fimmtíu.
(MORE)

HJÁLMAR FINNSSON (cont’d)
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. 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
To avoid bankruptcy, international operations were put on hold and the staff was layed-off. Hekla and Geysir were leased to other airlines. The first trip of Geysir for Seaboard and Western, September 14th 1950, became notorious.

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.

55 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR - DAGUR

Dagfinnur í stofunni heima hjá sér.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
We went a little bit more to the east, on our way home, than we were used to.

Við fórum dálítið austar heldur en vanalega á leiðinni heim.

56 INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR - DAGUR

Magnús á heimili sínu.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
Something must have gone wrong navigation wise. We thought we were flying over the ocean on our way to the Westman Islands. Then the accident just happens without warning. The plane crashed and bounced and turned upside down. One wing broke off completely, the other one was still attached. It landed upside down, except for the cockpit, it was sideways. The rest of the plane was upside down.

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.

57 INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stofunni.

EINAR RUNÓLFSSON
I was in the middle between the pilots, but I was not buckled up and was thrown against the front window.

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

58 INNI. HEIMILI INGIGERÐAR KARLSDÓTTUR

Ingigerður í samtali við Sigrúnu Stefánsdóttur í myndinni biðin langa.

INGIGERÐUR KARLSDÓTTIR
At first I thought we were in the ocean, because they had told me we were over the Westman Islands. But when something wet blew into my face I licked my lips and realized it was not salty. I thought to myself, "this is not ocean water. Where are we?" And I became really scared and called the boys. But they couldn’t hear me because it was so windy.

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.

59 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR - DAGUR

Dagfinnur í stofunni heima hjá sér.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
I must have slammed to the helm or something and I was instantly knocked out. I didn’t gain consciousness until later when I heard somebody call my name and I looked out and saw them outside the wreck. I ran to them. But I was so tired and fucked up, I was fainting, I ran back into the wreck and passed out. I didn’t wake up until 12 hours later.

Og ég hef sennilega skollið fram á stýrið eða eitthvað og ég steinrotaðist bara strax. Ég vissi

(MORE)

DAGFINNUR STEFÁNSSON (cont’d)
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.

60 INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stólnum.

EINAR RUNÓLFSSON
Then we started making a place for us to sleep in the mess in the wreck.

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

61 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur við vegginn.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
We were so lucky that the cargo contained a lot of drapery, from Paris, probably Dior, I don’t know what it was, but it was very elegant. It was a material for wool coats or something of that sort. We were able to take some of the material off the roll and enwrap ourselves. Then we slept in a pile to stay warm. That saved our life. We would have frozen to death hadn’t we done that. No question about it.

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

(MORE)

DAGFINNUR STEFÁNSSON (cont'd)
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.

62 INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stofunni.

EINAR RUNÓLFSSON
I looked into a mirror when day broke the morning after and saw I was soaked in blood. I was pussled. Then we managed to heat water and clean our faces. Then I realized it wasn't my blood, it was Dagfinnur's blood. I thought I was severly hurt. But no, no. The night of the crash, we were attending to Dagfinnur and he blew some blood in my face, because his lip was cut. He must have spluttered and it landed in my face.

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.

63 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur við vegginn.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
There was an emergency transmitter in all DC-4's. It was called Gipsy Girl, because it was shaped like
(MORE)

DAGFINNUR STEFÁNSSON (cont'd)
this. You could hold her between your legs and turned, to generate electricity, and send out the Mayday. There was an axe in the cockpit, emergency axe to use if one had to break one's way out. We got the axe and chopped through beams and other things to get to the emergency transmitter. That took us two or three days.

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.

64 INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stofunni.

EINAR RUNÓLFSSON
The antenna was kept aloft with a kite, but the kite and the antenna got instantly covered with ice so we had to take it down, break off the ice, send it up again and were able to send few letters at a time. And Bolli, it took him maybe an hour to send a short message.

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.

65 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
This SOS message was heard by a coast guard cruiser outside of Langanes. It got this message: "Destination unknown. We are on a glacier. Everybody alive." This is what it got.

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
Many people did probably not believe their ears when the news broke that the Loftleiðir crew, that had been lost for three days, were all alive on Vatnajökull glacier. It was nothing less than a mircacle, given that Geysir flew on full thrust into Bárðarbunga, that everybody on board would survive, let alone survive almost unscathed.

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.

66 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
We were told that a DC-3 plane from Goose Bay in Labrador would come and pick us up.

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

67 INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús í stofunni.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
They asked us how the conditions were and I said... It was like a membrane. I would step through the membrane and there was fresh snow underneath. The fresh snow was maybe 10 to 15 cm (4 to 6 inches) thick and I suggested it was ok to land on. But somehow it wasn’t ok because the skis on the plane were made of aluminum and the snow instantly got stuck under the skis when the plane landed.

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.

68 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR - DAGUR

Dagfinnur í stofunni heima hjá sér.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
There were 3 American pilots aboard the plane and Sigurður Jónsson from the Aviation authorities in Iceland. They planned to fly us from the glacier. But the plane couldn’t take off.

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
Even though they had rockets to assist the take off.

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

69 INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stofunni.

EINAR
And I remember the door was left open so we would be able to get out if things went wrong. The fuselage instantly filled with snow. I couln’t even see my fingers.

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
They had tried 4 or 5 times and plywood had been thrown down to us to put under the skis to keep the
(MORE)

DAGFINNUR STEFÁNSSON (cont'd)
snow from sticking to the skis. Now they were going to try for the last time and I was the only passenger on board, to make it lighter. And we are well on our way when the plane jolts. One of the plywood board had gotten airborne and hit the rudder, and the pilots cancelled the take off. They didn't try again. This was no damage, the plane could easily have taken off.

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
The rescue team was almost there so we just went with them off the glacier.

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.

70 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í stofunni heima hjá sér.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
I was very surprised that we weren’t taken to the hospital for medical inspection.

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
It was a huge blow to lose Geysir. The rental revenue of the plane was supposed to be the lifeline of the company. When it was cut, the outlook got very bleak.

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
Loftleiðir searched for ways to keep the company afloat and remembered there was a rescue plane stuck up on the glacier that the Americans had given up on rescuing.

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.

71 INNI. HEIMILI SMÁRA KARLSSONAR

Smári í hægindastól.

SMÁRI KARLSSON
Maybe it was possible to get the plane from the glacier gage it was now in.

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

72 HEIMILI BALDURS BJARNASEN

Baldur í hægindastól.

BALDUR BJARNASEN
They had measured exactly where it was, location from air.

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
The Loftleiðir boys concluded that the reason why the DC-3 plane hadn’t been able to take off was the 6000 feet altidude of Bárðarbunga. If it was possible to tow the plane to a lower elevation where the air was thicker they might be able to take it off.

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.

But first they had to get there, find the plane and dig it up. It was impossible to know the condition of the plane. But that
(MORE)

ÞULUR (cont'd)
did not stop Alfreð Elíasson, Hrafn Jónsson, Gerhard Olsen, Baldur Bjarnasen and their friends.

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.

This was a risky plan because nobody had ever gone on such mission on an Icelandic glacier.

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.

73 INNI. HEIMILI BALDURS BJARNASEN

Baldur í hægindastól.

BALDUR BJARNASEN
We left from Klaustur and it took us 1 or 2 days to get to the glacier. We made it onto the glacier. Then the temperature was minus 30 C (-22 Fahrenheit).

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
Once on the glacier, it took the rescue team 9 days to get to Bárðarbunga.

(MORE)

ÞULUR (cont’d)
Eftir að leiðangursmenn komust upp á jökulinn tók við níu daga barningur að Bárðarbungu.

Alfreð Elíasson kept a diary on the trip. 20th of April 1951 he wrote: "5 o’clock in the morning the clear weather we had waited for so long finally came. We skipped breakfast and set forht. When we had driven for 10 minutes we started to see a mass we later found out was the plane.

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
And we started shoveling and I since I was the youngest and lightest of the group at that time I was chosen to crawl into the plane through the window. And I get in and switch on the main switch. And everything went on, all the lights, the radios sssss. Everything in good working order. That was more than anyone expected. The plane was so tight that hardly any snow blew in. And we dug the plane up, with a slight pause when the hole filled up in a storm. We pull it out of the snow and we soon found out that we needed both of the caterpillars to pull it out.

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

(MORE)

BALDUR BJARNASEN (cont'd)
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.

74 INNI. HEIMILI SMÁRA KARLSSONAR

Smári í stofunni.

SMÁRI KARLSSON
It was towed to Kirkjubæjarklaustur, or not so far, but off the glacier where the propellers would have a better foothold, thicker air so it would undoubtedly be able to take off. The engines were fine. Everything had been kept in ice. The plane was turned on and flown to Reykjavik.

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.

75 INNI. STÚDÍÓ

Hjálmar finnsson í settinu.

HJÁLMAR FINNSSON
When it had landed here in Reykjavik an agent from the US Embassy came to me and asked me if I had a photo of the plane when it landed. „Yes.“ „Would you be so kind to give it to us?“ „Sure, what are going to use it for?“ I said.
(MORE)

HJÁLMAR FINNSSON (cont’d)
„I am going to send it to our government to show them what the Icelanders were able to do what the Americans were not able to do.“

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.

76 INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð Olsen í hægindastól.

ALFREÐ OLSEN
It took a great deal of courage to embark on this adventure. It was a close call, it almost failed.

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
News of the rescue mission travelled around the world. Jökull was flown to the UK for maintenance and check-up.

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.

77 INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð Olsen í hægindastól.

ALFREÐ OLSEN
The wheels had broke. There were cracks in the wing section. I painted it. Sprayed it in the Loftleiðir colors. Painted the logo. Because it was supposed to come to Iceland again. But then my brother Oli and Maggi Norðdahl came and told me: „We are taking the plane to Spain. It has been sold.“ Loftleiðir made good money on this adventure. It saved the company for a while.

