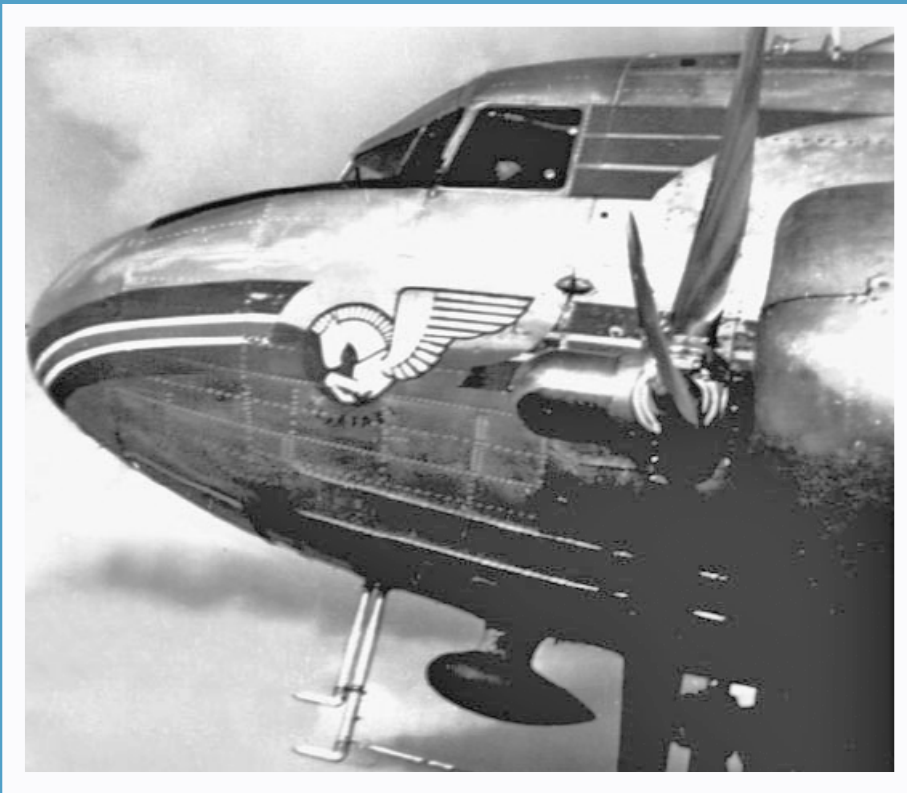


# TÍMAFLAKK

með Markúsi

1. hefti

Maí 2019



**Sendill  
á  
fljúgandi  
ferð**

Markús Örn Antonsson stiklar á stóru



# REIÐHJÓL

fyrir  
**KARLA**  
og  
**KONUR**

Hin heimskunnu „MÖVE“ reiðhjól höfum við nú aftur fyrirleggjandi. „MÖVE“ reiðhjólin eru sterk, falleg og ódýr. — Með hverju hjóli fylgir án nökkurs aukakostnaðar: ljósaútbúnaður, bjalla, handbremsa og bögglaberi.

**Verð kr. 995.00** Sendum gegn póströfu hvert á land sem er

***Dráttarvælar h.f.***

HAFNARSTRÆTI 23 — SÍMI 81395

**Með Föxunum  
milli landa**

**FLUGFÉLAG ÍSLANDS**

AN

# Hjólað af stað

Þegar ég fór fyrst að muna eftir mér hafði ég drunur frá flugvélahreyflum í eyrunum liðlangan daginn. Flugvélar voru við eldhúsgluggann að búa sig undir flugtak á enda stuttu flugbrautarinnar á Reykjavíkflugvelli, sem nú er gjarnan kölluð “neyðarbrautin”.

Við bjuggum í nokkur ár á Flugvallarvegi 6, í litlu braggahverfi fyrir neðan Laufásveg, þar sem saman voru komnir iðnaðarmenn og verkamenn ásamt fjölskyldum sínum. Lítill en samstæður hópur sem í bland við lífsbaráttuna varð sérfróður um hina öru framþróun í flugmálum landsmanna. Við krakkarnir gláptum á „litlu karlana“ í stjórnklefum flugvéllanna, en þannig litu flugmennirnir út í fjarlægð í augum okkar sem stóðum þétt við ryðgaða gaddavírsgirðinguna og horfðum á. Í júní 1947 var svo kominn sindrandi risafugl í hópinn á svæði Loftleiða skammt frá, millilandaflugvélin Hekla, sem ég fékk að skoða eftir að formlegri móttökuathöfn lauk. Nánast allir íbúar hverfisins fylgdust líka með þeim ósköpum sem á gengu þegar fyrstu þrýstiloftsflugvélnar sem til landsins komu sýndu listir sínar og flugu á ofsahraða vestur yfir bæinn árið 1948.

Allt sem tengdist flugi var okkar mál, krakkanna sem milli flugtaka týndum peningablóm og pössuðum okkur á stingublómunum áður en við ösluðum í pollinum undir brú á Flugvallarveginum, sem þá lá yfir skurð í mýrinni. Svo var farið að leika sér í braki úr herflugvélum neðarlega í Öskjuhlíðinni. Þessi bernskuáhrif í nálægð við flugið hafa varað alla tíð og haldið við lifandi áhuga á því sem markverðast hefur gerst innan þessarar heillandi atvinnugreinar.



*Sendillinn gerir við sprungið dekk á ökutæki sínu - og svo var hjólað áfram.*

Í ár er þess minnst að 100 ár eru liðin síðan flugvél hóf sig fyrst til flugs á Íslandi, einmitt í Vatnsmýrinni, skammt frá flugvallarsvæðinu sem síðar varð. Þegar hálf öld var liðin frá þeim viðburði árið 1969 gerði ég sjónvarpsþátt ásamt vini mínum og starfsfélagi Ólafi Ragnarssyni um flug á Íslandi í 50 ár. Þar var m.a. rætt við helstu frumherjana í íslenskum flugmálum og hafa þau samtöl verið góð heimild síðar meir. Sjálfur hef ég tengst fluginu með óbeinum hætti af ýmsu tilefni.

Minnisstæðast, og um leið afar skemmtilegt og uppörvandi, var tímabilið þegar ég starfaði sem sendisveinn hjá Flugfélagi Íslands. Þar naut ég þess að kynnast flugtækninni og frumherjaandanum í fluginu um miðbik 6. áratugarins. Þær minningar eru einvörðungu heiðskírar, eins og ég hefði flogið ofar skýjum allan tímann. Þess vegna kom mér til hugar að skrá þær niður. Síðan fékk ég þá hugdettu að leyfa öðrum að fylgjast með upprifjuninni, ef þeir svo kysu. Þannig varð til þetta fyrsta hefti í ritröðinni „Tímaflakk með Markúsi“, rafrænt “fríblað” sem ég skrifaði og hannaði í svipuðum stíl og tímaritin litu út í gamla daga.

MÖA



Það var þungbúið loft en þurrt í veðri þennan júnimorgun 1955, sem átti eftir að verða eitt votviðrasamasta sumar í manna minnum hér sunnanlands. Nýorðinn 12 ára settist ég upp á Mövehjólíð og steig það hraðar og í takt við æ vaxandi hjartslátt sem orsakaðist af eftirvæntingu vegna þess sem í vændum var. Síðar gerði ég mér grein fyrir að þessi morgunsprettur og skemmtileg lífsreynslan sem fylgdi á eftir hafði mun meiri mótandi áhrif á viðhorf mín og áhugamál til frambúðar en nokkurn hefði getað grunað.

# Rigningasuma



*Flugvallarsvæðið var opið og ég varði löngum stundum við að skoða flugvélar og taka af þeim myndir eins og þessa af Gljáfaxa og Snæfaxa árið 1954.*

Þetta var fyrsta morgunferðin af mörgum á hjólinu um Bústaðavegin, niður Hafnarfjarðarveginn og Hringbraut og síðan um Njarðargötu suður í Skerjafjörð, framhjá Tívoli-skemmtigarðinum og út í flugafgreiðslu Flugfélags Íslands á Reykjavíkflugvelli. Þar átti ég að mæta til viðtals við Hilmar Sigurðsson, deildarstjóra innlandsflugsins, og að samtalinu loknu yrði væntanlega afráðið hvort ég fengi starf sendisveins hjá félaginu þetta sumar. Það var Sigvaldi Búi Besson, fjölskylduvinur úr braggahverfinu forðum, nú búsettur í Smáibúðahverfinu ásamt fjölskyldu sinni, sem beindi mér á fund Hilmars.

Búi var starfandi á trésmíðaverkstæði Flugfélagsins og vann m.a. annars að sífelldum viðbyggingum og endurbótum á afgreiðsluhúsnæði félagsins, sem upphaflega var byggt árið 1949. Hann hafði haft spurnir af væntanlegri ráðningu í sendisveinsstarf og kom mér á sporið eftir samtöl við yfirmenn félagsins. Hilmar Sigurðsson tók mér ákaflega vel og ákveðið var að ég mætti til vinnu morguninn eftir. Hann kynnti mig fyrir samstarfsfólki sínu í skrifstofuálmunni, þeim Guðrúnu Kristinsdóttur, ritara Arnar Ó. Johnson forstjóra, Páli Þorsteinssyni, gjaldkera og Unni Gunnarsdóttur, aðstoðarmanni hans og

síðar flugfreyju sem og Sigurði Matthíassyni, deildarstjóra millilandaflugsins og Björgu Hafsteinsdóttur, ritara hans. Ég var í sjöunda himni þegar ég hjólaði til baka heim á leið, og nú var hjólið stigið með erfiðismunum upp í móti í hinni fyrstu af mörgum kvöldferðum austur Hringbraut, upp Hafnarfjarðarveg og inn í Bústaðahverfi.

# rið '55

Morguninn eftir tók alvaran við. Ég fór með skjalatösku á milli skrifstofanna á flugvellingum og spurði “Er nokkuð í bæinn?” Hjá Guðrúnu Kristinsdóttur, ritara forstjórans, tók ég flugáætlun morgundagsins og þarnaesta dags, sem hún vélritaði á hverjum morgni með kalkipappír í nægilega mörgum eintökum fyrir morgunblöðin fjögur. Auk þess voru oft bréf frá forstjóranum til hinna ýmsu deilda. Á borðinu hjá Guðrúnu lá skrifblokk einkaritarans með dularfullum táknum, sem greinilega voru krotuð í miklum flýti. Guðrún hraðritaði nefnilega bréfin, sem Örn forstjóri las henni fyrir. Hlutverk mitt var fyrst og fremst að fara með gögn á milli skrifstofanna á flugvellingum og söluskrifstofu félagsins í húsi Ingibjargar Johnson í Lækjargötu 4 eða bókhaldsdeildarinnar, sem þá var til húsa í Búnaðarbankahúsinu í Austurstræti en flutti skömmu seinna inn á efstu hæðina í húsi niðursuðuverksmiðjunnar Matborgar og Lithoprents á Lindargötu 46, við Frakkastígshornið. Þar hafði líka aðsetur Njáll Símonarson, blaðafulltrúi félagsins. Síðar þetta sumar opnaði félagið afgreiðslu fyrir flugfragt á Hverfisgötu 54 sem varð einn af föstum viðkomustöðum á þessum hringferðum mínum um bæinn. Frakkastígurinn var brattur og strembinn viðureignar þannig að

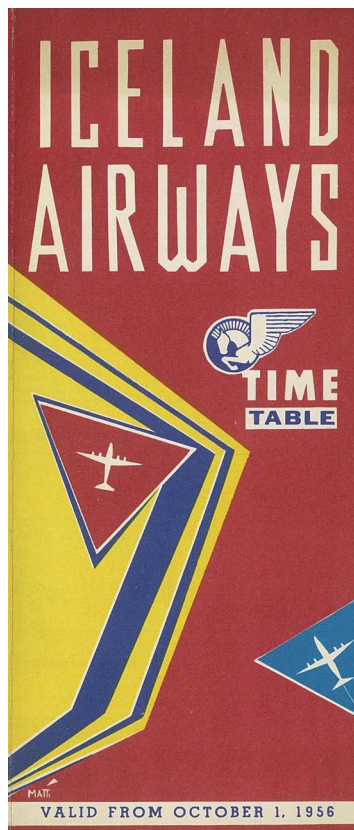
mér tókst ekki alltaf að stíga hjólið alla leið upp á Skólavörðuholt og varð að leiða það síðasta spölinn. En þeim mun ljúfara var það að láta sig líða þægilega niður Njarðargötuna og reyna lítið á sig við að stíga pedalana suður Vatnsmýrina, út á flugvöll. Það var Haraldur Helgason, bílstjóri á vöru- og pósthúsningsabíl Flugfélagsins, sem fór með mér fyrstu hringferðina á milli þessara staða til að kynna mig fyrir fólki og setja mig inn í starfið. Haraldur var kátur og skemmtilegur. Þar að auki þótti hann býsna hreinskiptinn í viðskiptum við jafnt háa sem lága. Það gustaði af honum þegar hann birtist sem sviptivindur inni í móttökudeild Pósthússins eða tollafgreiðslu flugfragtar inni í porti Hafnarhússins. Þangað átti ég líka oft erindi á hjólinu með farmbréf af flugvellingum og einnig á afgreiðslu tollstjóra í Arnarhvoli.

