

Kvikmyndir Ný heimildarmynd um sögu Alfreðs Elíassonar og Loftleiðir vekur margar spurningar

Orrustan um Loftleiðir

KVIKMYNDA-
RÝNI

Ný heimildarmynd um sögu Alfreðs Elíassonar og Loftleiða er áhugavert innlegg í umræðuna um flugsögu Íslands sem er einhver áhugaverðasti kaflinn í atvinnusögu Íslendinga.

SIGURÐUR MÁR JÓNSSON
siggi@vb.is

Saga flugsins á Íslandi er sveipuð ævintýraljóma og það kemst ágætlega til skila í heimildarmynd Sigurgeirs Orra Sigurgeirssonar um sögu Alfreðs Elíassonar og Loftleiða sem var frumsýnd í síðustu viku. Þar er farin sú leið að segja sögu þessa merka félags í gegnum ævi frumherjans Alfreðs Elíassonar (1920-1988) en Jakob F. Ásgeirsson gaf út bók um hann árið 1984 og er Jakob áberandi í viðmælendahópi myndarinnar enda mikið sótt til bókarinnar.

Saga Loftleiða og þeirra manna sem að félaginu komu er skemmtileg, áhrifarík og jafnvel dramatísk. Myndin gerir þessu öllu góð skil og hefur áhugavert myndefni verið dregið saman þar sem innskot viðmælenda takast á við eldri myndbrot. Þessu er ágætlega fléttað saman, sérstaklega framan af þar sem frásögnin er kraftmikil og upplýsandi og er gaman að hlusta á frásagnir nestora íslenska flugsins, manna eins og Magnúsar Guðmundssonar, Smára Karlssonar og Dagfinns Stefánssonar sem voru með íslensk flugskírteini nr. 9, 10 og 26. Einnig er fróðlegt að hlusta á frásögn þeirra Olsen-bræðra sem störfuðu náíð með Alfreð á sínum tíma. Sömuleiðis er fengur að heyra í þeim Einari Ólafssyni, Jóhannes Einarssyni, Arngrími Jóhannssyni og Eyjólfri Haukssyni sem komu meira að rekstrinum.

Sameining eða ekki sameining

Í seinni hluta myndarinnar er miklum tíma varið í átök þau sem urðu um sameiningu Loftleiða og Flugfélags Íslands sem endanlega varð að veruleika árið 1976. Samein-



Frumherjinn mikli, Alfreð Elíasson.

ingarhlutföllin hafa ávallt verið meðhöndluð sem svik af Loftleiðamönnum og það er margt sem styður að ekki hafi verið gætt sanngirni. Þau vinnubrögð sem þar voru viðhöfð þættu sérstök í dag en sjálfsagt hafa Loftleiðamenn gert mistök að hafa ekki áfrýjunarklásúlu í samningnum.

Við uppgjör þessara mála er farið hörðum orðum um Sigurð Helgason sem starfaði með Alfreð við stjórn Loftleiða frá árinu 1953. Sömuleiðis er farið ómjúkum höndum um Flugfélag Íslands og stjórnendur félagsins. Frásögnin er hlutdræg og höfundur gerir

lítið til að breiða yfir það enda kemur skýrt fram að myndin er unnin í náiinni samvinnu við fjölskyldu Alfreðs. Höfundur myndarinnar tók þó fram í inngangserindi að ekkert hefði verið gert til að hafa



ahrít á trasognina en augljóst er að einhver innri ritstýring ræður för. Það hefði án efa styrkt frásögnina ef einhver gagnrýnisatriðanna hefðu verið borin undir „hitt“ liðið. Þess má geta að fyrir nokkrum árum kom út heimildarmynd um sögu flugsins á Íslandi þar sem Sigurður hafði hönd í bagga. Þar er atvikum lýst með talsvert öðrum hætti.

Sá er þetta skrifaði tók líklega síðasta viðtalið sem tekið var við Sigurð í Áramótatímarit Viðskiptablaðsins. Þar var fjallað meira um þá hlið sem snéri að rekstrinum en sést í myndinni. Þar kom fram að stjórnendur félagsins urðu einnig að sýna úrræði á sviði fjármála og var ársreikningur félagsins lengst af gerður í Bandaríkjadöllum að kröfum þarlanda endurskoðenda. Að sjálfsgöðu var einnig gerður ársreikningur í íslenskum krónum en Sigurður sagði að spurning væri á hvorum væri tekið meira mark enda gengissveiflur einnig miklar þá. „Í miklu umröti í efnahagsmálum og stökkbreytingum í verðbólgu, svo og gengisbreytingum, var oft mikill munur á þessum ársreikningum. Við tókum oft meira mark á bandarísku reikningunum en þeim íslenska af þessum sökum.“

Fyrsta útrásarfélagið

Frá atvinnusögulegu sjónarmiði er saga Loftleiða ákaflega merkileg. Það er ekki að ástæðulausu að félagið hefur verið kallað fyrsta útrásarfélagið og umsvif og velta Loftleiða, þegar best lét á seinni hluta sjötta áratugarins og á þeim sjöunda, var undraverð en um 90% af tekjum félagsins komu erlendis frá. Félagið dró mikinn gjalddeyri inn í landið og borgaði góð laun og hafði veruleg áhrif á íslenskt viðskiptalíf. Um leið jók það trú Íslendinga á að þeir ættu erindi í alþjóðleg viðskipti.