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

78 INNI. STÚDÍÓ

Hjálmar Finnsson í settinu.

HJÁLMAR FINNSSON
Then the horror story begins early in 1952. 27th of January Hekla was destroyed in fire. It was being leased out, was in its second year of lease. 29th of January Björn Ólafsson minister of transportation divides the domestic routes in Iceland between the two Icelandic airlines. Loftleiðir’s part was so small that we soon found out, the

(MORE)

HJÁLMAR FINNSSON (cont’d)
bookkeeper and me, that it meant two million Krona’s annual loss. Based on those calculations the board of directors told the minister of transportation Loftleiðir would not accept this deal.

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 fara til Björns og þakka honum fyrir, hann geti bara hirt þetta leyfi, Loftleiðum til handa, því sé synjað.

79 INNI. HEIMILI SIGURGEIRS ORRA

Guðni Þórðarson í stól.

GUÐNI ÞÓRÐARSON
The Loftleiðir’s boys had, because of their good service and popularity, gotten too big a chunk of the domestic flight. The ruling class felt it unacceptable. And they just picked up the knife and cut up the business and made sure the best routes and fattest chunks went to the „Favorite son“ (the competitor). This ruthless covernment action stopped the progress that had started when the young men came home from Canada with their Stinson plane.

Loftleiðadrengirnir höfðu þá vegna vinsælda sinna og góðrar þjónustu fengið of stóran skammt af innanlandsfluginu, að við það varð ekki búið til lengdar af
(MORE)

GUÐNI ÞÓRÐARSON (cont’d)
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
In the wake of this, the board of directors of Loftleiðir layed off all the employees without consulting Alfreð Elíasson or other employees.

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

80 INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU THORSTEINSSON

Milla í hægindastól.

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON
The board of directors wanted to purchase an oil tanker, they wanted to use the insurance money for that. But the pilots, Alfreð and his friends, did not like those ideas.

Þá vildu stjórnendur, þeir sem voru í stjórn félagsins þeir vildu kaupa olíuskip, leggja peningana sem fengust úr tryggingunum í það. En það leist þeim ekki á flugmönnunum, Alfreð og hans vinum.

81 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Those plans did not materialise and the international operation kept on going.

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

Hekla hin nýja.

ÞULUR
The board of directors reluctantly accepted Alfreðs suggestion to purchase a new Skymaster, that was named Hekla. The company was temporarily saved, but the Loftleiðir boys knew they had to do something to ensure their future as pilots.

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.

82 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Unsold shares in Loftleiðir were kept in a locker.

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

Ljósmynd af Ólafi Bjarnasyni á skrifstofunni.

83 INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU THORSTEINSSON

Milla í hægindastól.

KRISTJANA MILLA THORSTEINSSON
Under the management of the chashier, Ólafur Bjarnason.

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

84 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Alfreð was the enterpreneur, like in almost everything, that we would collect enough money to buy those shares. By doing so we would gain the majority in the company.

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.

85 INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð Olsen í hægindastól.

ALFREÐ OLSEN
Those who were trusted to keep their mouth shut were offered to buy shares.

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

Ljósmynd af flugmannahópi Loftleiða.

Ljósmynd af Jóhannesi Markússyni.

86 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
And everybody did their share. Most of the pilots. But we still needed more to reach our goal. Jóhannes Markússon, one of the pilots, he knew Sigurður Helgason who was the manager of Orka. Spoke to him and asked him if he was willing to join us. Which he did.

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.

87 INNI. STÚDÍÓ

Sigurður Helgason í settinu.

SIGURÐUR HELGASON
With the help of my cousin Sveinn Valfells as well as others. In the group was another financially strong constituent, Einar Árnason.

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.

88 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

DAGFINNUR STEFÁNSSON
The board was infuriated when they found out and Ólafur Bjarnason was apprehended and thrown in jail. We knew we needed a good lawyer to get him out.

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.

89 INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Grétar á skrifstofu sinni.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
I woke up one night and there were two policemen at the door asking for Krisján Guðlaugsson. I was taken aback, I was just a young boy. Ólafur had been arrested. He had sold stocks he wasn't allowed to sell. So Kristján was waken up in the middle of the night and went to the jail and got Ólafur out. Ólafur was later acquited. The case went to the supreme court, if I remember correctly, but he was acquited of all charges.

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
The buying up of the stock by Alfreð Elíasson and his men was successful and they gained the majority in the company.

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

Ljósmynd af skrifstofu Loftleiða í Lækjargötu.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
A new board of directors came to power and it was manned by Kristján Guðlaugsson who was the CEO, Sigurður Helgason vice chairman, Alfreð Elíasson, Kristinn Olsen and Ólafur Bjarnason. This board stayed the same through out, except for that Ólafur Bjarnason passed away and Einar Árnason pilot took his place.

Þá komst ný stjórn til valda og hana skipuðu Kristján Guðlaugsson sem var stjórnarformaður, Sigurður Helgason sem var varaformaður, Alfreð Elíasson, Kristinn Olsen og 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
The first job of the new board was to hire Alfreð Elíasson as a manager.

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

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
Alfreð was outstanding. He was a visionary, he was the leader. He was daring, hardworking and the right man at the right time and place.

Alfreð reyndist afburðavel. Hann var hugsjónamaður, hann var foringinn. Hann var árræðinn, 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 was the first low-cost airline in the world. The ideologist behind that was Alfreð Elíasson.

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

Ljósmynd af Alfreð Elíassyni.

90 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
By offering lower fares Loftleiðir planned to appeal to travelers who didn’t have the means to fly across the Atlantic ocean.

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
But it wasn’t as easy as one would suppose to offer cheap flights.

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.]

91 INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni á heimili sínu í Lúxemborg.

JÓHANNES EINARSSON
Loftleiðir are an enterpreneur in the field of low airfares and the key to their success was to be able to offer lower fares than the IATA airlines who were indebted to charge certain price.

Loftleiðir eru frumkvöðull að lágum fargjöldum og það var lykillinn að þeirra velgengni var það að geta

(MORE)

JÓHANNES EINARSSON (cont’d)
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, the head of aviation, realised rightfully that it wouldn’t take long until the big government owned airlines of Europe would try to stop Loftleiðir. It was neccessary for Loftleiðir to have other choices. Not long there after an agreement on aviation between Iceland and Luxembourg was signed.

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 was quick to see the potential in Luxembourg. Among the advantages he mentions in a report to the board of directors in 1954 is the location of the country and good transprortation to the neighboring countries. Alfreð says: "The most interesting thing about our upcoming operation in Luxembourg is that we are free to

(MORE)

ÞULUR (cont'd)
charge the fares between Iceland and Luxembourg as best suites Loftleiðir."

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
By choosing Luxembourg Loftleiðir were doing the same as low fare carriers do today by choosing cheaper airports that are centrally located.

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

92 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
At first when we came to Luxembourg it was like a county village. I remember there were cars that transported us between the airport and the hotel, those cars had big propane gas tanks, used propane as fuel. There were only two or three limousines that were big enough for the crew.

Fyrst þegar við komum til Lúxemborgar að þá var þetta eins og hálfgert sveitaþorp. Sko ég man
(MORE)

DAGFINNUR STEFÁNSSON (cont'd)
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.

93 INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð í hægindastól.

ALFREÐ OLSEN
We were there in a fine weather. We decided to go down town to the hotel, change clothes, order a cab and go for a sightseeing tour of Luxembourg. Make this a fun day. The stop over was for three days, you see. All went well. We ordered the cab to the hotel. The driver spoke fine English. We asked him to show us the most interesting things in Luxembourg. Guess what, he took us straight to the airport and showed us our plane. Good old Hekla. It was so tall legged there. The only plane at the airport.

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
Not everybody thought operating to Luxembourg had a future.

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

94 INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Grétar á skrifstofu sinni.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
The first big disagreement among the board of directors regarded Luxembourg. One of the board members wanted to stop flying there altogether, wrote a long letter, 6 pages, all in English, that it was illogical to fly to Luxembourg.

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
But that point of view was dismissed.

En þau sjónarmið urðu ekki ofan á.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
And the Luxembourg flight kept on going and became the pillar of Loftleiðir’s success.

(MORE)

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON (cont'd)
Og það flug hélt síðan áfram og var eiginlega uppistaðan í velgengni Loftleiða.

HLÉ

Töskulímmiði frá Braathens SAFE.

ÞULUR
Loftleiðir cooperated for many years with the Airline owned by the Norwegian entrepreneur Ludvig Braathen. Braathen did the maintenance on Loftleiðir's fleet. Annually they negotiated on prices.

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.

95 INNI. HEIMILI BALDURS BJARNASEN

Baldur í hægindastólnum sínum.

BALDUR BJARNASEN
And we argued back and forth, if it should be 5 Krónur per hour or 6,5 or 7. And the Norwegian met us so and so much. But Loftleiðir wanted 5 Krónur flat. The Norwegian wanted 6 or 7. It was Mr. Helgason who was the toughest negotiator. Both of the time when I was at the meeting ended without an agreement. But we had the numbers, 5 and 7. Then we went out for dinner as usual. And we drank well and ate well and chatted about anything else but the contract. Then we suddenly saw Alfred and Braathen Junior alone at the bar proposing a toast and talkng. Then they shook hands. Deal done. That's how they finished the deal. And it was always to the benefit of Loftleiðir.