Halli var óspar á að segja mönnum meiningu sína um hvaðeina og umgekkst yfirmenn sína sem jafningja. Af einhverri ástæðu var hann meðal samstarfsmanna hjá Flugfélaginu kallaður Halli bakari. Allir þekktu Halla. Hann hafði áður starfað við hleðslu og hreinsun flugvélanna og var mjög trúr félaginu. Tilsvör hans voru oft sérstæð og bráðfyndin. Þegar mikið var að gera í flugafgreiðslunni svaraði hann iðulega í símann á sinn sérstaka hátt. Minnisstætt var þegar hann þurfti að gera konu úti í bæ grein fyrir því að ekki yrði hægt að fljúga til Vestmannaeyja vegna sterks hliðarvinds þann daginn: “Frú mín góð. Þar eru átta vindstig þvert á braut. Það er beina leið í Drottins skaut” og vitnaði þar í útfararsálm Matthíasar Jochumssonar, “Ó, þá náð að eiga Jesú”.

Þetta mikla rigningasumar fórum við Halli marga ferðina saman í sendiferðabílnum í bæinn og út á flugvöll, því að ótækt þótti að sendillinn væri á ferðinni á hjóli og yrði margsinnis gegndrepa í úrhellisrigingu dag eftir dag. Á þessum ferðum söng Haraldur úrval óperuaría fyrir mig með sinni skæru og kröftugu tenórröddu. Leið ekki á löngu áður en við tókum saman þekktu dúetta í bílferðum okkar eftir Njarðargötunni. Oftast var verið að



*Áhöfn Skymastervélarinnar Gullfaxes nýlent í Reykjavík í síðdegissól. Frumherjaandinn skein af hverju andliti hjá starfsfólki Flugfélags Íslands.*



*Prentuð flugáætlun 1956, hönnuð í abstrakt-stíl. Hún bar með sér að áfangastöðum Flugfélags Íslands fjölgaði ár hvert.*

flytja fragt í bæinn. Hana sóttum við í bragga vöruafgreiðslunnar nyrzt á flugvélastæðinu, þar sem þeir öðlingarnir Ulrich Richter og Ormur Ólafsson störfuðu við móttöku og afhendingu vörusendinga. Flugvélastæðið var ógirt og menn óku því bílum upp að afgreiðslunni til að sækja eða afhenda pakka. Það ríkti alltaf mikil gamansemi í bragganum hjá Úlla og Ormi. Þeir ræddust eiginlega við í kviðlingum liðlangan daginn enda hagrýðingar góðir og virkir í starfi Kvæðamannafélagsins Iðunnar. Ormur gegndi einnig því ábyrgðarmikla trúnaðarstarfi að hafa eftirlit með birgðum af áfengi, tóbaki og sælgæti, sem veitt var og selt um borð í millilandavélunum.

Mikill hugur var í Flugfélagsmönnum árið 1955. Millilandaflugið var í örur vexti um leið og áfangastöðum fjölgaði. Flogið var tvo daga í viku til Kaupmannahafnar og einnig til Bretlands. Skymastervélarinnar Gullfaxi og Sólfaxi voru stöðugt í ferðum og fluttu 60 farþega hvor. Þá tók flugið til Kaupmannahafnar tæpar sjö klukkustundir án millilendingar. Stundum var farið fram og til baka samdægurs og eins og á leiðinni Reykjavík-Glasgow eða London. Einnig voru Osló og Stokkhólmur fastir ákvörðunarstaðir einu sinni í viku. Sumarið 1956 voru farnar fjórar ferðir í viku til Kaupmannahafnar, tvær til Hamborgar í framhaldi af Kaupmannahafnarfluginu, tvær til Glasgow og London og ein til Osló. Í leiguflugi var m.a. farið með fáeina íslenska ferðahópa til Spánar og Parísar. Það var dýrt að fljúga á milli landa. Fargjaldið milli Reykjavíkur og Kaupmannahafnar var 1600 krónur aðra leiðina en 2880 báðar leiðir. Til samanburðar má geta þess að mánaðarlaun gagnfræðaskólakennara voru 2700 kr. Hins vegar var flugfargjaldið aðra leiðina til Akureyrar 300 kr. en það kostaði 170 kr. að keyra með Norðurleið.

Einstakt og alþjóðlegt andrúmsloft ríkti á flugvellinum þegar millilandavélarinnar voru að leggja í hann kl. 8.00 eða 8.30. Ævintýrabragur var yfir þeim stundum og þær létu ungan og áhugasaman sendisvein ekki ósnortinn. Fáni

félagsins blakti við hún. Sömuleiðis íslenzki fáninn og einnig fánar landanna sem flogið var til í það skiptið. Auðvitað óskaði maður sér að vera í hópi þeirra sem höfðu aðstæður til að láta drauminn um heimsókn til fjarlæggra landa rætast. Sendillinn vildi gjarnan vera í sporum jafnaðra sinna, sem voru að fara í utanferð með foreldrum. Það var þó fjarlægur draumur flestra á þeim tíma.

Mikil mannþröng myndaðist í afgangslunni og spenna var í loftinu. Fyrir marga var þetta í fyrsta sinn sem haldið var loftsins vegu landa í milli. Tiltrú almennings á flugsamgöngum fór vaxandi eftir áföllin um og eftir 1950 þegar nokkrar farþegaflugvélar fórust í innanlandsflugi með miklum mannskaða fyrir lítið samfélag. Svo týndist Geysir, millilandavél Loftleiða á Vatnajökli. Slæmar fréttir fyrir flugið. En nú var lagður grunnur að þessum nýja ferðamáta, sem gjarnan var sagður bera af í samanburði við siglingar farþegaskipanna, sem hálfum öðrum áratug síðar áttu eftir að lúta í lægra haldi fyrir fluginu. Það þótti ævintýri líkast að sigla með Gullfossi, flaggskipi Íslendinga, til Kaupmannahafnar. En sigling með honum frá Reykjavík stóð frá hádegi á laugardegi til fimmtudagsmorguns með viðkomu í Leith í Skotlandi. Ferðaskrifstofa ríkisins og einkafyrirtæki í ferðaþjónustu, sem áttu reyndar erfitt uppdráttar vegna samkeppni við ríkisfyrirtækið, fóru gjarnan með ferðahópa á Gullfossi og fluttu langferðabíla með til Skotlands eða Kaupmannahafnar og þaðan var ekið um Norðurlönd eða niður til Mið-Evrópu í “sjö landa sýn”. Fargjald með Gullfossi til Kaupmannahafnar var um 1300 krónur aðra leið á 1. farrými. Það var líka hægt að sigla til Hafnar fyrir 530 krónur á 3. farrými með hinni traustu Dronning Alexanderine, sem var í eigu Sameinaða gufuskipafélagsins danska, DFDS.

“Flugfélag Íslands tilkynnir brottför til Kaupmannahafnar. Det er afgang til København”, var tilkynnt stuttaralega í hátalarakerfi flugafgreiðslunnar. Nokkru áður var áhöfn vélarinnar komin um borð, flugstjórinn,

aðstoðarflugmaður, vélamaður og maður með hið sérkennilega starfsheiti NAVRO, sem varð til þegar störf lofskeytamanns og siglingafræðings höfðu verið sameinuð skömmu áður. Í farþegarýminu tóku tvær flugfreyjur brosandir og elskulegar á móti væntanlegu samferðafólki sínu. Það var tilkomumikið að sjá þessa stóru, fjögurra hreyfla farkosti í morgunsólinni þegar glampaði á silfurlita vængi og skrokk. Flugstjórinn hafði opinn hliðarglugga til að kallast á við starfsmennina á stæðinu, sem aðstoðuðu við brottförina.

Allt var orðið klárt og óhætt að ræsa hreyflana fjóra. Það voru gefin merki með fingrum og handahreyfingum. Og nú héldu menn niðri í sér andanum. “Skyldi vélin fara í gang?”. Hreyflarnir voru oft lengi að taka við sér. Hlaðmaður með slökkvitæki stóð í viðbragðsstöðu ef ske kynni að eldur kæmi upp inni í hreyflinum og breiddist út. Oftar en ekki stóð að minnsta kosti einn af fjórum hreyflum eitthvað á sér í uppstartinu, hikstaði og hóstaði mikinn svona snemma að morgni eftir aðgerðarleysi næturinnar. Eins og reykingamaður. Skrufan tók að kippast til með rykkjum, hálfhring í einu. Snerist svo hægt og letilega og allir biðu spenntir eftir að eitthvað meira gerðist. Kannski tók mótörinn alls ekki við sér og neitaði að fara í gang eftir langa tilraun. Þá var gert hlé en síðan byrjað upp á nýtt. Á endanum tókst þetta oftast og hreyflarnir fóru í gang hver af öðrum með miklum gný og látum. Lagðist þá gjarnan mikill, bláhvítur reykjarmökkur eins og skýbólstri um væng vélarinnar og aftur fyrir hana. Oft stóðu eldglæringar út úr útblástursrörum á hreyflunum þegar þeir tóku við sér fyrir alvöru og fóru að snúast með ofsahraða, allir fjórir, 1450 hestöfl hver. Brá þá mörgum í brún úr venslaliði farþeganna sem voru mættir á flugvellinum til að kveðja og fylgjast með. Svo heyrðist ekki mannsins mál á stæðinu fyrir samstilltum drunum úr hreyflunum. Eftir stutta stund var nefhjólina snúið með litlu stýri, sem flugstjórinn hafði til hliðar við sig í stjórnklefanum. Það ískraði í bremsunum meðan vélinni var snúið á stæðinu



*Vel heppnuð gangsetning hreyfla, sem jafnan var beðið með eftirvæntingu.*



*Skilti utan á skrifstofu Flugfélagsins í Lækjargötu 4.*



*Margar ritvélarnar á skrifstofum í bænum voru komnar vel til ára sinna.*

en síðan var gefið í og Skymastervélinni, eða “Skæjaranum” sem svo var jafnan nefndur í daglegu tali, var ekið hægt og silalega út af flugvélastæðinu með rokhviðum frá hreyflunum, sem stóðu upp á áhorfendur við afgreiðsluna þannig að hattar og húfur tókust oft á loft. Vélinni var ekið út á brautarenda, þar sem hún stóð kyrr dágóða stund meðan hreyflarnir voru prófaðir og „hitaðir upp“ hver um sig og þandir til hins ítrasta, síðast allir saman af miklu affi áður en allt var sett á fullt og bremsunum sleppt. Og nú magnaðist spennan á ný: “Skyldi vélin yfirleitt komast á loft?” Stundum voru skilyrði þannig að lítið sem ekkert var eftir af brautinni, þegar fullhlaðnar millilandavélarnar hófu sig til flugs, beygðu í átt til Bláfjalla og hækkuðu sig hægt og rólega upp í venjulega flughæð sem var um 9.000 fet, rétt yfir algengri skýjahæð hér á norðurslóðum.

Brautirnar á Reykjavíkflugvelli voru styttri þá en nú. Óhöpp voru blessunarlega fá en þó voru dæmi þess að litlu munaði. Skymastervél Loftleiða tók með sér gaddavirsgirðingu á leið inn á braut til landingar og Flugfélagsvél lenti næstum úti í skurði í flugtaki án þess að nokkurn sakaði þegar hún brunaði út af rétt fyrir sunnan gatnamótin á Hringbraut og Njarðargötu.