Það er gaman að fylgjast með því hvernig félagið þróast frá því að vera sniðið utan um flugáhuga nokkurra frumherja í að verða stórveldi í flugi á Norður-Atlantshafi. Ef marka má myndina stóð félagið og féll með Alfreð, sem auðvitað verður að teljast óskynsamlegt sé það rétt. En vissulega var hann aðeins hálfur maður eftir að hann veiktist og það hafði mikil áhrif á rekstur félagsins. Ævisöguhöfundur Alfreðs, Jakob F. Ásgeirsson, sagðist í samtali við blaðamann vera sannfærður um að ævintýrið hefði staðið og fallið með Alfreð. „Ef Alfreð hefði ekki veikt hefðu Loftleiðamenn bara breytt um kúrs, sinnt leiguflugi meira o.s.frv. og þannig

lifað af þær þrengingar sem voru í vændum. En við stjórninni tóku menn sem hugsuðu á hefðbundnari nótum en Alfreð og hið sameinaða félag átti í miklu basli næstu 10-15 árin.“ En að sjálfsgöðu er þetta umdeilanlegt. Sú frásögn er lýtur að þessu er talsvert einfölduð enda má segja að breytingar í alþjóðlegum flugrekstri hafi haft mikil áhrif á samkeppnisstöðu félagsins. Þá, eins og nú, halda menn að allra skýringa sé að leita á Íslandi. Vissulega verður að gæta þess að Loftleiðir nutu þess



Mynd Sigurgeirs Orra er áhugavert innlegg í flugsögu landsins.

að starfa utan IATA (Alþjóðasamband flugfélaga) og nýttu sér það til fulls. Þegar sá rammi féll breyttist samkeppnisstaðan á skömmum tíma en Sigurður Helgason sagði í áður nefndu viðtali að eftir 1970 hefði ríkt upplausnarástand í flugheiminum. Það var hans skoðun að sameining Loftleiða og Flugfélags Íslands hefði ekki verið umflúin. Hvað sem rétt er í því þá reyndist sameiningin erfið og óvíst að hún hafi verið rétt skref út frá samkeppnislegum sjónarmiðum. Um leið hefur hún orðið mönnum áminning um að erfitt getur verið að sameina félög sem hafa átt í harðri samkeppni um árabíl.

Flug frá Lúxemborg

Í myndinni er talsvert fjallað um flugrekstur Íslendinga frá Lúxemborg og Alfreð sagður hvatamaður þess að hefja flug þaðan. Það reyndist gæfuspör en áhugavert hefði verið að fá ítarlegri frásögn en rekstur Cargolux. Eins snjallir og Loftleiðamenn voru við stofnun þess þá virðast þeir hafa spilað eignarhaldinu úr höndum sér þegar á móti blés. Má vera að eiginfjárstaða félagsins hafi ekki verið nógu sterk til að halda utan um Cargolux-hlutinn en um það er ekki fjallað í myndinni.

Mikill fengur er að myndefni og frásögnin um Geysisslysið og björgun Þrístins ofan af fjallinu en það væri tilefni sérstakrar myndar, svo ævintýrleg er hún. Sú saga sýnir betur en flest annað áræðni Alfreðs Eliassonar og þeirra manna sem störfuðu með honum. Hún sýnir einnig að Ísland er að mörgu leyti kjörið land til að halda úti alþjóðlegum flugrekstri eins og komið hefur á daginn síðar.



Cloudmaster

Árið 1959 keyptu Loftleiðir fyrstu vélina sína af gerðinni Douglas DC-6B Cloudmaster. Vélina hafði einkennisstafina TF-LLA og var var skírð Leifur Eiríksson í höfuðið á hinum merka sæfara frá víkingaöld. Alls eignaðist félagið fimm slíkar flugvélar og voru þær allar keyptar af flugfélaginu Pan American World Airways, eða Pan Am. Þetta voru miklir vinnuhestar og notkun þeirra hafði mikil áhrif á framþróun Norður-Atlantshafsflug félagsins. Þessar vélar, sem tóku 85 farþega, voru með jafnbrýstibúnaði og voru mun hraðflægari en Skymaster-flugvélar sem félagið var með í notkun.



Hótel Loftleiðir

Á sjöunda áratugnum ákváðu stjórnendur Loftleiða að hefja byggingu hótels í Vatnsmýrinni sem var byggt fyrir eigið fé. Á þeirra tíma mælikvarða var byggingarhraði Loftleiðahótelsins ævintýrlegur því aðeins liðu 16 mánuðir frá því að framkvæmdir hófust uns hótelíð var fullbúið og tók á móti gestum. Húsið var um 1400 fermetrar og hótelherbergin voru 108, þannig að hótelíð gat hýst á þriðja hundrað gesti. Skrifstofur félagsins voru einnig þarna.

Skymaster

Fyrstu árin ráku Loftleiðir aðeins innanlandsflug frá Reykjavík-urflugvelli en 1947 hófst millilandaflug til Kaupmannahafnar með Douglas DC-4-vél (C-54) Skymaster. TF-RVH Hekla kom til landsins árið 1947. Ári síðar bættist önnur slík vél í flugflota félagsins TF-RVC Geysir. Loftleiðir var í samkeppni við Flugfélag Íslands um innanlandsflugið um árabíl, félögin höfðu sín áhrifasvæði en samkeppni var samt mjög hörð á milli þeirra. Það var snemma árs 1952 að stjórn Loftleiða ákvað að hætta innanlandsflugi og stunda eingöngu millilandaflug.



Canadair CL 44D-4

Tímamót urðu í sögu Loftleiða árið 1964 þegar félagið tók í notkun fyrstu vél sína af gerðinni Canadair CL 44D-4. Þetta voru langdrægar og hraðfleygar skrófuþotur sem tóku 160 farþega. Tveimur árum síðar var fyrsta vélin af lengri gerðinni CL-44J tekin í notkun. Þessi lengri útgáfa CL-44 gat borið 189 farþega og var um tíma stærsta farþegaflugvél í áætlunarflugi á Norður-Atlantshafsleiðum, að því er kemur fram í Flugsögu Íslands.