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

As Loftleiðir’s success increased, the opposition grew harder. The Swedes, on behalf of SAS, revoked the aviation agreement between Iceland and Sweden and insisted that the fare between Reykjavík and New York would be raised dramatically. Western Germany on behalf of Lufthansa, informed Loftleiðir they were free to fly to their country but not allowed to advertise their service. The smallest member of IATA, Icelandic Airways, tried its best to bring Loftleiðir Loftleiðir down while at the same time it was kept afloat by public funding.

Eftir því sem velgengni Loftleiða jókst, varð andstaðan hatrammari.

(MORE)

ÞULUR (cont'd)
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 Ælfrsaga)]

Ljósmynd af Loftleiðamönnum í Lúxemborg.

ÞULUR
With careful management Loftleiðir were able to keep on going. Besides the safe haven in Luxembourg, they rationalized their low fares by insisting their planes were slower, just like cruise ships were slower. They also utilized loopholes in international aviation agreements.

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.

96 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.

[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
The Loftleiðir team had a good reason to smile on the 10th anniversary of their trans-Atlantic flight 1958. Sigurður Magnússon media correspondent of Loftleiðir wrote at this occation: "It is a fact that we have gained ground on the lucrative trans-Atlantic aviation market."

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
The low-cost-policy Alfreð Elíasson was the first to introduce was beginning to pay off. To satisfy an increasing demand, Loftleiðir bought a new plane, a Douglas DC6.

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.

97 INNI. HEIMILI ÁSDÍSAR ALEXANDERSDÓTTUR

Ásdís á skrifstofunni.

ÁSDÍS ALEXANDERSDÓTTIR
The first plane came to Iceland in December of ’59.

Sú fyrsta kom hérna í desember 59.

98 INNI. HEIMILI SMÁRA KARLSSONAR

Smári í stólnum.

SMÁRI KARLSSON
She had the height, she was pressurised and was able to fly in around 20 thousand feet. By that she got rid of the major part of, number one, the icing.

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.

99 INNI. HEIMILI BALDURS BJARNASEN

Baldur í stólnum.

BALDUR BJARNASEN
Exceptionally good planes. They were a big change. It was very much the same construction as the DC4. A bit longer fuselage and much stronger engines.

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.

100 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
The DC6 were very good and the business was great. The DC6 years was probably the best period of Loftleiðir.

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
Transit passengers in Iceland were served food in a restaurant at Reykjavík Airport, next to the fire station.

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
It was qite a shock when the restaurant burned down along whith the warehouse in 1962. Luckily nobody got hurt.

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

101 INNI. HEIMILI AÐALMUNDS MAGNÚSSONAR

Aðalmundur við bókaskápinn.

AÐALMUNDUR MAGNÚSSON
The fire station caught on fire.

Kviknaði í slökkvistöðinni.

102 INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stofunni.

EINAR RUNÓLFSSON
We had to go to the Oddfellow house. The passengers had to be transported over there for food and snacks before they travelled on.

Þá urðum við að fara aftur þarna niður í Oddfellowhús. Það varð að keyra alla farþegana í rútu þangað 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.

103 INNI. HEIMILI GEIRS ANDERSEN

Geir í stofunni.

GEIR ANDERSEN
The passengers asked the stewardesses about Iceland and Icelanders. The stewardesses were a great source of information for turists.

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
If only a fraction of those passengers would stop by in
(MORE)

ÞULUR (cont'd)
Iceland, it would mean a huge surge in tourism, especially during the winter. Under these circumstances a plan was born that became very popular.

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.

104 INNI. HEIMILI GEIRS ANDERSEN

Geir í stofunni.

GEIR ANDERSEN
It was the so-called Stop-over plan that Sigurður Magnússon developed. People had a choice of a short stay in Iceland on their way across the Atlantic.

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.

105 INNI. HEIMILI EMILS GUÐMUNDSSONAR

Emil stendur í stofunni fyrir framan málverk.

EMIL GUÐMUNDSSON
24 hours Stop-over and 48 hour Stop-over and 72 hour Stop-over.

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

106 INNI. HEIMILI AÐALMUNDS MAGNÚSSONAR -

Aðalmundur við bókaskápinn.

AÐALMUNDUR MAGNÚSSON
And Stop-over passengers were offered sightseeing tours. It became very popular.

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.

107 INNI. HEIMILI ÍSLAUGAR AÐALSTEINSDÓTTUR

Íslaug í stofunni heima hjá sér.

ÍSLAUG AÐALSTEINSDÓTTIR
First we had an arrangement with Hotel Saga and when the Loftleiðir Hotel was built our customers stayed there.

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

Mynd af Loftleiðahótelinu af póstkorti.

108 INNI. HEIMILI EMILS GUÐMUNDSSONAR

Emil í stofunni heima hjá sér.

EMIL GUÐMUNDSSON
It was a great success, it was good for the Hotel and also for Loftleiðir.

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
At one time 25% of all tourists in Iceland were Loftleiðir Stop-over passengers. The Stop-over plan, which still exists, along with other Loftleiðir promoting, layed the foundation of tourism in Iceland. Loftleiðir's media correspondent, Sigurður Magnússon, was a key player.

Um tíma var fjórðungur allra ferðamanna á Íslandi viðdvalar farþegar Loftleiða. Stop over áætlunin, sem enn er við lýði, ásamt öðru markaðsstarfi Loftleiða, lagði grunninn að ferðaþjónustu á Íslandi. Sigurður Magnússon, blaðafulltrúi, gegndi þar lykilhlutverki.

109 INNI. HEIMILI GEIRS ANDERSEN

Geir í stofunni.

GEIR ANDERSEN
He was the inventor and an enterpreneur in promoting Loftleiðir, both in Iceland and abroad.

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

110 INNI. HEIMILI ÁSLAUGAR HARÐARDÓTTUR

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

ÁSLAUG HARÐARDÓTTIR
He was always like a white gust of wind, Whiss, ran into Alfreðs office and came running out. I think he did a lot. A great deal to promote Loftleiðir, especially abroad.

Hann var nú alltaf eins og hvítur stormsveipur. Hann hérna hviss,

(MORE)

ÁSLAUG HARÐARDÓTTIR (cont’d)
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.

111 INNI. HEIMILI ÁSDÍSAR SIGURÐARDÓTTUR -

Ásdís og systir hennar við stofuborðið að skoða myndalbúm.

STEINUNN SIGURÐARDÓTTIR
And I think he was very hardworking and he really put us on the map.

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

Ljósmynd af skrifstofustúlkum Loftleiða.

ÞULUR
The success of Loftleiðir outgrew everything. The headquarters became too small and the passengers were too many for the hotels and the terminal. It was decided to build a new office building and a terminal at Reykjavik Airport. Gísli Halldórsson, architect, was hired to design.

Uppgangur loftleiða sprengdi allt af sér. Starfsemin skrifstofurnar og ferðamennirnir hótelin og flugstöðina. Ákveðið var að byggja skrifstofur og flugstöð við Reykjavíkurflugvöll og var Gísli Halldórsson arkitekt fenginn til að teikna.

Teikning af hóteli og flugstöð.

112 INNI. HEIMILI GÍSLA HALLDÓRSSONAR

Gísli Halldórsson í stofunni heima hjá sér.

GÍSLI HALLDÓRSSON
But when we are just about to start building the terminal, had finished the basement. The office building was already up. Loftleiðir purchased new airplanes and they were too big for Reykjavik Airport. So it was pointless to build a terminal there.

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
Instead it was decided to build a hotel on the foundation of the terminal. It was named Hotel Loftleiðir.

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
The building rose within the schedual. Opened 1. of April 1966 and became very popular. Both for tourists and locals. It was a boon for Loftleiðir. After 2 years it had become too small. A new 100 room wing was built, the hotel doubled in size.

Þetta hús komst upp á réttum tíma. 1. apríl 1966 og gerði þá stormandi
(MORE)

GÍSLI HALLDÓRSSON (cont'd)
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
When Reykjavik Airport became too small for international traffic, Loftleiðir offered the government the possibility to borrow money to enlarge the airport. That offer was turned down, and it became apparent that Keflavik Airport was the future. Loftleiðir had recently taken over the management of the Keflavik Airport terminal and hotel.

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.

113 INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Grétar á skrifstofu sinni.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
The conditions were less than perfect. We were in the middle of a NATO base. The soldiers were hanging out in the terminal and
(MORE)

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON (cont’d)
they were young and lonely. That was not good and we needed to separate them from the passengers. We used machines from the army. We didn’t have any chargers or anything else. We needed to purchase all of this. Once when we were about to start a plane the army came and took the machine and the flight got delayed for 1 hour until we got it back. So we needed to upgrade everything. Alfreð came for a visit and we walked all over the terminal. I told him what we needed to do and buy. When he left he grinned and said: "My dear Grétar, this was an expensive visit. Every step costs me a million."

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

114 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
The traffic to and from Luxembourg was constantly increasing. We were unable to go directly to jets because we thought it would be protested by the IATA Airlines and their cohorts. They were always after us, you see.

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
Loftleiðir’s purchase of 2 CL-44 planes was the biggest business deal ever in Iceland.

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

115 INNI. STÚDÍÓ

Sigurður Helgason í settinu.

SIGURÐUR HELGASON
They had Rolls Royce engines and we got permission from Rolls Royce to call the planes Rolls Royce 400. That was a great tactic marketing wise and helped us a lot to reach to customers.

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.

116 INNI. HEIMILI ERNU HJALTALÍN

Erna í stofunni heima hjá sér.

ERNA HJALTALÍN
When we went to pick up the plane and went aboard, somebody in the crew said: "This is like a monster!" And from that moment the plane was called Monsi.

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.

117 INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni að heimili sínu í Lúxemborg.

JÓHANNES EINARSSON
CL-44 planes, the Rollses were made in Montréal Canada by the Canadair company. They built only 39 CL-44’s.

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

ÞULUR
The Monsters turned out to bee good and soon Loftleiðir bought more of them.