Þegar þessu morgunævintýri í flugafgreiðslunni var lokið tóku við annir dagsins. “Er eitthvað í bæinn?” spurði sendisveinninn inni á skrifstofunum og fyllti skjalatöskuna af pappírurum. Handfanginu á töskunni var svo smeygt upp á stýrið á reiðhjólinu og haldið af stað. Á fyrsta viðkomustað í Lækjargötu 4 var líflegt og annasamt. Þar var Einar Pálsson forstöðumaður, áður en hann fluttist utan til að veita skrifstofu félagsins í Kaupmannahöfn forstöðu. Vilhjálmur Guðmundsson, sem síðar varð forstöðumaður í Kaupmannahöfn var þarna líka. Einnig verðandi hjón, þau Birgir Ólafsson og Dóróthea Björnsdóttir. Sömu leiðis Jafet Sigurðsson, Unnur Ketilsdóttir, síðar flugfreyja. Stella Friðriksdóttir, Ragnar



Guðmundsson, síðar starfsmaður Sameinuðu þjóðanna, og Pröstur Laxdal, sem þá var læknanemi. Var þetta minnisstæður og skemmtilegur hópur. Það var venjan að ég hlýpi út í Landsímahús við Austurvöll með skeyti til útlanda fyrir afgreiðsluna í Lækjargötunni. Í skeytunum voru pantanir til flugfélaga erlendis á framhaldsflugi fyrir farþega sem flugu út með vélum Flugfélags Íslands. Eða bókun á hótलगistingu. Hver pöntun var vélrituð á símskeytaeyðublað og hvert skeyti skráð í afgreiðslubók, sem ég afhenti stúlkunum í afgreiðslunni á jarðhæðinni í Landsímahúsinu. Þær kvittuðu svo í bókina til staðfestingar á móttöku skeytis. Staðfestingarskeyti á farpöntuninni barst svo að utan daginn eftir. Símtöl til útlanda töldust til undantekninga en vegna flugrekstrarins, sem náði til annarra landa og krafðist samráðs við aðila utanlands og skjótra aðgerða, voru þau sennilega óvíða jafntíð og hjá Flugfélaginu. Gjaldskráin var himinhá og símsambandið var afar misjafnt enda var um radiósímsamband að ræða, sem var háð truflunum af ýmsum toga í háloftunum, m.a. frá sólgosum. Þegar talað var til útlanda þurftu menn að öskra í símtólið þannig að heyrðist um öll hús.

Af öðrum föstum viðkomustöðum mínum voru heimsóknir í bókhaldið alltaf áhugaverðar. Þar var Sigurbjörn Þorbjörnsson, síðar ríkisskattstjóri, í forsvari. Meðal starfsmanna hans voru Þórey Mjallhvit Kolbeins, sem var áhugakona mikil um esperanto, Torfi Magnússon, fyrsti bassi í kvartettinum Leikbræðrum að ógleymdri Svanfríði Sveinsdóttur, sem sýndi mér einstaka umhyggju og vináttu. Svanfríður, eða Swanie eins og hún var oftast kölluð, hafði ráðið til starfa í New York ung að árum á heimili fjölskyldu Ólafs Ó. Johnson, föður Arnar forstjóra Flugfélagsins. Síðan lá leið hennar til starfa við bandarískan banka og kom hún heim skömmu eftir stríðslok að lokinni 14 ára búsetu í New York. Hún hóf þá störf í bókhaldinu hjá Flugfélagi Íslands og vann þar fram yfir sjötugt. Á skrifstofu bókhaldsins kynntist ég skrifstofutækni

og lærði á reiknivélar og ritvélar, sem ég sat löngum við eftir vinnu og skrifaði auk þess í eigið tímarit, sem ég fjölritaði síðan í heimatilbúnum fjölritara með misjöfnum árangri. Þetta var starfsmannablaðið Faxi, sem birti stuttar frásagnir af starfsemi Flugfélagsins og ýmsan gagnlegan fróðleik sem ritstjórinn taldi að ætti erindi til lesendahópsins sem voru fyrst og fremst starfsmenn bókhaldsins! Njáll Símonarson, blaðafulltrúi og auglýsingastjóri félagsins hafði þarna aðsetur líka og sýndi útgáfustarfseminni samúð og stuðning.

Um þetta leyti var hafin útgáfa á Ratsjónni, starfsmannablaði Flugfélags Íslands, sem Baldur Jónsson, íslenzkufræðingur ritstýrði en hann var þá við háskólanám. Margvíslegar útréttingar vegna Ratsjárinnar komu mér í kynni við prentverk og útgáfustarfsemi. Meðal efnis í Ratsjónni voru stuttir kynningarpistlar um starfsmenn Flugfélagsins með lengstan starfsaldur. Þeim fylgdu andlitsmyndir, sem Halldór Pétursson teiknaði. Hann hafði vinnustofu á Túngötu 38 og þangað fór ég iðulega til að sækja myndir og fylgjast í leiðinni dálítið með störfum einyrkjans sem vann við að teikna ævintýralegar myndskreytingar fyrir barnabækur, auglýsingar eða þá skopmyndir af stjórnámálumönnum þess tíma fyrir gamanritið Spegilinn, sem var að eigin dómi “samvizka þjóðarinnar, góð eða slæm eftir atvikum”. Halldór átti líka heiðurinn að því að hafa teiknað “faxamerkið” vængjaða hestinn, sem tekið var í notkun sem félagsmerki Flugfélags Íslands í nóvember 1947 og málað á allar vélar þess. Um leið var ákveðið að flugvélunum yrðu gefin hestanöfn, sem öll hefðu endinguna „faxi”. Nöfnin valdi Brynjólfur Sveinsson, menntaskólakennari á Akureyri, og samdi hann skrá yfir á annað hundrað „faxes“-nöfn. Erindreksturinn vegna starfsmannablaðsins varð tilefni til tíðra heimsókna minna með handrit og prófarkir til Árna Valdimarssonar í Ísafoldarprentsmiðju, þar sem ég lærði heilmargt um tímaritaprentun. Ritstjórnarstefna Baldurs Jónssonar í Ratsjónni fól m.a. í sér áherzlu á að kynna starfsfólkinu



*Faxamerkið, sem Halldór Pétursson lismálari hannaði, sló í gegn 1947.*

• **Flugferðir** •

**Flugfélag Íslands**  
 Millilandaflugvélin „Sólfaxi“ fer til Glasgow og London kl. 08:00 í dag. Flugvélin er væntanleg aftur til Reykjavíkur kl. 23:45 í kvöld. Fer til Kaupmannahafnar og Hamborgar kl. 08:30 í fyrramálið. — Millilandaflugvélin „Gullfaxi“ fer til Oslo og Kaupmannahafnar kl. 11.00 í dag. Flugvélin er væntanleg aftur til Rvík kl. 19:15 á morgun.

**Innanlandsflug:** Í dag er ráðgert að fljúga til Akureyrar 3 ferðir, Egilsstaða, Fagurhólsmýrar, Flateyrar, Hólmavíkur, Horna fjarðar, Ísafjarðar, Kirkjubæjarklausturs, Vestmannaeyja 2 ferðir og Þingeyrar. — Á morgun: er ráðgert að fljúga til Akureyrar 3 ferðir, Blönduóss, Egilsstaða, Ísa fjarðar, Sauðárkróks, Siglufjarðar, Skógasands, Vestmannaeyja 2 ferðir og Þórshafnar.

*Flugfréttir í Dagbók Morgunblaðsins 23. júlí 1956. Það var verkefni mitt alla morgna að fara með tilkynningar um flugferðir morgundagsins og þar næsta dags á ritstjórnarskrifstofur dagblaðanna.*

íslenzk nýyrði í flugmálinu. Sem vonlegt var um nýja, alþjóðlega atvinnugrein moraði tungutakið um daglegar athafnir á flugvöllinum og rekstur flugvélna af enskuslettum. Flugmenn og flugvirkjar höfðu verið við nám eða störf í Bretlandi og Bandaríkjunum og öll tæknirit voru á ensku. Ein mikilvægasta starfsdeildin á flugvöllinum var t.d. alltaf kölluð “sörvisinn” (ground service). Strákarnir í sörvisnum höfðu m.a. þann starfa með höndum að aka dráttarvél milli flugvéla með undrataeki í eftirdragi sem tengt var við flugvélnar þegar ræsa átti hreyflana. Mér fannst apparatið hið dularfyllsta, ekki sízt vegna nafnsins á því. Það var aldrei nefnt annað en “eipjúið”, færanlegur straumgjafi til að koma hreyflunum í gang, skammstafað APU á ensku Auxiliary Power Unit. Þegar komið var í stjórnklefann var farið yfir “tékklistann” á ensku.

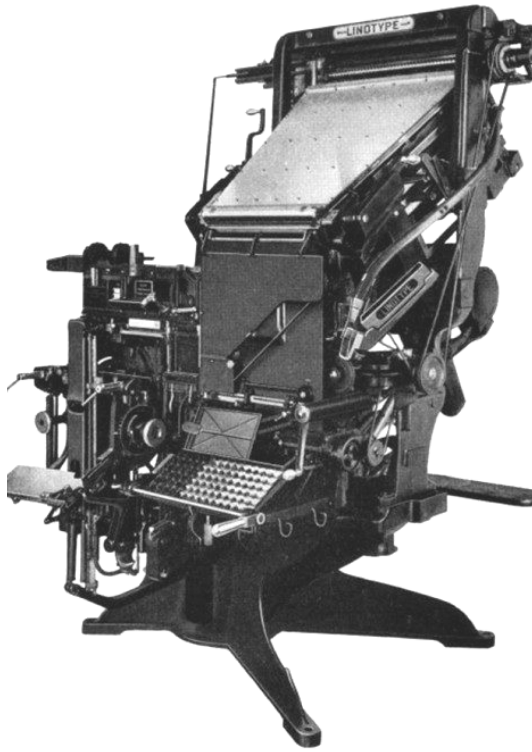
Smám saman var líka verið að íslenska samskipti milli flugmanna og flugumferðarstjóra í flugturninum og árið 1956 kom út nýyrðabók um flug, sem Halldór Halldórsson, dósent, hafði ritstýrt. Ýmsar tillögur hans og nýyrðanefndar þóttu nýstárlegar og myndnar en skutu smám saman rötum. Aðrar ekki, eins og t.d. *tvígildisfarseðill*, þ.e. miði fram og til baka eða “tur/retur” eins og gjarnan var sagt upp á dönsku. Orðið *tvímiði* fór að heyrast um þetta leyti og var auðlært en náði ekki þeirri útbreiðslu sem vænta mátti. Nokkur umræða stóð um tillögur nýyrðanefndarinnar. Hún lagði m.a. til að starfsmaður í sörvisnum yrði kallaður *vallarmaður*. Baldur Jónsson stakk hins vegar upp á orðinu *hlaðmaður*, sem starfaði á hlaðinu við að hlaða flugvélar. Síðar kom *hlaðfreyja* í stað “groundfreyja”. *Þyrla* eða *þyrlvængja* kom í stað helikopter. Hið óþjála orð *þrýstiloftsflugvél* var ávallt notað en í nýyrðasafninu kom fram tillaga um að kalla það fyrirbæri *þuru*. Ekki féll það í frjóan jarðveg en þess í stað varð orðið *þota* smám saman allsráðandi, þökk sé Högna Torfasyni, fréttamanni á Útvarpinu, sem skóp það nýyrði. Í hlaðdeildinni var lið vaskra ungra manna,

sem íklæddust gráum samfestingum í vinnunni og kepptu í fótbolta í hádeginu við lærlingana í flugvirkjun á planinu fyrir framan flugskýlið, norðan við flugafgreiðsluna, sem var aðalviðgerðaverkstæði félagsins en brann í eldsvoða í janúar 1975. Auk þessa voru formlegar knattspyrnuæfingar starfsmanna í félagi þeirra, Íþróttafélaginu Faxa, á KR-vellinum þrisvar í viku yfir sumarið. Faxi keppti við starfsmenn Loftleiða og SÍS og haustið 1956 kom knattspyrnulið hins þýzka Lufthansa í heimsókn. Margir hlaðmenn voru flugnemar í flugskólanum Þyti og lærðu á Piper Cub, Aercoupe eða Stinson. Nú voru þeir komnir í námunda við framtíðarstarfsvettvanginn. Þeir voru í stöðugum snúningum um flugvélahlaðið og strituðu án lyftibúnaðar við að hlaða flugvélnar farangri, vörum og pósti, eða óku dráttarvélum með flugvélar í eftirdragi til að koma þeim í skýli. Eitt af miður eftirsóknarverðum skylduverkum þeirra var að fara um borð í flugvélnar þegar þær voru nýlentar, setja upp risavaxna gúmmíhanzka og hafa á brott með sér stórar fötur úr klósettum vélanna. Í millilandavélunum voru föturnar um metri í þvermál og alldjúpar enda lagðist mikið magn til við notkun á langferðunum. Hlaðmaðurinn bar fötuna með innihaldinu út úr flugvélinni, niður tröppuna og upp á vagn sem síðan var ekið að rotþróarstút afsíðis við flugvélahlaðið sjálft. Þar voru klósettföturnar tæmdar og spúlaðar. Rösk liðsveit kvenna kom svo með hreingerningaáhöld til að þrifa vélnar hátt og lágt að innan, fægja rúður, fjarlægja notaða gubbupoka og setja nýja í staðinn þegar gert var klárt fyrir næstu ferð.