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

Alfreð Elíasson was awake over increased profitability and just like he did with his taxy in the old days, Loftleiðir had the CL-44’s enlarged.

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.

118 INNI. HEIMILI AÐALMUNDAR MAGNÚSSONAR

Aðalmundur við bókaskápinn.

AÐALMUNDUR MAGNÚSSON
And added I think 30 seats.

Og bættu við held ég einum 30 sætum.

119 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.]

120 INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stólnum.

EINAR RUNÓLFSSON
It carried 189 passengers, if I remember correctly, after it had been lengthened.

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

121 INNI. FLUGSKÝLI ARNGRÍMS JÓHANNESSONAR

Arngrímur í flugskýli sínu fyrir norðan.

ARNGRÍMUR JÓHANSSON
It was rather fast of a propeller plane, 300 knots, spent 5000 pounds per hour wich was very low and could carry about 28 tonnes.

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.

122 INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð í stólnum.

ALFREÐ OLSEN
These planes were originally built as cargoplanes, and the tail could be opened up, so it was possible to put long and big equipment directly into the fuselage.

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.

123 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
I always said: It’s built like a battleship and flies like a battleship. It was rather heavy in operation, but powerful, very powerful.

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.

124 INNI. HEIMILI ÞÓRIS ÓSKARSSONAR

Þórir Óskarsson fyrir frama skáp með Loftleiðamunum.

ÞÓRIR ÓSKARSSON
The CL-44 was a rather difficult plane to flye, but a very good plane never the less.

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

125 INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð í hægindastól.

ALFREÐ OLSEN
It was very clumsily built if you compare it to the jets. The wings stood straight out of the fuselage. It was rather old-fashioned.

Hún var voðalega klossuð miðað við þoturnar. Vængirnir stóðu svona beint út af skrokknum. Það var svolítið svona gamaldags byggingarlag á henni.

Monsi flýgur yfir Reykjavík.

126 INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stól úti á miðju gólfi heima hjá sér.

EINAR RUNÓLFSSON
It was not for everybody to keep such a machine in the air. And I am amazed how we managed to keep it flying without accidents. It’s a miracle in it’s own right. The maintenance was very difficult. It broke down in unpredictable and sudden ways of all kinds. If there was a Loftleiðir plane on time, it was newsworthy.

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.

127 INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar Ólafsson á kaffistofu sinni í hesthúsinu.

EINAR ÓLAFSSON
I remember, I think it was in ’67, one month we had 1 flight on scedual.

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

HLÉ

128 INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stólnum góða.

EINAR RUNÓLFSSON
No normal passenger would have tolerated this, except the hippies. They just loved it. They just took their backpacks and sleeping bags outside the terminal and camped out undil the plane was ready.

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.

129 INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús Guðmundsson í stofunni.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
The CL-44’s did not just have the nickname Monsters, but the airline was called the "Hippie Airline".

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

130 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.]

131 INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús í stólnum sínum.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
Yes you could say that, there was a lot of "love" going on in the cabin. And from what I remember, the air was thick with smoke, the smell of Hashish was strong.

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.

132 INNI. HEIMILI ÁSDÍSAR ALEXANDERSDÓTTUR

Ásdís í bókaherberginu.

ÁSDÍS ALEXANDERSDÓTTIR
Late into the flight when I cleaned the bathrooms I could see that something had been lit up in them.

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.

There was not a single bite of food left in the plane when it landed, everything had been eaten up.

(MORE)

ÁSDÍS ALEXANDERSDÓTTIR (cont’d)
Það var aldrei til matarbiti í vélinni þegar hún lenti, sko það var allt borðað upp.

HLÉ

133 INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús á heimili sínu.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
And we flew a lot at that time. It was cheap, by far the cheapest.

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

134 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.“

[Þetta var ódýrasta flugið, og það sögðu allir sem ég talaði við: „Það er óhætt að fljúga með þessu flugfélagi, öryggismál þess eru í góðu horfi.“]

135 INNI. HEIMILI KRISTINS ANDERSEN

Kristinn Andersen í stólnum í stofunni.

KRISTINN ANDERSEN
There were maybe 3, 4 or even 5 flights a day between Luxembourg and USA. So you see this was a huge operation.

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.

136 INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stólnum.

EINAR RUNÓLFSSON
The cash register was absolutely full and...

Peningakassinn, hann var að springa og...

137 INNI. HEIMILI ÁSDÍSAR ALEXANDERSDÓTTUR

Ásdís í bókaherberginu.

ÁSDÍS ALEXANDERSDÓTTIR
They said ad JFK Airport: "Where the longest line forms, that’s where Loftleiðir is."

...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)
Is it true that the giants, i.e. the big airlines such as SAS and Air France keep their planes waiting until the Loftleiðir planes have left to take the passengers that do not get a flight by Loftleiðir across the Atlantic?

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
Yes, that sometimes happens. We phone them and ask them to wait because we have passengers for them that we cannot take because of the huge demand for a ticket between Iceland and Luxembourg.

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.

138 INNI. HÖFUÐSTÖÐVAR CARGOLUX

Eyjólfur Hauksson á skrifstofu sinni.

EYJÓLFUR HAUKSSON
I cannot forget the days when up to 750 Loftleiðir passengers came to Luxembourg every day. The old terminal was brimfull day after day.

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.

139 INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni.

JÓHANNES EINARSSON
Many customers traveled long distances. From Frankfurt all the way to Luxembourg by bus. People came from Switserland, Nederlands and elsewhere, to save money.

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.

140 INNI. HEIMILI ÍSLAUGAR AÐALSTEINSDÓTTUR

Íslaug í stofunni.

ÍSLAUG AÐALSTEINSDÓTTIR
The planes were full and then the young people who hadn’t reserved a seat wanted to go back home and went on a waiting list. Sometimes they had to wait for days.

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.

141 INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar Ólafsson í sófanum.

EINAR ÓLAFSSON
We were told we shouldn’t sell those tickets without a confirmed return date and we should be able to fly them back home. Of course we were able to fly them back home, but we weren’t able to transport them on the day they decided to go back and hadn’t done any preparations.

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.

142 ÚTI. LÚXEMBORGARFLUGVÖLLUR

Marc Modert á grasinu þar sem fólkið tjaldaði.

MARK MODERT
[Á lúxemborgísku]

Many had spent all their money and were hungry and exhausted. I
(MORE)

MARK MODERT (cont'd)
sometimes came here and gave them sandwiches.

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

143 INNI. HEIMILI ÍSLAUGAR AÐALSTEINSDÓTTUR

Íslaug í stofunni.

ÍSLAUG AÐALSTEINSDÓTTIR
We joked about it: Them being on the De La Grass Hotel, on the grass.

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

144 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 established more friendship between Europe and the USA than all politicians combined. This spot bustled with life. It's difficult doday to grasp how vibrant it was.

[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
When the DC6’s were finishing their service for Loftleiðir, Nordic aid organizations wanted to rent them to transport food and medicine to starving people in the Biafra war in Nigeria.

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.

145 INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar á kaffistofunni.

EINAR ÓLAFSSON
A company called Aid By Air was formed. In the fall of ’69 Alfreð called me on a meeting and informed me that Loftleiðir would be taking over the aid flight and was also in the process of establishing a cargo airline in Luxembourg. He asked me if I would like to manage the aid flight and also Cargolux when it had been established.

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, former fighter pilot in the British army, was the
(MORE)

ÞULUR (cont'd)
director of the aid flight. The aid was flown to Biafra during the night to avoid the Nigerian fighter jets.

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.

146 INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð í stólnum.

ALFREÐ OLSEN
Þorsteinn was maybe a little bit too daring. He should have waited half an hour for the darkness to set in. And we are there kicking about, not far from the airstrip when we hear from the Norwegian Red Cross plane that had flown from another airport. The crew was Norwegian, I knew them, and they say: "Being attacked by MIGS and going down." We never heard from them again. They were shot down in broad daylight and clearly marked with the Red Cross. It was a DC7. We could only seek cover, flew into a cloud and hid there, flew circles for 15-20 minutes until the sun had set. Then Þorsteinn Jónsson said: "Well my friend, now they have run out of fuel and have gone home. We are safe and they will be celebrating for probably 3 days," he said. "Now we shall fly 3 trips per night for 3 nights." Normally we could only fly 2 trips per night in the cover of darkness. And he was right. The 3rd night they were back. One of them had a light and the other one not and we never knew where he was. The one with the light was near by, but the other he
(MORE)

ALFREÐ OLSEN (cont'd)
could be following us, shotting at us and what not. It was a bit unpleasant.

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 gat verið að elta okkur, skjóta á okkur sko, og það var svolítið óþægilegt.

147 INNI. FLUGSKÝLI ARNGRÍMS JÓHANNESSONAR

Arngrímur í stólnum.

ARNGRÍMUR JÓHANSSON
Uli airport was only a road. We landed a 4 engine planes on the road.

(MORE)

ARNGRÍMUR JÓHANSSON (cont'd)
Uli flugvöllur var bara vegur og þarna lentum við bara á veginum, fjögurra hreyfla vél.

Vegur í Bíafra.

148 INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð í stólnum.

ALFREÐ OLSEN
When we had unloaded the cargo a truck came up to the back door. We found this a bit odd. I asked: "Why is this truck backing up to the plane? We are transporting stuff to here, not from here." Guess what, the truck was full of children, small children. Maybe 40 to 50. Poor little kids and 2 nurses with them, women in white coats. I told them to lay on the floor, there were no seats of course. And when we took off they all slided to the back of the plane.

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.

149 INNI. FLUGSKÝLI ARNGRÍMS JÓHANNESSONAR

Arngrímur í stólnum.