Strákarnir í hlaðdeildinni voru flestir 6 -7 árum eldri en ég en samt eignaðist ég ágæta kunningja í þeirra hópi. Það var meira að segja spennandi að sitja með þeim frammi í flugvélunum, þegar þeir voru að koma þeim inn í flugskýli ef spáð var roki. Sveinn Eiríksson var einn þessara ungu manna, sem var að safna flugtímum í flugskólanum og átti hlut í gamalli tvíþekju af Fleet Finch-gerð, sem skrásett var TF-KAM. Ég fór í flugtúra með

Sveini á „KAM-rinum“ eins og ég uppnefndi gjarnan þessa fornfálegu flugvél og margefldist í sannfæringu minni um að ég yrði flugmaður þegar fram í sækti. En ferðirnar urðu því miður færri með Sveini en ég hefði óskað, því að helgi eina í febrúar 1956 brá hann sér norður á flugvélinni til að heimsækja foreldra sína á Akureyri en lenti í þoku á Holtavörðuheidi í bakaleiðinni til Reykjavíkur með þeim afleiðingum að vélin brotlenti og var Sveinn talinn hafa látizt samstundis. Hann var aðeins 19 ára gamall. Ingi G. Lárusson var glaðvæg og skemmtilegur ungur maður, sem einnig starfaði sem hlaðmaður og leyfði mér oft að snuddast í kringum flugvélnar með sér. Hann stefndi að flugnámi og lauk því nokkrum árum seinna, en hóf fyrst í stað störf sem siglingafræðingur hjá Flugfélagi Íslands. Hann fórst 24 ára gamall með Viscountvél félagsins, Hrímfaxa, við Osló í apríl 1963.

Meðal fastra liða á verkefnalista sendisveinsins voru morgunheimsóknir á ritstjórnarskrifstofur árdegisblaðanna með tilkynningar um ferðir Faxanna í bæði millilandaflugi og innanlandsflugi til birtingar næsta morgun og með upplýsingum um flugið þar næsta dag líka. Þessar tilkynningar útbjó einkaritari forstjórans og voru þær oftast með í fyrstu ferð í bæinn. Leið mín lá þá fyrst á ritstjórn Moggans í gamla Ísafoldarhúsinu í Austurstræti, þar sem prentsmiðja blaðsins var líka til húsa. Skrifstofur blaðamannanna voru í raun smákompur á efri hæðinni, þar sem veggir voru skreyttir með ljósmyndum af þekktu fólki og merkum viðburðum. Tilkynningar um flugið fóru í dagbókina, sem Magdalena Thoroddsen hafði umsjón með, og var ég því tíður gestur hjá henni. Oftast var kíkt inn í prentsmiðjuna í leiðinni og fylgst með setjurunum við fyrstu morgunverk, að setja greinar og fast efni í blað næsta dags. Fréttirnar urðu til seinna á deginum og um kvöldið. Þröng húsakynninn og prentararnir sömuleiðis voru ataðir prentsvertu sem angaði líka á sinn sérstaka hátt. Guðbjörn Guðmundsson, prentari, tók ótæpilega í nefið um leið og hann hreinsaði prentvélina eftir



*Setjaravélarnar í prentsmiðjum dagblaðanna vöktu athygli mína. Þær minntu á ritvélar, með bullandi blý í heitum potti sem textalínurnar voru steypar úr.*

keyrslu næturinnar og bjó hana undir átök þeirrar næstu. Ég þurfti að spyrja margs í þessum heimsóknum á dagblöðin. Frá Mogganum var haldið upp í Alþýðuhús á ritstjórnarskrifstofur Alþýðublaðsins. Gjarnan mætti ég Hauki Morthens, söngvara, í tröppunum þar sem hann var að koma úr prentsalnum í kjallaranum enda starfandi prentari hjá málgagni jafnaðarmanna. Uppi á ritstjórnarskrifstofunum hitti ég Vilhjálmm S. Vilhjálmsson, rithöfund, sem alltaf tók daginn snemma og var að vélrita sína föstu pistla í Alþýðublaðið um samfélagsmál og borgarbrag undir dulnefninu “Hannes á horninu”. Þarna sat líka Loftur Guðmundsson, rithöfundur og blaðamaður en Helgi Sæmundsson, ritstjóri, var á þönum eftir próförkum að nýskrifuðum leiðara blaðsins. Þá var næst haldið á skrifstofur Tímans í Edduhúsinu í Skuggasundi, niður af Lindargötu að baki Þjóðleikhússins, en síðast tekið hús á blaðamönnum Þjóðviljans á Skólvörðustíg 19. Þetta voru höfuðvagi íslenskrar þjóðfélagsrýni og stjórnmalabaráttu sem maður heimsótti daglega og sá þá bregða fyrir ýmsum af leiðandi aðilum í þeirri umræðu og þjóðþekktum gestum, sem þangað voru komnir til skrafs og ráðagerða.

# Erindrekstur u



*Bankaviðskipti í Landsbankanum voru tíð í bæjarferðunum.*

Sendisveinninn þurfti að koma víða við í fyrirtækjum og stofnunum Reykjavíkur á miðjum sjötta áratugnum. Hann var með augun galopin fyrir öllu í kringum sig og skilningarvitin sívirk. Miðbærinn var iðandi af mannlífi. Þar var hið raunverulega hjarta þjóðlífs Íslendinga á þessum árum, í ædstu valdastofnunum, bönkum, verzlunum og helztu stórfyrirtækjum sem voru saman komin í Kvosinni og kringum Arnarhólinn. Að ógleymsdu athafnalífinu við höfnina. Mannmergð. Sendisveinninn rak erindi mjög

víða fyrir Flugfélagið. Höfuðborgin Reykjavík var elskuleg íbúum sínum og allir gátu farið ferða sinna í fyllsta öryggi, jafnt börn sem fullorðnir. Það var kannski helst að farið var að öllu með gát við Arnarhólinn, þegar rónarnir sátu við bárnújárnsgirðinguna á athafnasvæðinu við kolakranann, þar sem Seðlabankinn er nú. Á góðviðrisdögum sat ógæfufólkið í sínum hóp og lét brennivínsflöskuna ganga. Hún kostaði 100 krónur en vískíflaskan 180 krónur. Þegar tókst að sníkja fyrir þeirri næstu fór einhver úr hópnum í vínbúð Áfengisverzlunarinnar í Nýborg við Skúlagötu til að kaupa nýja bokku af brennivíni. En þetta fólk var ekki nein ógnun við þá sem voru á ferð um miðbæinn. Okkur fannst við vera fullkomlega örugg. Til marks um það er sendiferð, sem Páll Þorsteinsson, gjaldkeri Flugfélagsins, bað mig að takast á hendur, þegar hann var að undirbúa útborgun launa starfsmanna. Þau voru greidd í peningum í brúnu umslagi handa hverjum og einum. Hann bað mig að fara skyndiferð í Landsbankann í Austurstræti og leysa út ávísun á hlaupareikninginn og koma með peninga út á flugvöll. Það bráðlá á þessu. Ég flýtti mér eins

# m bæinn

og mögulegt var og afhenti bankagjaldkera ávísunina í umslagi, lagði skjalatöskuna mína á afgreiðsluborðið og fór að taka á móti peningunum. Búntin af fimmhundruð köllum komu hvert af öðru úr gjaldkerakassanum og rötuðu niður í töskuna mína og eitthvað af bláum 100 króna seðlabúntum, grænum fimmtíu króna seðlum, rauðum tókollum og mólitum fimm króna seðlum. Svona gekk þetta allengi þangað til 600.000 krónur í peningum voru komnar í skjalatöskuna. Hún var orðin úttroðin af peningum eins og í bíómynd um

bankarán. Einhver viðskiptavinur bankans, sem fylgdist með aðgerðinni við gjaldkerastúkuna, hafði orð á því að ég væri heldur betur múraður fyrir helgina. Síðan kvaddi ég, labbaði út úr bankanum með belgmikla töskuna, brá handfanginu á henni upp á stýrið á hjólinu og hélt sæll og glaður um miðbæinn og blístrandir suður Njaðargötuna, þar sem fáir voru á ferð, og kom hinum dýra farmi með skilum til Páls. Til samanburðar má geta þess að Mercedes Benz 300, sem keyptur var nýr sem ráðherrabíll árið áður, kostaði 210.000 krónur.

Það stafaði miklum ævintýraljóma af starfi flugfreyjunnar þegar hér var komið sögu, enda hafði fjölgað í hópnum. Aðstæður voru aðrar orðnar en á þeim tíma fyrir 1950 þegar Diddy frænka mín, Kristín Ágústsdóttir, starfaði ásamt kunningjakonu fjölskyldunnar Hólmfríði Mekkínósdóttur, eða Fríðu Mekkínós eins og við kölluðum hana, og fáeinum öðrum flugþernum hjá Loftleiðum. Nú hafði fjölgað í stéttinni og flugfreyjur frá Flugfélagi Íslands og Loftleiðum gátu myndað sveitir til að keppa í boðhlaupi með hlaðna veitingabakka á útisviðinu í Tívolí við glimrandi undirtekir og hvatningarorð áhorfenda. Það var líka kapphlaup milli þeirra Njáls Símonarsonar, kynningarfulltrúa Flugfélags Íslands, og Sigurðar Magnússonar, starfsbróður hans hjá Loftleiðum, að bera víurnar í fegurðardrottningar Íslands, þegar þær voru valdar á útiskemmtunum í Tívolí, og bjóða þeim flugfreyjustarf hjá sínu félagi. Þegar á reyndi hentaði starfið sumum drottningunum vel en öðrum síður vegna flugveiki. En til þess var ætlað að flugfreyjur væru þokkadísir, brosmildar og aðlaðandi en jafnframt færar um að gegna því umönnunarhlutverki sem starfið krafðist í vondum veðrum.

Ungar, glæsilegar og vel menntaðar stúlkur réðust gjarnan til flugfreyjustarfa, sumar til afleysinga nýorðnar stúdentar. Það var margt sem kom þeim ókunnuglega fyrir sjónir á vinnustaðnum uppi í háloftunum og þær báru að sjálfsögðu tilhlýðilega virðingu fyrir yfirmönnunum sem sátu frammi í



Campbell-súpan lystilega.



Flugfreyjur. Hólmfríður Gunnlaugsdóttir og Björg Ingólfssdóttir.

Hraðpermanentið Toni fór sigurför um landið og hentaði flugfreyjum vel.

stjórnklefanum. Þar voru ærslabelgir, sem höfðu gaman af að veita óreyndum nýliðunum “vígslu” með einhverjum prakkarastrikum. Gullfaxi flaug til Prestvíkur og Kaupmannahafnar og á flugvellinum í Skotlandi fæddist hugmynd um “vígsluathöfn” fyrir nýja flugfreyju. Aðstoðarflugmaðurinn brá sér í búð í flugstöðinni og keypti niðursuðudós með Campbell-grænmetissúpu og hafði með sér um borð í vélina og setti flugstjórann inn í hlutverk sitt. Þegar flogið var áfram til Kaupmannahafnar var einhver ókyrrð yfir skoðku hálöndunum eins og búizt var við og meðan á henni stóð kallaði aðstoðarflugmaðurinn eftir nýju flugfreyjunni fram í stjórnklefan: “Heyrðu, elskan mín. Flugstjórinn er eitthvað slappur eins og þú sérð. Ef ókyrrðin ágerist, vil ég hafa gubbupoka til taks”. Flugfreyjan fór aftur í og sótti pokann og aðstoðarflugmaðurinn þakkaði fyrir og kvaðst myndi hafa samband ef eitthvað gerðist. Var nú innihaldinu úr Campbell-dósinni hellt í pokann og kallað aftur á flugfreyjuna, sem sá flugstjórann grúfa sig stynjandi og veiklulegan yfir stýrið með pokann fyrir andlitinu. Hann rétti síðan fram pokann og stundi að nú væri hann sennilega hættur að æla í bili. Aðstoðarflugmaðurinn sagði: “Leyf mér aðeins að sjá!”, þreif til sín pokann og kíkti ofan í hann. “Hvað er að tarna. Ekki nema hálfmelt hjá þér” og hellti svo innihaldinu upp í sig. Nú var komið að flugfreyjunni að kúgast í alvöru og hlaupa aftur í vél, sennilega í leit að gubbupoka handa sjálfri sér.