ARNGRÍMUR JÓHANSSON

They were taken to Sao Tome and placed at a nursery school and fed and clothed. They spent a month there, playing and having fun. But it was a part of the agreement that they had to be returned. Wearing their new clothes and well nourished we flew them back into the darkness. And they started shouting: "Papa, mama!" They were put into truck and driven into the darkness. You could be almost certain that few of them, if any, made it back to their parents. In hindsight, this was a rewarding job. But I must admit we were not doing this for humanitarian reasons. Of course we were just poor Icelandic pilots.

Þau voru svo tekin niður í Sao Tome og þar 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.

150 INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar í kaffistofunni.

EINAR ÓLAFSSON
Like Þorsteinn Jónsson amusingly said, peace broke out in January 1970.

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

HLÉ

Lúxemborg, yfirlitsmynd yfir gamla bæinn.

ÞULUR
Authorities in Luxembourg were all for increased Loftleiðir business in the country. Loftleiðir agreed and built in cooperation with local entities a luxury hotel with 150 rooms. The hotel was built close to 2 strips, the air strip and the golf strip. It was aptly named: Aerogolf.

Stjórnvöld í Lúxemborg voru mjög áfram um aukin umsvif Loftleiða í landinu. Loftleiðamenn tóku þeim málaleitunum vel og reistu í samvinnu við þarlenda aðila 150 herbergja glæsihótel skammt frá tveimur völlum; golfvellinum og flugvellinum. Hótelið hlaut viðeigandi nafn: Aerogolf.

151 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í stofunni.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
The Luxembourgers were very friendly, they considered Loftleiðir as one of their own airlines.

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

HLÉ

152 INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar Ólafsson á kaffistofu reiðhallarinnar efst í Borgarfirði.

EINAR ÓLAFSSON
Loftleiðir is about to start using jets, DC-8's, and have 5 CL-44's they had to get rid of. But potential buyers where few and far between.

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.

153 INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni.

JÓHANNES EINARSSON
The CL-44's were becoming outdated, they were so slow that they needed 48 hours to close the circle, New York, Lúxembourg and back. Jet would finish it in 24 hours, like today.

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
The Loftleiðir team had a challenge on their hands. But like before, Alfreð and his men managed to turn a potentially difficult situation to their benefit.

(MORE)

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

154 INNI. SKRIFSTOFA SIGURGEIRS ORRA

Jakob fyrir framan bókahilluna.

JAKOB F. ÁSGEIRSSON
He always saw a potential, where others saw no potential.

Hann sá alltaf einhvern möguleika þegar aðrir sáu enga möguleika.

Ljósmynd af Monsa með skottið opið.

155 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í stofunni.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
The CL-44's were originally built as cargo planes. So why not start flying cargo, turn them back to cargo planes? It fitted them well. So we decided to try our luck on the cargomarket.

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.

156 INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar Ólafsson á kaffistofu reiðhallarinnar efst í Borgarfirði.

EINAR ÓLAFSSON
At that time we were trying to establish Cargolux. It was Jóhannes Einarsson who was a central figure in starting Cargolux. Alfreð asked him to get something out of the planes. Sell them if possible, if
(MORE)

EINAR ÓLAFSSON (cont’d)
not, find partners for the carco idea.

Og þá erum við að reyna að koma Cargolux á koppinn og það er náttúrlega Jóhannes Einarsson sem að er eiginlega potturinn 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 contacted the Swedish shipping line Salena, that had shown interest in cargo transport by air. Autorities in Luxembourg were interested, but hesitated to take part.

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.

157 INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni.

JÓHANNES EINARSSON
It dragged on. I went, for example, to a meeting with Luxair along with Agnar Kofoed Hansen the head of The Aviation Administration in Iceland to persuade the Luxembourgeois that it would be good for Luxembourg to establish Cargolux. The negotiation took place from October ’69 to May ’70 when Cargolux was founded. There were 3 stockholders: Loftleiðir owned a third, Salena third and Luxair and individuals in Luxembourg third. We ended up operating 5 CL-44’s.

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.

158 INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar á kaffistofunni.

EINAR ÓLAFSSON
We had an idle plane down in Nairobi, Kenya in September 1970. We were offered to fly it to Hong Kong to pick up cargo and fly it to Luxembourg. We jumped on this oportunity although this wasn’t very viable financially, because we had to fly an empty plane all the way to Hong Kong. But we did, and this was the start of a long and prosperous operation in Hong Kong.

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.

159 INNI. SKRIFSTOFA CARGOLUX

Eyjólfur Hauksson á skrifstofunni.

EYJÓLFUR HAUKSSON
Einar Ólafsson was the manager, he was [allt í öllu] and started the company with a [miklum krafti] great energy.

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

160 INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar á kaffistofunni.

EINAR ÓLAFSSON
I was never hired to Cargolux. I was the only man who never got hired. I somehow just was there.

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

161 INNI. SKRIFSTOFA CARGOLUX

Eyjólfur Hauksson á skrifstofu sinni.

EYJÓLFUR HAUKSSON
This was an adventure, it cannot be said otherwise. For a guy who came from Iceland and get this oportunity to travel and see the world. It was absolutely fantastic.

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.

162 INNI. FLUGSKÝLI ARNGRÍMS JÓHANNESSONAR

Arngrímur í flugstjórastólnum sínum.

ARNGRÍMUR JÓHANSSON
Sometimes we had no idea where we were going. They just told us we should go these particular cities. I remember when I was told to go to Lusaka. I said: "Lusaka, sure, I'll go to Lusaka, no problem." But I had no idea where Lusaka was! I went to the nearest bookstore and got me a World Atlas. I didn't dare admitting I had no idea where I was going.

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.

163 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
I remember one incident. We were somewhere in Africa and had been flying a lot. At the next stop we got the message: "Fly there, go there and do this." I sent a message to Einar Ólafsson and told him we needed to take a crew rest somewhere. This is the answer that came from him on the telex: "Suggest you take a crew rest on board aircraft."

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 stað: „Fljúgiði þetta, fariði frá þessu og geriði þetta" og ég sendi

(MORE)

DAGFINNUR STEFÁNSSON (cont'd)
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.

164 INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar í kaffistofunni.

EINAR ÓLAFSSON
It's absolutely clear that it was the selflessness of the Icelanders that made all the difference for Cargolux in the beginning. No question about it. They stretched it so we could finish what needed to be done.

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.

165 INNI. FLUGSKÝLI ARNGRÍMS JÓHANNESSONAR

Arngrímur í stólnum.

ARNGRÍMUR JÓHANSSON
And I sometimes compare this to the Icelandic fishing season. Icelanders never give up. They finish the job and curse afterwards.

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.

166 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
When Cargolux went through a rough period, Icelandair decided to write off the Cargolux stock and sold it for almost nothing.

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
But what is the turnover of Cargolux today?

En hver er velta félagsins í dag?

167 INNI. SKRIFSTOFA CARGOLUX

Eyjólfur Hauksson á skrifstofunni.

EYJÓLFUR HAUKSSON
I’ts almost 1 and a half billion dollars.

Hún er að verða nær 1 og hálf billjón dala.

168 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Europe’s biggest cargo carrier.

Stærsta fraktflugfélag í Evrópu.

HLÉ

INN:

Ljósmynd af Þotu Air Bahama á Lúxemborgarflugvelli.

Air Bahama þota að búast til brottfarar.

ÞULUR
Loftleiðir got an surprise competition when International Air Bahama started flying nonstop from The Bamahas to Luxembourg. Air Bahama was not a member of the IATA cartel and was therefore able to offer low airfares like Loftleiðir. Sigurður Helgason the head of Loftleiðir's USA office was worried and asked the authorities in Luxembourg to hinder Air Bahama from flying to Luxembourg. Marcel Mart, transport minister of Luxembourg turned him down and said all airlines were free to fly into Luxembourg. Loftleiðir of all airlines should be know that because the key to their success was the freedom in Luxembourg.

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 grunnurinn að velgengni félagsins einmitt flugfrelsið til Lúxemborgar.

169 INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar Ólafsson á kaffistofunni.

EINAR ÓLAFSSON
And there was a bit of a fuss about this, how this should be dealt
(MORE)

EINAR ÓLAFSSON (cont’d)
with. It ended with Loftleiðir taking over International Air Bahama in the spring of ’69.

Og það voru svona skylmingar milli manna hvernig 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.

170 INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni.

JÓHANNES EINARSSON
Sigurður Helgason had the incentive to buy Air Bahama.

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

171 INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar í sófanum.

EINAR ÓLAFSSON
Very nice kids that worked for Air Bahama. Positive, full of enthusiasm.

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

172 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í sófanum.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Their stewardesses were rather colorful, it was noticed. All wearing mini-skirts and big straw hats. And of every nationality.

(MORE)

DAGFINNUR STEFÁNSSON (cont'd)
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.

173 INNI. REIÐHÖLL EINARS ÓLAFSSONAR

Einar í sófanum.

EINAR ÓLAFSSON
The girls were hired according to breast size and length of legs.

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

Ljósmynd af flugfreyjum.

174 ÚTI. GARÐUR VIÐ HEIMILI SVEINS SÆMUNDSSONAR

Sveinn í garðinum.

SVEINN SÆMUNDSSON
This was before movies were shown during flight. The stewardesses held a fashion show.

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

Ljósmynd af Sveini og flugfreyju.

SVEINN SÆMUNDSSON
It shortened the flight. This was a long flight, 7 hours.

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

Ljósmynd: Skrifstofa Air Bahama.

ÞULUR
The purchase of Air Bahama, that operated 1 Boeing 707 jet, was a positive step for Loftleiðir. It
(MORE)

ÞULUR (cont'd)
opened up a lucrative markets and the company entered the Jet-Age.