Douglas- og Katalínuvélnarar í innanlandsfluginu gátu ekki verið í sömu flughæðum og flugvélar með jafnþrýstibúnað síðar. Oft var því mikill veltingur og skyndilegt hrap í loftgötum í fluginu og farþegar virkilega lasnir í svitakófi. Til viðbótar voru reykingar leyfðar í þröngu farþegarýminu og jók það enn á ógleði fólks, þó að lofttúður með blæstri væru yfir sætum. Það reyndi því mikið á hjálpsemi flugfreyjunnar, þegar farþegar veiktust og köstuðu upp með heiftarlegum magaverkjum um leið og svitinn spratt fram á enninu. Ekki

bætti úr skák að margir voru dauðskelkaðir vegna þessarar nýju lífsreynslu. Flugfreyjurnar voru í hjúkrunarkonuhlutverki öðrum þræði og urðu að vera flughraustar sjálfar. Í Bretlandi hafði verið leitað eftir hjúkrunarkonum í þetta starf. Það reyndi líka töluvert á landafræðikunnáttu flugfreyjanna, þegar þær voru valdar til starfa. Farþegar, sem voru flestir að ferðast í fyrsta skipti, og þá ekki sízt hinir erlendu, spurðu margs um kennileiti og annað sem fyrir augu bar og var gert ráð fyrir að flugfreyjan væri vel að sér í landafræði og gæti staðið skil á öllu með því að líta rétt sem snöggvast út um gluggann. Ný flugfreyja fékk stundum smá “viðbótarfræðslu” þegar hún fór fyrstu ferðina til Vestmannaeyja. Úr lofti má merkja breytilegt útlit sjávar með ströndum fram og markalínur eftir framburði ána, mismunandi dýpi sjávar eða við straumhvörf á sjávaryfirborðinu. Flugmennirnir vöktu athygli flugfreyju á þessum undrum út um gluggann á stjórnklefanum og mæltust svo til þess að hún færi aftur í að upplýsa farþegana um að þarna gætu þeir séð landhelgislínuna!

Hólmfríður Gunnlaugsdóttir var yfirflugfreyja Flugfélags Íslands og með henni störfðu glæsilegar, ungar konur eins og Auður Jónsdóttir, Arna Hjörleifsdóttir, Bertha Johansen, Edda Hansen, Edda Snæhólm, Hrafnhildur K. Jónsdóttir, Kolbrún Björnsdóttir, Maja Sigurðardóttir, Rut Strange og Sigrún Þorgilsdóttir. Þær voru sómi sinnar stéttar, lands og þjóðar, við störf sem ljómi stafaði af en gátu verið ótrúlega erfið og lýjandi á löngum flugleiðum við afar þröng vinnuskilyrði um borð og óblíð veður í venjulegum flughæðum. Sumarið 1956 bættust átta nýjar freyjur í hópinn að loknu fimm vikna námskeiði, þar sem farið var yfir öll öryggisatriði, m.a. meðferð gúmmibáta, sem æfð var í Sundhöllinni. Guðni Guðmundsson, síðar rektor MR, undirbjó enskupróf fyrir þær og almennt þekkingarpróf um sögu, bókmenntir, tónlist og stjórnmal. Þær áttu að vera vel að sér ef erlendir flugfarþegar spyrðust fyrir um íslensk málefni, stjórnarfar og sögu lands

og þjóðar. Ört stækkandi hópur flugmanna spígsporaði um hlaðið við flugafgreiðsluna í áttina að fararskjótum sínum. Flestir voru í hinum dökkbláa einkennisbúningi félagsins, sem saumaður var hjá Eyfeld klæðskera í Ingólfsstræti 2, en sumir í ósamstæðum gaberðínbuxum og tweed-jökkum í ýmsum litum. Það voru nýjustu aðstoðarflugmennirnir á Douglas-vélunum, sem voru ráðnir til afleysinga eða voru að vinna sig upp í fastráðningu, nýkomnir úr flugskóla. Margir höfðu numið við flugskólana Þyt eða Cumulus hér í Reykjavík. Aðrir höfðu lært í Kanada, Bretlandi eða Bandaríkjunum. Flugnámið hér tók um tvö ár og stunduðu nemarnir það oftast með vinnu. Þeir þurftu að hafa tekið gagnfræðapróf til að öðlast réttindi sem atvinnuflugmenn. Flugmannahópurinn skiptist í Douglas-áhafnir og Katalínu-áhafnir. Þeir síðarnefndu skáru sig úr af því að þeir voru oftast til fara eins og pólfarar, dúðaðir í fóðraðan skinnklæðnað, meira að segja skinnbuxur með gærufóðri, og var skálmunum rennt saman með rennilási eftir endilöngu. Svo fóru þeir í leðurmittisjakka og fóðruð leðurstígvél. Þetta var nauðsynlegt vegna þess að stjórnklefi Katalínuflugbátanna var illa upphitaður og landingar á sjó og afgreiðsla vélanna við bauju í kalsaveðri og selflutningur farþega milli flugvélar og lands með smábátum fremur hráslagaleg athöfn.

Flugstjórar á Skymastervélunum voru hinn eiginlegi aðall í hópnum. Reyndustu flugstjórnarnir, sem sátu við stjórnvölinn á millilandavélunum, voru skærustu stjórnurnar í mínum augum og vissulega margra annarra. Það kom alltaf mynd og frásögn í dagblöðunum þegar nýr maður bættist í raðir þeirra, sem fengu flugstjóraréttindi á Skymaster. Hjá Flugfélagi Íslands voru þeir Jóhannes R. Snorrason, Þorsteinn E. Jónsson, Anton Axelsson, Gunnar Frederiksen og Hörður Sigurjónsson orðnir flugstjórar 1955 en nokkru síðar bættust Aðalbjörn Kristbjarnarson og Sverrir Jónsson í hópinn. Þessir frumherjar flugu áætlunarflug til



Jóhannes Snorrason, flugstjóri og dr. Sigurður Þórarinnsson ásamt Everstfaranum Edmund Hillary, t.h.



Nýja flugvélin Sólfaxi fékk hlýjar móttökur er hún lenti á Rvíkurflugvelli í vetrarhríð

Nær tvö þúsund börn buðu flugvélna og jólasveininn Kertasníki velkominn heim

Móttökubáttinn (frá frum) varð að farga sjálfstærri öflugum flugmönnum á Rvíkur- og Sólfaxi-vegna þessa að hafa verið ekki vandrúðvættir. Flugvélin kom á loft og fór sigur í baráttu. Reykjavík eftir - velti milli fyrri heftisna samþættingu.

Nær 200 þús. kort til Rvíki

Það mun taka um júlakort og þótt þessa á þessum júlum ve einn þúsund að þess og minn þús veita in kortum áttu fyrri úppfyllingum, sem hlá í gær hafa sýnt hla þessfyllingum, voru jó í fyrra 150 þúsund, var í gær, að þau mi þessfyllingum hafa veit marga nýja og að lí sökkur stórt.

Jólatrésfagna

*Almenningur og blöðin fögnuðu nýjum farkosti rétt fyrir jólin 1954. Meðal farþega frá Kaupmannahöfn var jólasveinninn Kertasníkir sem skömmu síðar var kominn um borð í flugvél á leið út á land að skemmta börnum í boði Flugfélags Íslands.*



Norðurlanda og Bretlands, leiguflug með ferðafólk suður til Spánar, til Bandaríkjanna á vegum varnarliðsins, að ógleymdum ferðalögum til ýmissa áfangastaða á Grænlandi, m.a. alla leið norður til Thule. Þá var flogið hátt yfir Grænlandsjökli í verstu veðrum með súrefnisgrímur fyrir vitunum þegar farþegar voru ekki með. Frammi í Skymastervélunum var kaja fyrir áhafnarmenn að leggja sig til skiptis og dæmi voru um að þeir köstuðust fram úr kojunni í skyndilegum sviptivindum og fóru úr axlarliðnum. Það gekk á ýmsu og oft mátti líklega ekki tæpara standa. Ósjaldan var farið til Grænlands að varpa niður birgðum til rannsóknarleiðangra danska vísindamannsins og heimskautafarans Lauge Koch eða franska landkönnuðarins Paul Emile Victor. Sögur voru sagðar af óvæntum uppkomum í þessum flugferðum, sambandsleysi yfir Grænlandi, ísingu í vetrarfluginu og landingum í blindbyl á flugvöllum þar nyrðra án nokkurrar teljandi leiðsagnar.

Lendingarskilyrði voru oft afar slæm í Reykjavík enda frumstæð aðflugstæki á vellinum. Eitt sinn kom ég í jólafríinu í heimssókn út á flugvöll. Myrkur var skolið á og þeir Jón Jónsson, flugstjóri og Bjarni Jensson, aðstoðarflugmaður, voru að nálgast Reykjavík í Douglas-vél, fullri af farþegum á leið frá Akureyri. Komin var blindhríð og flugvöllurinn að lokast. Tilkynningar bárust um að Keflavík væri þegar lokuð og ástandið tvísýnt á varavöllum á Norðurlandi og fyrir austan. Það var því brýnt að koma vélinni inn til landingar við þessi afleitu skilyrði, þar sem skyggni var nánast ekki neitt. Flestir starfsmenn voru komnir að viðtækinu í flugumsjón, þar sem hægt var að fylgjast með samtölum milli flugturnsins og flugmannanna. Vélin hringsólaði um skeið í nágrenni borgarinnar og gerði aðflugstilraunir en það sá ekki út úr augum. Örn O. Johnson kom af skrifstofu sinni til að fá fréttir. Hann spurði fyrst hver flugstjórinn væri og var sagt að það væri Jón Jónsson, sem kallaður var Jón bóndi. "Þá verður þetta allt í lagi", sagði Örn og gekk rólegur í fasi inn á skrifstofu sína aftur. Í sömu



andrá kallaði Jón Jónsson upp flugstjórn í talstöðina, og sagði að þeir myndu lenda. Bjarni hefði séð glitta í rautt ljós og væru þeir sannfærðir um að það væri ljósið uppi á turni Landakotskirkju. Þeir myndu rata inn á brautina úr þessu.

Fremstur meðal jafningja í hópi flugmannanna var Jóhannes R. Snorrason, yfirflugstjóri. Tveim dögum fyrir jól 1954 hafði ég verið með félögum mínum í hópi mörg hundruð gesta, aðallega yngri borgara, sem tóku á móti nýju millilandaflugvélinni Sólfaða, þegar hún kom til landsins í fyrsta skipti. Reyndar var hún keypt notuð af Fred Olsen Lines í Noregi og kostaði um 6 milljónir króna. Jóhannes Snorrason var að sjálfsögðu flugstjóri en um borð var líka jólasveinninn Kertasníkir, Ólafur Magnússon, söngvari frá Mosfelli, sem hafði verið að skemmta í Kaupmannahöfn og ætlaði nú að endurtaka leikinn fyrir okkur. Í frásögn Guðna Þórðarsonar, blaðamanns, af þessari heimferð flugvélarinnar í Tímanum kom greinilega fram hver ævintýraljómi stafaði af fluginu, ekki sízt millilandafluginu, sem byggði á frumstæðri leiðsögutækni en þeim mun meiri hæfni flugmanna eins og Jóhannesar Snorrasonar.

Virðingin fyrir hetjum háloftanna og hinn jákvæði tíðarandi í garð uppbyggingar flugsamgangna í landinu kemur berlega fram í forsíðufrétt Tímans á Þorláksmessu 1954. “Móttökuathöfnin fór fram í stóra flugskýlinu á Reykjavíkflugvelli. Flugvélin kom yfir Reykjavík eftir erfitt flug í hörðu vetrarveðri yfir úthafið. Kom sér vel, að íslenzkir flugmenn eru vel að manni og kunna sitt verk. Lenti Jóhannes R. Snorrason, yfirflugstjóri Flugfélags Íslands, vélinni mjög fallega í dimmri hríð, eftir allanga bið í loftinu yfir Reykjavík, eftir því að til rofaði milli élja. Var auðséð á landingunni, að þar var maður við stýri, sem vissi hvað hann var að gera og kunni tök á öllu, sem þarf til slíkra vandastarfa. Þegar vélin kom upp að flugskýlinu, var enn þung snjódrífa og stóð kófið um hreyflana og ljósgeislana, sem urðu loðnir í muggunni. Táknrænt flug. Er þetta fyrsta flug vélarinnar til Íslands einmitt táknrænt fyrir þá

þróun, sem orðið hefir í flugmálum okkar á fáum árum. Valin áhöfn undir stjórn hins reynda flugmanns flýgur vélinni gegnum vetrarrosann til Íslands og lendir þar í hríðarmuggu, eftir nær 9 stunda flug, sem oftast tekur ekki nema um 7 stundir. Fyrir nokkrum árum hefði ekki verið lagt upp í slíka ferð. Þá voru ekki til þeir vitar og sú leiðsögn á öldum ljósvakans, sem slíkt leyfir nú og heldur ekki til áhafnar þjálfaðar til slíkra ferða. Koma nýju flugvélarinnar verður okkur eftirminnilegri atburður vegna rosans, sem flogið var í yfir Atlantshafið að þessu sinni og hríðarinnar, sem kom á þessari stundu eins og til þess að minna menn á hæfni íslenzkra flugmanna. Þessi fyrsta erfiða flugferð Sólfaða undir íslenzkum fána yfir Atlantshafið er því í senn sögulegur atburður í lífi þjóðar, sem einu sinni var að farga sjálfstæði sínu vegna þess að hún átti ekki skip, og nýr sigur í baráttunni fyrir bættum samgöngum.”