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
Loftleiðir had in fact contemplated on operating jets for some time. In 1970 the company leased two Douglas DC-8's, Snorri Þorfinnsson and Eiríkur Rauði, seen here landing in Luxembourg. Soon the 3rd DC-8 entered the fleet.

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.

175 INNI. HEIMILI ÞÓRIS ÓSKARSSONAR

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

ÞÓRIR ÓSKARSSON
It's one of the best planes ever built. We were so lucky to get the DC-8-63 wich was called Super-8.

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
The Super-8 was powered by 4 Pratt and Whitney engines and carried 249 passengers. The cruising range was 7600 km and the speed 890 km per hour.

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
It was fantastically well equipped. Every instrument was adequitly set up and was top notch.

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

176 INNI. HEIMILI MAGNÚSAR GUÐMUNDSSONAR

Magnús í hægindastólnum.

MAGNÚS GUÐMUNDSSON
The cruising time went to 5 hours out and 4,5 hours back. It was less than it took the DC-4 to fly one way.

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
For the North Europe route Loftleiðir added the 4th DC-8. Leifur Eiríksson. Leifur was half the size of the Super-8 and was fit up for cargo- and passenger flight.

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

Obstructions had for a long time been imposed on Loftleiðir on the routes to Scandinavia and UK. Jets were not allowed to fly there unless the fares were according to the IATA-cartel. Loftleiðir had 2 choices: Give up flights to Northern Europe or agree on the hard conditions IATA put up. They chose the latter because without the North Europe route they would have all their eggs in one basket in Luxembourg.

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

The success of Loftleiðir was remarkable. In 1968 the company earned more income on the Atlantic ocean than the Icelandic Trawler fleet combined and had 4 times more marketshare in the trans Atlantic flight than Icelandair has today.

Árangur Loftleiða var einstakur. 1968 aflaði félagið til að mynda

(MORE)

ÞULUR (cont'd)
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.

177 INNI. HEIMILI AÐALMUNDAR MAGNÚSSONAR

Aðalmundur við bókahilluna.

AÐALMUNDUR MAGNÚSSON
These years were a great adventure. It was admirable to sense the team spirit, the impetus. Everybody seemed to work as one for the company.

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

178 INNI. HEIMILI ÁSLAUGAR HARÐARDÓTTUR

Áslaug í stofunni.

ÁSLAUG HARÐARDÓTTIR
I looked forward to go to work every single day. And I liked working there. A good spirit.

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

179 INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

Alfreð í stólnum.

ALFREÐ OLSEN
The staff, the people, everybody was so concerted. It was just like a family.

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

180 INNI. HEIMILI ÍSLAUGAR AÐALSTEINSDÓTTUR

Íslaug í stofunni.

ÍSLAUG AÐALSTEINSDÓTTIR
And it became very much like a family.

Og þetta varð mjög mikið eins og fjölskylda.

181 INNI. FLUGSKÝLI ARNGRÍMS JÓHANNSSONAR

Arngrímur í flugstjórastólnum.

ARNGRÍMUR JÓHANNSSON
The Loftleiðir mentality was perhaps more to my liking. This was an entrepreneurship and men were not staring into their own back yard, but sought business opportunites everywhere.

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.

182 INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Grétar á skrifstofunni.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
The board of directors of Loftleiðir at that time worked much more than boards in normal corporations. They met every day and made their decisions and so on. But Alfreð was the manager.

En stjórn Loftleiða á þessum tíma starfaði miklu meira heldur en stjórnir í venjulegum hlutafélögum.
(MORE)

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON (cont'd)
Þeir hittust á hverjum degi og tóku sínar ákvarðanir og annað slíkt sko en Alfreð var framkvæmdastjórinn.

Ljósmyndir af stjórninni.

Ljósmyndir af Alfreð.

183 INNI. HEIMILI ÍSLAUGAR AÐALSTEINSDÓTTUR

Íslaug í stofunni.

ÍSLAUG AÐALSTEINSDÓTTIR
He had the ability to motivate people and was in good contact with everybody, both crews and the officeworkers. He also had the capability to encourage the team spirit, which is oftentimes very difficult.

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.

184 INNI. HEIMILI GEIRS ANDERSEN

Geir Andersen í stofunni.

GEIR ANDERSEN
Being the leader he oversaw the operation, the managers met with him every morning and briefed him on the daily functions.

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
Alfreð was a trustworthy man, reliable man. Friendly and helpful. [Gott að leita til hans]

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

185 INNI. HEIMILI MARTINS PETERSEN

Martin í stólnum.

MARTIN PETERSEN
He made sure money wasn’t spent on something unnecessary. I oftentimes joked about it with Finnbjörn. I was summoned to his office. Alfreð had bills from the taxi stations and other entities in Reykjavík, all signed by Martin Petersen. "Hey, Martin, what were you doing there?" I liked this a lot and of course I gave explanations.

Hann gætti þess að eyða ekki of miklu, að fara vel með peningana. 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.

186 INNI. HEIMILI EMILS GUÐMUNDSSONAR

Emil Guðmundsson í stofunni.

EMIL GUÐMUNDSSON
I remember when I was getting off the night shifts he called sometimes and said: "You've forgotten something." "No, I don't think so," I said. "Yes, the lights are on, it's expensive to keep the lights on, the lights outside."

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.“

187 INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stólnum.

EINAR RUNÓLFSSON
One of the boys had a mishap, one car got crashed. Alfreð's reaction was typical for him. After the crash two of the boys had a fight and one punched the other in the face. And when we were telling Alfreð about this in the evening when he came home from a trip, we were terrified he would go mad over the crashed car. At that time there was not much money to spare. The only thing he said after we had told him the whole story was: "Well, never mind the damned car, but to hit Raggi!" That was an absolute no no.

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

(MORE)

EINAR RUNÓLFSSON (cont’d)
tíma sko, og myndi alveg hreint rasskella okkur fyrir að eyðileggja bílinn. Og það eina sem upp úr honum kom var, þegar við vorum 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.

188 INNI. HEIMILI ÁSLAUGAR HARÐARDÓTTUR

Áslaug í stofunni.

Ljósmynd af Áslaugu á skrifstofunni.

ÁSLAUG HARÐARDÓTTIR
I felt he was a bit rugged to see. But he was very strict and I think he was very strict to me. He was even so strict that, there was this lady, bless her memory. Maybe I shouldn’t say it. She brought us the coffee and Alfreð liked coffee a lot. She brougth the coffee at 10 o’clock on a vagon for us at the office. I sometimes went before 10 to the kitchen to get some coffee for Alfreð. Once she said: "I think he can wait, just like everybody else to 10 o’clock." I went back and told Alfreð he wouldn’t be getting any coffee until 10. He said: "Now we purchase a coffeemaker, mugs and what we need to make coffee. This lady she is not coming into this office ever again." He was tough. So I had to make coffee all day long for the board, guests and bypassers.

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

(MORE)

ÁSLAUG HARÐARDÓTTIR (cont'd)
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.

189 INNI. HEIMILI BJÖRNS THEODÓRSSONAR

Björn í borðstofunni.

BJÖRN THEODÓRSSON
Alfreð was very quick on doing things. I remember once this idea came up to open a rental car service. We checked out if it would be profitable. When the conclusion came one morning that rental car service might be profitable for Loftleiðir, Alfreð set everything in motion at that very minute, ordering the cars and so on. He didn't wait for anything.

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 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.

190 INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni.

JÓHANNES EINARSSON
Alfreð was in my opinion a very good director in the company, he was very popular, he treated the staff very well and apreciated it. He was very hard working and steadfast and was a symbol of unity among the people who started the company with him and went through all the work of building it up.

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
Cracks started to appear in the IATA cartel. It was not the least because of the Low-fare strategy of Loftleiðir, but also because of a great increase in carrying capacity in the new jets that flooded the market. IATA tried to fix the cracks but without success so a fare-war broke out. Loftleiðir reacted by adding destinations in the USA.

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

(MORE)

ÞULUR (cont'd)
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
Unlike the government sponsored airlines in the IATA cartel, competition was nothing new to the Loftleiðir family. It had been independent and autonomous from the get go. They were in a good shape to adjust to the new reality in passenger aviation.
(beat)
But then a blow struck that was the beginning of the end for Loftleiðir.

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
August 31 1971 Áslaug Harðardóttir was working at the office.

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

191 INNI. HEIMILI ÁSLAUGAR HARÐARDÓTTUR

Áslaug Harðardóttir í hægindastól heima hjá sér.

Ljósmynd af Áslaugu á skrifstofunni.

ÁSLAUG HARÐARDÓTTIR
Then I hear some noises. I thought to my self: "These are really strange noises" and I ran to Alfreð’s office, opened the door and saw him lying on the floor in convulsion. I knew little to nothing about first help, but I knew that I should take off his tie, the belt and unbuttoned his shirt. I gave him CPR. Wich I did not know how to do either, I had seen it done in the movies. I tried to calm him down and talk to him and hold his hand. I called at the top of my lungs to Kristján Guðlaugsson: "Call for ambulance at once, Alfreð is very sick."

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.

192 INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU

Milla í stól í betri stofunni uppi á lofti.

KRISTJANA MILLA
And he was submitted to hospital and they saw on xrays a small brain
(MORE)

KRISTJANA MILLA (cont'd)
tumor. The tumor was removed, but it wasn't successful. He never healed after this.

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
When Alfreð Elíasson lost his health, only 50 years of age, the Director of the board of Loftleiðir faced a massive problem. Many difficult challenges were ahead and the board was not as strong as it looked like.

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.

193 INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Stjórnarmenn upplýstir eftir því um hvern ræðir.

Grétar við bókaskápinn.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
Einar Árnason had Parkinson's disease, Kristinn Olsen didn't want to take on further duties. Kristján Guðlaugsson was getting old. Wanted to quit. But his friend Alfreð asked him to stay and so he did. Sigurður Helgason was really the
(MORE)

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON (cont'd)
only man there who was healthy and with knowledge and experience in these matters.

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
But Sigurður, who did not try to hide his disdain for Kristján Guðlaugsson, was not trusted. Shortly before Alfreð got sick the board had agreed on Sigurður's offer of buying him out of the company. Sigurður asked for a few days notice. In the meantime Alfreð got sick. After that, Sigurður never mentioned the agreement to be fulfilled.

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
Although competition played a big role in Icelander’s share in international aviation, there were some who felt it was right to merge Icelandic Airways and Loftleiðir. And that opinion gained ground when Loftleiðir started competing with Icelandic Airways to Scandinavia and the UK.

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
Increased pressure from the government and increased competition in international aviation made Kristján Guðlaugsson, who managed the company in Alfreð’s absence, more positive toward cooperation of the two airlines and even their merger sometime in the future.

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.

194 INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU

Milla í stofunni.

KRISTJANA MILLA
This was discussed and the government or the transport minister at the time, put up a commity that was to handle these matters.

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

195 INNI. HEIMILI BJÖRNS THEODÓRSSONAR

Björn í borðstofunni heima hjá sér.

BJÖRN THEODÓRSSON
It was an undersecretary of Hannibal Valdimarsson, Brynjólfur Ingólfsson who was the head of the commity. With him were Sigurgeir Jónsson and Hörður Sigurgestsson who later became an employee of Icelandair.

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
Icelandic Airways, formed in 1937, dominated the domestic flight and had dominated it from 1952 when the government divided the routes between Loftleiðir and Icelandic Airways.

Flugfélag Íslands sem stofnað var árið 1937 hafði yfirburðastöðu í

(MORE)

ÞULUR (cont’d)
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 the manager of Icelandic Airways was right when he stated that the domestic flight "was in fact a gift from the owners of the company to the Icelandic nation", because from 1956 to 1970 not 1 year passed without the domestic flight losing money.

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
The genrosity of the owners of the company towards those who traveled to and from Iceland was also substantial, and never more so than after the company purchased a jet.

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

The "private enterprise" in the country was so generous that it gave more than it had. So the State Guarantee fund had to take part in the generosity. It was truly a clever move on behalf of the "private enterprise" to get a state guarantee on the purchase of the jet, because without it, the company would have gone right into bankruptcy.

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

It was difficult to see what business Örn Johnson and his buddies had with entering into international operation like Loftleiðir was in, if they couldn’t manage Icelandic Airways better than what the facts bore witness of. The purchase of the jet was rashly and the domestic flight was an endless operation at a loss, even though it was on an exclusive licence.

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
It was understandable that Alfreð Elíasson saw few advantages in merging the two airlines. But he was more or less away because of his sickness when the merger discussion took place.

Það var því ekki nema von að Alfreð Elíasson sæi fáa kosti við það að sameina félögin. En hann var meira og minna frá vegna veikinda þegar viðræður félaganna fóru fram.

Alfreð á skrifstofu sinni.

196 INNI. HEIMILI ÁSLAUGAR HARÐARDÓTTUR

Áslaug í stólnum.

ÁSLAUG HARÐARDÓTTIR
Then he came back. Everything seemed OK. But then his memory started to sag. He counted more and more on me. Told me who had called and what he should say and who would be coming. I sometimes was with him at board meetings, sat by his side, because he didn’t remember what was going on.

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 was, just as before, against the merger of the two companies, but the illness decreased the steadfastness and the resourcefulness he had before. Kristján Guðlaugsson on the other hand was sure it would be best for Loftleiðir to merge with Icelandic Airways. And so were others.

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.

197 INNI. STÚDÍÓ

Sigurður Helgason í settinu.

SIGURÐUR HELGASON
I was all for the merger of the two airlines.

Ég var eindreginn hvatamaður þess að félögin yrðu sameinuð.

198 INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes Einarsson í stofunni heima hjá sér í Lúxemborg.

JÓHANNES EINARSSON
I think it was right and also neccessary to merge those two companies at some level.

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

199 INNI. HEIMILI KRISTINS HALLDÓRSSONAR

Kristinn Halldórsson í stofunni heima.

KRISTINN HALLDÓRSSON
And I think there is a truth in it that it was neccessary to make a bigger and more efficient unit.

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

200 INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Grétar á skrifstofunni.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
It is still my opinion that this was the only thing to do in the situation at that time. Neither of the two airlines would have survived.

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
The business of Icelandic Airways was about 20% of the business of Loftleiðir. 5% domestic flight and 15% European operation that Loftleiðir did as well and could have taken over without any changes to the operation. The only thing Icelandic Airways had to offer was the domestic flight they were unable to run with a profit.

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
In a merger Loftleiðir would in fact take over Icelandic Airways and get it into shape. But the directors of Icelandic Airways did not intend to become powerless in a new company, even though it was, most likely, for their own good.

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
What they intended to do was to get as big a stake in the merger as possible, honestly or dishonestly.

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

201 INNI. HEIMILI GÍSLA HALLDÓRSSONAR

Gísli Halldórsson heima hjá sér.

GÍSLI HALLDÓRSSON
In the beginning it was apparent, and everybody, who had their eyes open, assumed that Loftleiðir’s assets were much larger than Icelandic Airways assets.

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

202 INNI. HEIMILI BJÖRNS THEODÓRSSONAR

Björn í borðstofunni heima hjá sér.

BJÖRN THEODÓRSSON
Loftleiðir’s assets were a great deal bigger. Both in Iceland and
(MORE)

BJÖRN THEODÓRSSON (cont’d)
abroad as well. Of course the debts were possibly larger, but the asset post was considerably much larger.

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.

203 INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU

Milla í stofunni.

KRISTJANA MILLA
I remember it clearly when the discussions started, that initially the Loftleiðir’s stake was believed to be about 80% and Icelandic Airways about 20%.

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
Assets and business of the two companies bore a witness to their size. Loftleiðir owned, unencumbered, a 200 room hotel, the biggest hotel in Iceland, and their own unencumbered office building.

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.

204 INNI. HEIMILI GÍSLA HALLDÓRSSONAR

Gísli í stofunni.

GÍSLI HALLDÓRSSON
Icelandic Airways had no realty except for barracks at Reykjavík airport and the domestic terminal that is still in use. That’s what they owned. They rented office suites at Hotel Saga. So they owned no durable property. Nothing. No real-estate.

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 had a decade long experience in US flights.

Loftleiðir voru með áratugareynslu af flugi til Bandaríkjanna.

205 INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU

Kristjana Milla í stofunni uppi.

KRISTJANA MILLA
And they had built up a big marketing network, had many customers. And it’s worth mentioning that President Clinton, he flew with Loftleiðir. They had become a known brand in the USA.

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
Icelandic Airways was a member of the IATA cartel where customers had little to no choice on what company they did business with.

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 operated 3 jets, Icelandic Airlines 2.

Loftleiðir ráku þrjár þotur, Flugfélagið tvær.

Þota FÍ. tekur á loft.

ÞULUR
Loftleiðir owned 1/3 in Cargolux that had a turnover twice as big as the turnover of Icelandic Airways. Icelandic Airways owned the domestic flight in Iceland.

Loftleiðir áttu þriðjungshlut í Cargolux sem velti tvöfalt meira en Flugfélagið, Flugfélagið átti innanlandsflugið.

Ljósmynd af Cargolux Monsa.

Blaðafyrirsögn sem sýnir veltumun félaganna.

Farþegar í innanlandsfluginu.

Ljósmynd af Aerogolf hótelinu í Lúx.

ÞULUR
Loftleiðir owned 20% stake in 150 room luxury hotel in Luxembourg, operated flight service and hotel at Keflavík Airport, owned Air Bahama and Loftleiðir Car Rental.

Loftleiðir áttu 20% hlut í 150 herbergja glæsihóteli í Lúxemborg, ráku hótel og flugþjónustu á

(MORE)

ÞULUR (cont’d)
Keflavíkurflugvelli, áttu flugfélagið Air Bahama og bílaleigu Loftleiða.

Loftmynd af aðstöðunni á Keflavíkurflugvelli.

Ljósmynd af þotu Air Bahama.

HLÉ

Ljósmynd af stjórnarmönnum FÍ.

ÞULUR
The negotiations dragged on because the Icelandic Airways team refused to acknowledge the huge difference in size between the companies.

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

Fyrirsögn með „Fargjaldastríð á Atlantshafinu“.

ÞULUR
Time was not on Loftleiðir’s side and neither was it’s employee, Sigurður Helgason. On a meeting with the managers at Loftleiðir’s bank in New York, he painted a bleak picture of Loftleiðir’s outlook even though Loftleiðir were not indepded to the bank.

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
Sigurður Helgason reveals this in his autobiography. Mr. Helgason writes:

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

"The managers at Manufacturers Hanover asked me many questions about Loftleiðir's operations and management and I could not but inform them of my opinion and also that I was unable to change anything."

„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
Following this the bank requested that the annual operating loan would be state guaranteed. That was the first time in the company's history that situation came up.

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

206 INNI. HEIMILI SIGURGEIRS ORRA

Guðni Þórðarson í Sunnu í stofunni.

GUÐNI ÞÓRÐARSON
Then obviously Loftleiðir were in the arms of the authorities who had the "Favorite son" feeding off of its breasts. That gave them the oportunity to coerce Loftleiðir. Firstly force them out of
(MORE)

GUÐNI ÞÓRÐARSON (cont'd)
competition and secondly bludgeon them into a merger with Icelandic Airways.