Jóhannes hafði komið til starfa hjá Flugfélagi Íslands árið 1943 eftir flugnám í Kanada og störf hjá kanadíska flughernum. Hann flaug de Havilland Rapid og Beechcraft á innanlandsleiðum eftir heimkomuna og síðan Grumman og Katalínu-flugbátum. Árið 1945 hafði hann farið sem flugstjóri í fyrsta millilandaflugið á Katalínubátinum TF-ISP frá Skerjafirði til Skotlands og Kaupmannahafnar. Ég fór með Jóhannesi suður í Nauthólsvík á 50 ára afmæli þess flugs árið 1995 og tók við hann útvarpsviðtal um þá merku ferð. Var það lifandi frásögn Jóhannesar og öllu lýst nákvæmlega eins og það hefði gerzt í gær. Hann varð flugstjóri á Skymastervélinni Gullfaða, þegar hún kom til landsins 1948 og fyrsti flugstjóri 1967 á fyrstu farþegaþötu Íslendinga, sem einnig bar Gullfaða-nafnið. Hann hafði flogið millilandaflugvélum Flugfélagsins og Flugleiða til ársins 1980 er hann lét af störfum.

Jóhannes flaug fyrst og fremst Skymastervélunum þegar ég var að fylgjast með sem sendisveinn. Það var greinilegt að flugfarþegar báru einstakt traust til Jóhannesar

**FORD 1955**

**10 gerðir**  
**FORD**  
**fólks-bíla**



FORD FORDENA ÖTRA FÖR LAG

**5 gerðir**  
**FORD**  
**station-bíla**



FORD STATION WAGON CHERRY BLOSSOM

*Leyfishöfum, sem hafa innflutnings- og gjaldeyrisleyfi, getum við útbegnað nýjustu gerðir af FORD með stuttum fyrirvara*

**FORD er framtíðin**

**SVEINN EGILSSON H.F.**

LAUGAVEGI 105 — SÍMI 8200

*Amerískir glæsivagnar voru fáanlegir um skeið. Kaupendur urðu að hafa tilskilin innflutnings- og gjaldeyrisleyfi.*



*Nýr Packard-bíll forseta Íslands bilaði þegar forsetinn var í heimsókn á Skógum undir Eyjafjöllum 1956, þar sem ég tók þessa mynd. Flugvirkjar í skemmtiferð Flugfélagsins aðstoðuðu við viðgerðina.*

að öðrum ólöstuðum. Hann varð yfirflugstjóri Flugfélagsins árið 1946. Því starfi fylgdu ýmis konar stjórnunarskyldur milli ferða, sem Jóhannes þurfti að rækja og var hann því oft við vinnu á skrifstofu sinni á flugvælinum. Hann ók nýjum og glæsilegum Ford Station 1955, gulum og hvítum en Brandur Tómasson, yfirflugvirki, átti sömu gerð, bláan og hvítan. Þetta voru miklar glæsikerrur sem við strákarnir á flugvælinum höfðum unun af að skoða eða hjálpa við að þvo og bóna. Hið sama gildi um forstjórabil Arnar Johnson, sem var svartur Mercedes Benz 220 árgerð 1955. Það var reyndar Halli bakari, sem sá um bón og þrif á honum.

Jóhannes hljóp stundum í skarðið fyrir flugstjóra í innanlandsfluginu, ef skyndileg forföll urðu, og hljóp þá út í Douglasinn á tweedjakkanum. Einu sinni fylgdist ég með slíkri brottför. Þá var Jóhannes seztur í flugstjórásætið, en opnaði hliðargluggann hjá sér og hrópaði glaðklakkalega til aðstoðarmanna á stæðinu: “Strákar. Hvert er ég annars að fara? Akureyri eða Vestmannaeyjar?” Einu sinni var Jóhannes að koma á Gullfaxa frá útlöndum og var lendingin hjá honum eitthvað harkaleg. Anton Axelsson var aðstoðarflugmaður með honum, Þegar þeir höfðu slökkt á hreyflunum inni á stæði, kallaði Jóhannes út um gluggann á stjórnklefanum: “Strákar. Segið að Toni hafi lent”. Jóhannes var léttur í lund, gefinn fyrir glens og þekktur fyrir skjót og hnyttin tilsvör þegar hann var ungur maður á Akureyri. Hann átti mótörhjól á stríðsárunum og fór á því víða um bæinn og nærliggjandi svæði. Einhverju sinni bilaði hjólið í námunda við brezkan hermabragga niðri við höfn. Bretarnir skemmtu sér konunglega og hlógu sig máttlausa meðan Jóhannes gerði ítrekaðar tilraunir til að koma hjólinu í gang, eða þar til Jóhannes benti á hjólið og hristi hausinn: “Sorry. Made in England”. Þá sljákkaði í Bretunum. Jóhannes hafði einhvern tíma hlustað á Guðmund Karl Pétursson, yfirlækni á sjúkrahúsinu á Akureyri, lýsa störfum sínum á fremur raunsæjan og hispurslausan hátt: “Æ, maður er ýmist með

puttann uppi í rassgatinu á fólki eða ofan í kokinu á því“, sagði doktorinn. “Ég vona þó að þér þvöið yður um hendurnar á milli,” voru viðbrögð Jóhannesar.

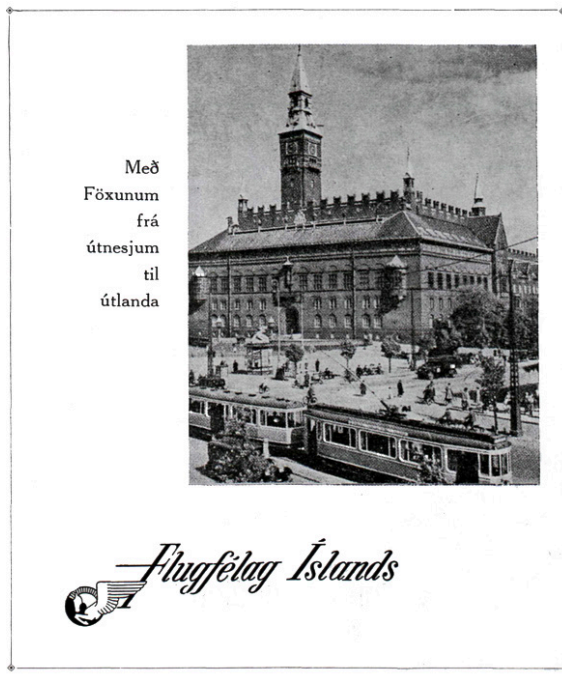
Starfsandinn hjá Flugfélagi Íslands einkenndist af áræðni og bjartsýni. Frumkvöðlaandinn sveif yfir vötnunum og liðsheildin var í miklum sóknarhug. Auðvitað hafa staðið erjur milli manna og deilda út af einu og öðru í svo stórum hópi án þess að sendillinn hefði hugboð um það. Örn Johnson, forstjóri, hafði sjálfur verið í hópi fyrstu flugmanna, og hann virtist leggja sig fram um að gera vel við sitt fólk. Starfsmönnum var gert kleift að ferðast ókeypis innanlands og milli landa og félagið lagði til farkost fyrir sumarferð starfsmannafélagsins til viðkomustaða úti á landi. Sumarið 1955 var ferðinni heitið til Egilsstaða með Gullfaxa. Þá var nýbúið að lengja flugbrautina þar fyrir Skymastervélarnar og gera völlinn að varavelli í millilandafluginu.

Mér fannst það auðvitað ævintýri líkast að vera frammi í stjórnklefa þegar Jóhannes Snorrason lenti Gullfaxa á Egilsstöðum þennan sunnudagsmorgun í ágústmánuði. Við stóðum þarna hlið við hlið ég og forstjóri félagsins og héldum okkar í rörsúlur við sæti flugmannanna þegar Jóhannes lenti vélinni en Björn Guðmundsson, aðstoðarflugmaður, las stöðugt fyrir hann af hraða- og hæðarmælunum. Þarna var lentur glaður hópur Flugfélagsstarfsfólks, sem átti dagsferð í vændum í kringum Löginn, niður í Hallormsstaðaskóg og Atlavík að Skriðuklaustri og meðfram vatninu að vestanverðu. Egilsstaðir voru þá lítið annað en hið myndarlega Egilsstaðabú. Flestir í hópnum voru í fyrsta skipti að líta augum þennan gróðursæla og hlýlega landshluta, svo langt frá heimkynnunum í höfuðborginni. Í lok ferðar var slegið upp balli í einhverri braggabyggingu. Gullfaxi hafði beðið á flugvellinum allan daginn og hóf sig til flugs um miðnættið með enn glaðværari hóp innanborðs eftir góða kvöldskemmtun. Það var skolið á myrkur og mér var satt að segja ekki vel við að horfa inn í

hreyflana, þar sem rauðglóandi rörin blöstu við. Þetta var alveg nýtt fyrir mér. Dálítið ógnandi.

Næsta sumar var ferðinni heitið með starfsmannafélaginu austur á Skógasand með Douglas-vél og farið þaðan í rútabíl í bezta veðri að Dyrhólaey, til Víkur í Mýrdal og út í Hjörleifshöfða. Þetta var mikil upplifun enda margir að koma á áður ókunnar slóðir. Flugferðin var líka eftirminnileg fyrir mig. Í mikilli ókyrrð í hringsóli yfir Heklutindi hám varð mér ljóst að bezt væri fyrir mig að gleyma öllum áformum um að leggja flugmannsstarfið fyrir mig. Þær glæstu vonir fóru í nokkrum spýjum ofan í ælupokann minn í vélinni. Þegar sendillinn hélt heim að hvíla sig efir komuna til Reykjavíkur fóru hinir eldri og galvaskari samferðamenn inn í Silfurtúngl að skemmta sér en það var hinn afar vinsæli skemmtistaður í húsi Austurbæjarbíós við Snorrabraut.

Innanlandsflugið var í mikilli uppsveiflu þessi sumur sem ég vann hjá Flugfélaginu. Félagið starfrækti þá fjórar Douglas DC-3 vélar, sem hver tók 28 farþega, og tvo Katalínuflugbáta, sem tóku 20 farþega hvor. Áfangastaðirnir í fluginu innanlands voru 25 talsins sumarið 1955. Sjóflugvélarnar héldu uppi áætlunarferðum til flestra af Vestfjörðunum og Austfjarða auk Siglufjarðar. Það var dýrt úthald því að sjávarseltan fór illa með búkinn og hreyflana á flugbátunum, sem kallaði á mikið viðhald og þvotta. Flugvöllum fjölgaði. Árið áður hafði verið tekinn í notkun nýr flugvöllur við Akureyri, og í Grímsey skömmu seinna en aðrir endurbættir. Samt voru þetta allt malarvellir með einni flugbraut fyrir utan Reykjavíkurflugvöll og svo Keflavíkurflugvöll. Á Egilsstöðum og Sauðarkróki höfðu brautirnar verið lengdar til þess að millilandaflugvélarnar gætu notað þær sem varavelli. Bílsamgöngur um landið voru enn erfiðar og yfir torfærur og hálfgerðar vegleysur að fara, meira að segja á styttri vegalengdum frá höfuðborginni. Ekkert nema frumstæðir malarvegir. Á þessum árum var enn flogið áætlunarflug með Douglasinum til Hellissands og Blönduóss, og meira að segja



*Kaupmannahöfn var helsti áfangastaður Íslendinga erlendis.*

Hellu og Skógasands einu sinni í viku í tengslum við Vestmannaeyjaflug. Flug til Keflavíkurflugvallar var að leggjast af en þó eitthvað stundað fyrir varnarliðið. Ferðatíðnin var mest til Akureyrar. Yfir sumarið voru farnar ýmist tvær eða þrjár ferðir til Akureyrar daglega og tvær til Vestmannaeyja virka daga en ein um helgar. Til annarra áfangastaða var flogið einu sinni til þrisvar í viku. Alls fluttu flugvélar Flugfélags Íslands 54.998 farþega árið 1955, eða sem næst “þriðja hvern Íslending”, og var það um þúsund farþegum fleira en árið áður. Á innanlandsflugleiðum ferðuðust 44.512 farþegar, en milli landa 10.484. Kaupmannahöfn og London voru vinsælustu áfangastaðirnir ytra. Farþegar voru 4319 í áætlunarflugi milli Reykjavíkur og Kaupmannahafnar en 1835 í Lundúnafluginu. Farþegaflutningar milli landa jukust allverulega eða um 40% frá fyrra ári. Fimm árum áður hafði félagið flutt samtals 24.191 farþega, 20.615 innanlands en 3576 milli landa.

# Fyrsta utanlan



*Farþegar límdu svona skrautmiða á ferðatöskur til marks um að þeir væru “sigldir”.*

Enn fjölgaði farþegum milli ára 1955 og 1956. Farþegafjöldinn 1956 á flugleiðum innanlands var 55.480 og var það 25% aukning frá árinu áður. Heildartala farþega í millilandafluginu árið 1956, í áætlunar- og leiguflugi, var 15.534 eða um 50% fleiri en árið áður. Á árinu 1955 voru farnar 27 ferðir til Grænlands og fluttir 875 farþegar til og frá landinu. Flogið var aðallega til blývinnslusvæðanna við Meistaravík og Narsarssuak-flugvallar á Suðvestur-Grænlandi. Árið 1956 var flogið til Thule, Station Nord, Syðri Straumfjarðar, Angmagsalík, Narsassuak og Meistaravíkur. Frá árinu 1950 hafði Flugfélag Íslands farið 200 leiguferðir til Grænlands. Birgir Þórhallsson, forstöðumaður Flugfélags Íslands í Kaupmannahöfn, var óhemjuduglegur við öflun viðskipta og gerði stórkostlega hluti í uppbyggingu og eflingu millilandaflugsins.

Nafni hans Þorgilsson var þá í Hamborg að byggja upp nýjan markað fyrir félagið. Kaupmannahöfn var mikilvægasti áfangastaður félagsins erlendis. Farþegar í Kaupmannahafnarflugi, áætlunar- og leiguflugi voru orðnir um 7000 samtals árið 1956. Með samböndum sínum við danska ráðamenn tókst Birgi enn fremur að ná afar hagstæðum samningum fyrir félagið um leiguflugið til Grænlands. Einn þáttur þess voru ferðir með grænlenzka berkla sjúklinga, sem fluttir voru til lækninga á berklahælum í Danmörku eða voru á heimleið eftir dvölinna þar. Oft kom það fyrir að farþegar á leið til Grænlands þyrftu að bíða veðurs hér í Reykjavík, jafnvel dögum saman, áður en þeir gátu haldið heimferðinni áfram. Þjuggu Grænendingarnir þá oft á Hótel Skjaldbreið í Kirkjustræti eða á sumarhótelinu Gamla Garði við Háskólann.

# dsferðin

Flugfélag Íslands starfrækti 9 flugvélar á árinu 1955, þar af 2 millilandavélar. Flugu þær samanlagt rösklega 2 milljón kílómetra "sem jafngilti 51 ferð umhverfis hnöttinn" að því er greint var frá í fréttatilkynningu félagsins. Samanlagðir flugtímar Faxanna urðu 7312 á árinu. Starfsfólki fjölgaði nokkuð vegna aukinnar umsetningar og var um tvö hundruð að meðaltali allt árið. Af þessum hóp voru 50 flugliðar, þ.e. flugmenn, leiðsögumenn, vélamenn og flugfreyjur.

Íslendingar áttu þess einnig kost að fara sjóleiðina til annarra landa. Árið 1956 ferðuðust 7213 farþegar með skipum Eimskipafélags Íslands milli landa, og þar af 6738 með Gullfossi á leiðinni milli Íslands, Edinborgar og Kaupmannahafnar. Þrátt fyrir mjög auknar

samgöngur í lofti, jókst farþegafjöldi með Gullfossi á hverju ári, enda skipið fullt af farþegum fram og aftur milli landa í flestum eða öllum ferðum sínum yfir sumarið. Margir þeirra sem ekki þyrftu að flýta sér þeim mun meir kusu heldur að fara með skipi en flugleiðis og fjölmargir kusu heldur að sigla af þeirri einföldu ástæðu að þeir voru flughræddir. Auk Gullfoss sigldi hin aldna Dronning Alexanderine á vegum DFDS, Sameinaða danska gufuskipafélagsins, í áætlunarferðum með farþega milli Kaupmannahafnar, Færeyja og Íslands.

Í júlí 1956 fór mig að langa ákaflega að komast til útlanda. Ég öfundaði æ meir jafnaldra mína, sem stigu um borð í millilandaflygvélarnar og voru að hefja ferðalag út í hinn stóra heim. Mér fannst algjör óvissa ríkja um möguleika mína til að ferðast á komandi tímum. Utanlandsferðir voru ekki í sjónmáli hjá mínu fólki. Ég ákvað að ganga á fund Arnar O. Johnsonar, forstjóra, og falast eftir frímiða til Kaupmannahafnar um verzlunarmannahelgina. Ég leit inn til Guðrúnar Kristindóttur, ritara Arnar, og spurði hvort hægt væri að ná tali af forstjóranum. Henni hefur eflaust þótt þetta undarlegt uppátæki hjá sendlinum, 13 ára gömlum, en tók framhleyfninni vinsamlega með bros á vör og gekk ég beina leið inn á skrifstofu Arnar. Á ferðum mínum á reiðhjólínu um Njarðargötuna hafði ég æft mig nokkrum sinnum á orðavali fyrir ávarp mitt, sem flutt yrði frammi fyrir forstjóranum. Meira að segja bjó ég til nokkrar mismunandi útgáfur af því. Ég kom mér beint að efninu þegar á hólminn var komið, sagði Erni hversu ákaft mig dreymdi um að kynnast fluginu nánar og ferðast með millilandavélunum til Kaupmannahafnar, þar sem fjölskyldan ætti vinafólk og væri hugmyndin sú, að ég dveldist hjá því í kóngsins Kaupmannahöfn í nokkra daga, ef af þessu gæti orðið. Það væri þá líka háð því að ég fengi frí í tvo daga eftir verzlunarmannahelgina. Skemmst er frá því að segja að Örn tók beiðni minni mjög ljúfmannlega. Líklega voru þess fá dæmi að sumarafleysingafólk fengi frímiða til útlanda. Svo var mér sagt en engu að síður ákvað



*Í stjórnklefa Skymaster. Aðstaða fyrir fjóra. Flugmennirnir fremst. Vélstjórinn settist á lítinn klappstól á milli þeirra. Þar fyrir aftan sat loftskeyta- og leiðsögumaðurinn og flutti sig á milli tækja og vinnuborða.*



*Kastrup var vaxandi alþjóðlegur flugvöllur. Vélar SAS voru áberandi við gömlu flugstöðina sumarið 1956. "Svensk Alt Sammen" lásu Danir út úr skammstöfuninni SAS og blöskraði yfirgangur Svía í fyrirtækinu.*



*Ekki amalegt að hafa sjálfan Thorvaldsen í vasanum. Mynd af dansk-íslenska listamanninum var á danska 5 kallinum.*

Örn að bjóða mér ókeypis flugferð og sagðist myndu skrifa beiðni til söluskrifstofunnar í Lækjargötunni. Ég gæti fengið farseðilinn afgreiddan þar. Ég ljómaði af ánægju þegar ég þakkaði forstjóranum kærlega með handabandi en gekk þess ekki dulinn að Svanfríður, hinn gamli heimilisvinur Arnar, hefði lagt inn gott orð fyrir mig. Nú tók við annar undirbúningur ferðarinnar. Ég þurfti að skrifa bréf til Guggu í Danmörku, sem ég komst í samband við fyrir milligöngu Guðrúnar Magnúsdóttur, móður Magnúsar stjúpa míns. Hún átti þessa vinkonu í Kaupmannahöfn, Guðbjörgu Juel, sem hafði áður búið í Bolungarvík en verið búsett áratugum saman í Kaupmannahöfn. Það var staðfest að Guðbjörg myndi taka á móti mér með mikilli ánægju og fara með mér um borgina við Sundið. Þá var næst á dagskrá að verða sér úti um vasapenginga í dönskum krónum. Það var ekki lítið mál á dögum strangrar gjaldeyrisskömmunar.

Ég settist inn á biðstofu gjaldeyrisnefndar á Skólavörðustíg 12 og beið þar viðtals ásamt nokkrum kunnum heildsölum í borginni, sem voru að sækja um fyrirgreiðslu vegna verzlunarviðskipta sinna. Mín umsókn yrði lítilfjörleg í samanburði við þeirra. Ég var að biðja um 100 danskar krónur til að geta átt fyrir miðum í Tívoli og dýragarðinn og kannski góðmeti úr pylsuvagni á Ráðhústorginu. Þá var gengið á dönsku krónunni 2,36 íslenskar. Gugga var ekkja og starfaði sem verkakona í rafhlöðuverksmiðjum Hellesens þannig að ég ætlaðist ekki til að hún borgaði skemmtanir fyrir mig í Kongens København. Forstöðumaður gjaldeyrisnefndarinnar var undrandi á svip þegar ég bar upp erindið og fór að spyrjast fyrir um tilefni ferðarinnar og þar fram eftir götunum. Allt var það í mestu vinsemd en samt dæmigert fyrir fulltrúa Kerfisins á þeim tíma að vera að sífellt að hnýsast í einkahagi fólks með eilífum spurningum. Áberandi ósiður þeirra sem gátu úthlutað almúganum einhverri peningalegri fyrirgreiðslu. "Í hvað ætlarðu svo að eyða þessu, góði?" Í Landsbankanum fékk ég gula ávísun til að fara með í danskan banka.

Nú var stóra stundin runnin upp, að ég færi á laugardagsmorgni upp landganginn um borð í Sólfaxa líkt og ég hafði mænt á farþegana gera svo ótalsinnu á morgnana. Ég var svo heppinn að vera skipað til sætis við hliðina á Þorsteini Einarssyni, íþróttafulltrúa ríkisins. Í samtali okkar kom fram að við vorum skyldir og hafði verið mikil vinátta milli Markúsar langafa míns og Einars föður hans, sem lengi starfaði sem bíóvörður í Nýja bíó.

Bjart var yfir suðurhluta landsins þegar við flugum í austurátt og fjallasýn eins og bezt verður á kosið. Nú reyndi á landafræðikunnáttuna hjá mér því að Þorsteinn var áhugasamur að hlýða mér yfir og heyra hvort ég áttaði mig á landslaginu út frá texta kennslubókanna og yfirferðar á landakortum í skólanum. Ég þekkti alla jöklana, helztu ár og fjöll úr flugvélinni. Eins hafði verið í ferðunum í innanlandsflugi, að ég þekkti firðina eystra og vestra alla með tölu í rétttri röð. Utanaðbókarlærdómurinn, ítrodslan svokallaða, í Laugarnesskólanum hafði skilað árangri.

Anton Axelsson var flugstjóri í þessari ferð og mér var boðið fram í. Ingó vélamaður hafði lagt sig til hvíldar í kojunni. Þegar aðstoðarflugmaðurinn brá sér frá fékk ég að sitja í sæti hans og koma við stýrið. Heilög stund. Vélin átti langa ferð fyrir höndum á beinni leið ofar skýjum í rúmlega 8000 fetum, og var flogið í einum áfanga til Hafnar. Flugskilyrði voru hin þægilegustu og það hvarflaði að mér að fremur tilbreytingarlítið væri fyrir áhöfnina að sitja þarna frammi í á löngum leiðum. Örn Eiríksson, siglingafræðingur, sat fyrir aftan mig með sirkil og reglustiku við vinnuborð sitt, þakið landakortum. Hann tók sólarhæðina með sextanti út um kúptan þakglugga yfir stjórnklefanum. Settist svo aftur niður yfir reikningsdæmi. Nokkru síðar færði hann Antoni miða með nýjustu útreikningum á stefnu vélarinnar miðað við vinda í háloftunum. Þá sneri flugstjórinn litlum takka í mælaborðinu og leiðrétti stefnuna lítillga. Sjálfstýringin var höfð á þar til flugið var lækkað við Álaborg.

Til Kastrupflugvallar var komið um þrjúleytið síðdegis og fékk ég far með sendibíl Flugfélagsins, splunkunýju Volkswagen-„rúgbrauði“ sem Þorvaldur Þorvaldsson, þá arkitektenemi en síðar forstöðumaður Borgarskipulagsins í Reykjavík, ók sem sumarstarfsmaður. Fór hann með mig að Fælledvej 21A, þar sem Gugga bjó í snoturri íbúð í stóru, gömlu bakhúsi. Sporvagnarnir sem skröltu um götur borgarinnar vöktu strax aðdáun mína og þá ekki síður litríku skiltin á smáverzlunum um allar götur.