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
After prolonged discussions and great pressure where Loftleiðir was reminded on that the authorities were a sole holder of the flying rights to and from the country, Loftleiðir gave in.

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.

207 INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Grétar á skrifstofunni.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
There is an agreement about a merger of the two companies in 1973 and an agreement on how to assess the assets of the companies.

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

Fundir.

ÞULUR
In the agreement it was stated among other things, that Icelandic Airways would not get a smaller

(MORE)

ÞULUR (cont'd)
than a 35% stake in the new company.

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

208 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í stofunni heima hjá sér.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
Kristján Guðlaugsson told me that it was impossible, it couldn't go otherwise than Loftleiðir would get at least 65%.

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
The Loftleiðir team thought it almost a formality that a neutral commity, in which Icelandic Airways insisted would only comprise of Icelanders, would put a binding evaluation on the assets of the companies.

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.

209 INNI. HEIMILI BJÖRNS THEODÓRSSONAR

Björn í eldhúsinu.

BJÖRN THEODÓRSSON
Then there were lawyers from both Loftleiðir and Icelandic Airways that presented their respective companies.

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
The agreement was a "heavy bite to swallow", as Kristján Guðlaugsson said. It is understandable that the Loftleiðir team had difficulties swallowing this agreement, because among the things they gave was a huge discount of Air Bahama and the company’s goodwill in its entirety.

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.

210 INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU

Milla í stofunni.

KRISTJANA MILLA
The guys who were evaluating the companies said: "We cannot assess how valuable the goodwill is, it’s impossible to evaluate." So they put it at zero.

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
July 20th, 1973 Loftleiðir and Icelandic Airways were merged into one company: Icelandair.

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

Örn Johnson og Alfreð Elíasson takast í hendur, ljósmynd.

211 INNI. HEIMILI ÁSDÍSAR ALEXANDERSDÓTTUR

Ásdís á skrifstofunn heima hjá sér.

ÁSDÍS ALEXANDERSDÓTTIR
The merger went fine in Keflavík. There were 3 workers at Icelandic Airways and they just came into the Loftleiðir apparatus, if you can say so. They just merged into that.

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.

212 INNI. HEIMILI ÍSLAUGAR AÐALSTEINSDÓTTUR

Íslaug heima hjá sér.

ÍSLAUG AÐALSTEINSDÓTTIR
We took the passenger lists from Icelandic Airways to our department. We were so big and technologically advanced that it just came over to us. And then the rest of the staff moved into the offices, the Loftleiðir office building.

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.

213 INNI. HEIMILI GÍSLA HALLDÓRSSONAR

Gísli í stofunni.

GÍSLI HALLDÓRSSON
The companies were merged on the premise of a retrenchment, but the first thing they decided to do for the employess of Icelandic Airways, in the new "partnership", was to build a new office building the same size as the Loftleiðir building was. The buildings are of the same size. The new house was almost too small. I was involved in putting them there, it was almost too small for them to fit into it.

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
The committe that was to decide on the stakes of the two companies in Icelandair began working. The work dragged on.

Nefndin sem kveða átti úr um eignarhald félaganna í Flugleiðum tók til starfa og sóttist seint verkið.

February 6th 1976, 2 and a half

(MORE)

ÞULUR (cont'd)
years since the merger, the committe pronounced its verdict. 6. febrúar 1976, tveimur og hálfu ári eftir sameininguna kvað nefndin loks upp dóm sinn.

214 INNI. HEIMILI BJÖRNS THEODÓRSSONAR

Björn með eldhúsljósið eins og fljúgandi furðuhlut fyrir aftan sig.

BJÖRN THEODÓRSSON
I think all of the Loftleiðir people were very surprised when the conclusion was read aloud in an auditorium at Hotel Loftleiðir.

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
The conclusion of the committee was that the assets of Icelandic Airways lived up to 46,5% of united assets of the both companies, but Loftleiðir 53,5%.

Niðurstaðan matsnefndarinnar var að eignir Flugfélags Íslands stæðu undir 46,5% af samanlagðri eign félaganna, en Loftleiðir 53,5%.

How the committee came to that conclusion was a big surprise. Hvernig nefndin komst að þeirri niðurstöðu sætti mikilli furðu.

215 INNI. HEIMILI GÍSLA HALLDÓRSSONAR

Gísli í stofunni.

GÍSLI HALLDÓRSSON
This was a terrible blow for Loftleiðir.

(MORE)

GÍSLI HALLDÓRSSON (cont'd)
Þetta var reiðarslag fyrir Loftleiðir.

216 INNI. HEIMILI JÓHANNESAR EINARSSONAR

Jóhannes í stofunni.

JÓHANNES EINARSSON
The outcome of the shareholdings was obviously very wrong. And it was mainly the assessment of the hotel that was wrong.

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

217 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í stofunni.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
The assessment of Hótel Loftleiðir and the new office building and so on, was 30% under the assessed value for fire insurance.

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

218 INNI. HEIMILI GRÉTARS BR. KRISTJÁNSSONAR

Grétar á skrifstofunni.

GRÉTAR BR. KRISTJÁNSSON
It was claimed, even though it wasn't in the report, that the realty was unsellable.

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

219 INNI. HEIMILI ALFREÐS OLSEN

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

ALFREÐ OLSEN
Somehow they managed to overlook the fact that Loftleiðir wasn’t for sale. So why were they discussing prices?

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

220 INNI. HEIMILI DAGFINNS STEFÁNSSONAR

Dagfinnur í stofunni.

DAGFINNUR STEFÁNSSON
But the barrack pieces of junk owned by Icelandic Airways at the other end of the airstrip were valued at 50% over assessed value for fire insurance.

En kofaskriflin þarna hinum megin við brautina hjá Flugfélagi Íslands, þeir voru metnir á 50% yfir brunabótamati.

This is absolutely incomprehensible. And I must say it as it is, that if this is not a theft, then I do not know what a theft is.
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.

221 INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU

Kristjana í stofunni.

KRISTJANA MILLA
And it was not like they were evaluating hotel as such, a company in business generating revenues and so on. No, they went about the
(MORE)

KRISTJANA MILLA (cont'd)
buildings and measured every stick, the lenght, the width, and calculated how much this would cost as new. Then they wrote off in a certain way. And that was the price they put on it.

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.

222 INNI. HEIMILI GÍSLA HALLDÓRSSONAR

Gísli í stofunni.

GÍSLI HALLDÓRSSON
The assessment was so below all standards. To let a single guy evaluate this without any help, without him discussing it with others. It was out of the question. And I still do not understand why Mr. Guðlaugsson did not realize that he, or the Loftleiðir people, had to have a safeguard, that the evaluation would be eligible to be judged by higher court. Everything hung on this single evaluation.

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.

223 INNI. HEIMILI EINARS RUNÓLFSSONAR

Einar í stofunni.

EINAR RUNÓLFSSON
But the Icelandic Airways people obviously had smarter guys in the negotiations. And got, in my opinion, more out of this than they deserved.

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.

224 INNI. HEIMILI KRISTJÖNU MILLU

Kristjana Milla í stofunni.

KRISTJANA MILLA
I must say it as it is, they didn’t know what they were doing.

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

225 INNI. HEIMILI GÍSLA HALLDÓRSSONAR

Gísli heima hjá sér á Tómasarhaganum.

GÍSLI HALLDÓRSSON
But one must take pity on those poor guys. Everybody saw, everybody saw that Loftleiðir were a much bigger company than Icelandic Airways. Nobody thought it could go this way.

En mannagreyjunum var kannnski vorkunn. Það sáu allir, það sáu allir að Loftleiðir voru miklu, miklu stærra fyrirtæki heldur en Flugfélag Íslands, svo það datt engum í hug að svona gæti farið.

226 INNI. SKRIFSTOFA

Jakob á skrifstofunni.

JAKOB F. ÁSGEIRSSON
Alfreð Elíasson was obviously the core of the Loftleiðir adventure, and it ends when he is no longer fully capable to run the company.

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
This was the fate of Loftleiðir, the biggest Icelandic businessventure in the 20th century.

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
The merger of Icelandic Airways and Loftleiðir did not go well with the staff of neither of the companies, especially the pilots. And conflicts were among the directors. Unity, lightness and the team-spirit that was the characteristic of Loftleiðir - the Loftleiðir spirit - gave way for internal conflicts and wheelings and dealings.

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,

(MORE)

ÞULUR (cont'd)
Loftleiðaandinn, vék fyrir innbyrðis togstreitu og baktjaldamakki.

227 INNI. HEIMILI BJÖRNS THEODÓRSSONAR

Björn í eldhúsinu.

Sigurður Helgason á skrifstofu sinni.

BJÖRN THEODÓRSSON
The Loftleiðir people who were on Alfreð's side concluded that Sigurður had mayby betrayed them and started working with the other company at that time. But it was a new company so it was not possible to make partisan politics on how to run the company. Each and everyone had a choice on what issues he chose to support.

Loftleiðamenn sem voru með Alfreð töldu að Sigurður hefði kannski svikið þá og farið að starfa með Flugfélagsmönnum á þeim tíma. En það var auðvitað komið nýtt félag, þannig að það var ekki 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.

228 INNI. SKRIFSTOFA

Jakob á skrifstofunni.

JAKOB F. ÁSGEIRSSON
The Loftleiðir people became completely powerless at the merger and even though a member of their team became a manager of the united company, a literal purge took place where the old Lotfleiðir team was systematically gotten rid of. And the last one to go was Alfreð Elíasson, who was at that time rather ill, and was perhaps not in
(MORE)

JAKOB F. ÁSGEIRSSON (cont’d)
shape to be in the forefront of the company, but the attack against him was truly repulsive. He’s escorted out of the Loftleiðir office building and once outside he asks himself: "What has happened, where is my company?"

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