Í næsta nágrenni við Guggu voru alls kyns búðir, bakarí með nýjum vinarbrauðum, ostabúð, kjötkaupmaður, tóbaksbúð og þannig mætti áfram telja. Enn eimdi eftir af tíðaranda og þrengingum stríðsáranna, því að algengt var að sjá fólk hirða upp sigarettustubba af götunni og nota tóbaksrestarnar til að vefja nýja sigarettu eða troða í pípu. Mér varð að ósk minni að fara í Tívoli og dýragarðinn og koma á Dyrehavsbakken. Síðan fór ég í gönguferðir eða með sporvögnum upp á eigin spýtur inn í miðborgina. Maður naut þessarar fyrstu heimsóknar í Kaupmannahöfn út í æsar.

Það var sífelldur straumur farþega um flugstöðina á Reykjavíkflugvelli allan liðlangan daginn þegar viðraði til flugs. Hinn 3. ágúst 1956 var slegið nýtt met þegar 1000 farþegar fóru þar um þröng húsakynnin. Þeir afgreiðslustjórnarnir á flugvellingum, Einar Helgason, síðar einn af framkvæmdastjórum Flugleiða, og Sverrir Jónsson voru eins og herforingjar í aðgerðastjórnun, þurftu að taka skjótar ákvarðanir, annast samskipti við farþega og sjá um tæknileg atriði eins og útreikning á hleðuskrám fyrir hvert flug. Auk þess sáu þeir um uppgjör dagsins fyrir bókhaldið. Einar og Sverrir voru afburðamenn í öllu annríkinu og áreitinu sem hlaut m.a. af því að veður og vindar gátu skyndilega breytt öllum áformum og sett allt úr skorðum. Þeir voru stöðugt að hringja til umboðsmanna félagsins á ákvörðunarstöðunum úti á landi til að fá upplýsingar um veður og lendingarskilyrði.



*Farþegarými fyrir 60 manns í Sólfaxa.*



*Skymastervélar þóttu þægilegar en höfðu ekki jafnþrýstibúnað fyrir flug ofar illviðrum.*

**Pan American World Airways**  
 Vikulegar ferðir milli U.S.A., Brelands og Norðurlandanna  
 með viðkomu í Keflavík.



*Aðalumboðsmenn:*  
**G. HELGASON & MELSTED**  
 Hafnarstræti 19 - Símar: 80275 og 1644.

*Pan Am bauð jafnþrýstiflug. Það hóf líka fyrstu þotuferðir frá Íslandi 1963.*

Þessir ármenn félagsins úti á landi gáfu upp skýjahæðina, eins og t.d. “8/8 í 2000 fetum” þ.e. alskýjað í 2000 feta hæð. Ekki var síður nauðsynlegt að fá fréttir af sjólagi á fjörðunum fyrir austan og vestan til að meta landingarskilyrði fyrir flugbátana. Þó að keðja af radióvitum fyrir flugvélnar hefði verið sett upp til leiðsagnar á helztu flugleiðum yfir landinu voru skilyrðin við landingarstaðina frumstæð og nauðsynlegt að fara að öllu með gát. Starfsmenn Flugfélagsins gáðu því til veðurs í bókstaflegri merkingu, stóðu utandyra og gláptu upp í skýin til að sjá hvort einhvers staðar glitti í bláan himinn. Sumar af veðurlýsingum þóttu dálítið frumlegar. Í afgreiðslunni í Kaupvangsstræti á Akureyri brá glöggur starfsmaður sér út á gangstétt, leit til himins og fór svo aftur í símann: “Ég sé að það er gat yfir horninu hjá KEA”. Þar með var komin rifa á skýjahuluna og farið að sjást upp úr og líklegt að flugvélin gæti hnitað sig niður á völlinn þegar hún væri komin yfir Eyjafjörðinn. Í Reykjavík fóru menn þá að undirbúa brottför.

Þegar þeir Einar og Sverrir höfðu náð sambandi við trúnaðarmenn sína um landið gátu þeir krítað einkennisstafi viðkomandi flugvélar, skammstafanir fyrir ákvörðunarstaði, væntanlega brottfarartíma og komutíma á mikla svarta töflu, sem hékk inni í stjórnstöð þeirra. Þar inn af sátu símadömunar, til skiptis þær Helga Bachmann, leikkona, Ágústa Nellý Pedersen og Sóley Brynjólfsdóttir, sem starfaði seinna við símaborð Stjórnarráðsins, og svörðu fyrirspurnum fólks um flugið. Helga var að hefja leikferil sinn í “Kjarnorka og kvenhylli” eftir Agnar Þórðarson og leit í handritið ef tóm gafst til. Annars mæddi mjög mikið á símadömunni, sem var ein á vakt. Síminn hringdi viðstöðulaust ef röskun varð á áætlun vélanna. Flugmennirnir voru gjarnan inni í flugumsjón hjá Jóhanni Gíslasyni, yfirmanni þessarar nýju deildar. Jóhann og Skafti Þóroddsson, flugumsjónarmaður, fóru yfir flugáætlanir og síðustu veðurspár, sem komu á fjarritum frá veðurspádeild Veðurstofunnar í flugturninum hinum megin vallarins. Oft liðu heilu dagarnir

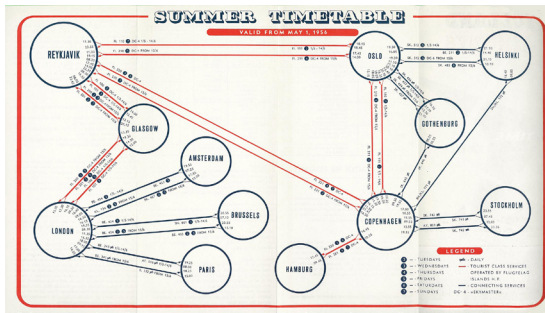


eða margir dagar í röð þannig að flugi væri frestað eða endanlega aflýst vegna óhagstæðra veðurskilyrða og öldugangs úti um land. Eða þá að flugvélum væri ekki út sigandi í Reykjavík vegna roks og rigningar. Þegar flugfært varð á ný létu afgreiðslumenn hendur standa fram úr ermum og flugstöðin fylltist á augabragði. Þarna voru efnilegir læknanemar áberandi meðal sumarafleysingamanna að skrá inn farþega og vigta farangur við afgreiðsluborðið. Jón Níelsson, Stefán Bogason, Sævar Halldórsson og Valur Júlíusson voru í þeim hópi, allt kunnir lækna síðar meir.

Sérstaklega var mikil þröng á þingi þegar síldarsaltendurnir Sveinn Benediktsson og Ólafur Óskarsson voru mættir með hópa af ungum síldarstúlkum, sem sendar voru flugleiðis til Kópaskers og áfram í rútu til Raufarhafnar. Þar unnu þær sumarlangt við síldarsöltun, oft í löngum törnum og upplifðu ýmis ævintýr þess á milli, einkanlega í landlegunum, þegar síldarflotinn var allur bundinn við bryggjur í brælunni og strákar og stelpur slettu úr klaufunum þegar slegið var upp balli. Þjóðhátíðin í Eyjum laðaði til sín fjölda ungs fólks úr höfuðborginni og þá var mynduð loftbrú til Eyja sem erfitt var að halda uppi því að oft var ógerningur að lenda á þeirri einu flugbraut, sem þá var í Vestmannaeyjum. Um 900 þjóðhátíðargestir voru þó fluttir til Eyja 1956. Stundum var greinilegt við innritun farþega og farangurs að vélarnar voru komnar um eða yfir leyfilegan hámarkspunga í flugtaki. Þá var stundum gripið til þess ráðs að biðja farþega að stíga á stórvaxna, rauða Avery-farangursvigt, sem stóð við afgreiðsluborðið. Við þetta var mörgum misboðið, einkanlega þéttvöxnum fínum frúm, sem hófu ræðuhöld. Smám saman var hætt að biðja farþega að stíga á vigtina. Ef tafir urðu á flugi var hægt að setjast niður á Flugbarnum og fá sér kaffisopa eða gosdrykk og eitthvað með því. Þetta var ný þjónusta úti í horni afgreiðslusalarins þar sem Sigga á Barnum, Sigríður Kjartansdóttir, og samstarfsstúlkur hennar önnuðust framreiðslu kaffiveitinga. Með því að taka að mér uppvaskið

fyrir þær vann ég mér stundum inn mjólkurglas eða kaffibolla með rúnstykki eða vínarbrauði.

Um klukkan fjögur eða fimm síðdegis birtust einkennisklæddir tollverðir í flugafgreiðslunni og starfsmenn útlendingaeftirlits. Það var til marks um að millilandavél væri væntanleg. Snarlega var efnismikið teppi dregið á slá eins og gardína þvert yfir afgreiðslusalinn, þar sem nú eru innritunarborð hjá Flugfélagi Íslands, og þannig myndað lokað tollsvæði í syðri helmingi byggingarinnar fyrir farþegana frá útlöndum. Úti við tók fólk að safnast saman innan grindverksins flugvallarmegin við afgreiðsluna til að taka á móti vinum og vandamönnum. Iðulega voru ljósmyndarar og blaðamenn mættir, þeir Ólafur K. Magnússon á Morgunblaðinu, Guðni Þórðarson eða Sveinn Sæmundsson frá Tímanum. Það benti til þess að einhverjir frægir væru meðal farþega, sem gaman var að berja augum þegar þeir stigu út úr vélinni. Spennan jókst þegar einhver flutti þær fréttir að vélin yrði “yfir stöð” eftir kortér. Allra augu beindust í átt að Vatnsenda. Langbylgjustöð útvarpsins þar var gjarnan notuð sem miðunarstöð í fluginu. Þaðan myndi vélin hefja aðflug og lækka sig yfir Sundunum norður af bænum. Þegar lágskýjað var flugu vélarnar vestur yfir bæinn og stefndu á miðunarstöðina á Suðurnesi, lækkuðu síðan flugið yfir sjó út af Seltjarnarnesi og beygðu inn til lendingar. En nú voru liðnar meira en 15 mínútur og enn sást ekkert til vélarinnar. Starfsmenn, sem stóðu á hlaðinu, reyndu að geta sér til um hver væri siglingafræðingur, og hefði misreiknað sig svona illilega. En svo heyrðist til vélarinnar og skömmu síðar kom hún niður úr skýjum. Fólk einblíndi á flugvélina og fylgdist spennt með lendingunni. Maður var búinn að heyra inn á það hjá eldri strákunum að flugstjórnarnir væru misjafnlega leiknir í lendingum á Skymaster. Það þótti eðallending ef nef vélarinnar var látið rísa og vélinni haldið þannig langar leiðir eftir brautinni. Hörður Sigurjónsson, flugstjóri, var frægur fyrir slíkar landingar. Í einni af ferðum hans frá Osló var tilkynnt til flugstjórnar hér að talið væri



*Nýstárleg uppsetning á sumarátetlun. Þó nokkur ráðgáta.*



*Katalínubátarnir lentu á sjó við kaupúnin víða um land. Mjög mikil samgöngubót í vegleysum þessara tíma. En vélarnar fóru illa í sjávarseltunni og voru viðhaldsfrekar.*



*Í aðalflugskýlinu var unnið nótt sem nýtan dag. Milli ferða voru flugvélar teknar í eftirlit en í stórskoðunum voru þær nánast tættar í sundur. Öryggið fyrir öllu.*

að sprungið hefði á nefhjólinu í flugtaki og var mikið óvissu- og viðbúnaðarástand þegar vélin kom til landingar á Reykjavíkflugvelli. Hörður fékk mikið lof fyrir að halda nefhjólinu uppi næstum þar til vélin stöðvaðist á brautarenda. Þá seig nefið niður og í ljós kom að ekkert var að dekkinu. Sumir sjálfskipaðir sérfræðingar meðal hinna yngri starfsmanna nefndu þetta “Katalínulendingar” og sögðust hafa það eftir starfsbræðrum Harðar, að þessar “rismiklu” landingar hjá honum á Skymasternum væru eins og þegar Katalínunni væri lent á sjó!

Eftir landingu var strax drepíð á tveimur hreyflum á Skymasterinum en vélinni ekið fyrir afli hinna tveggja upp að flugstöðinni. Þar var hópur hlaðmanna til taks. Flugmönnum var leiðbeint inn á stæðið sem vélinni var ætlað. Síðan var klossum skellt fyrir framan og aftan hjólin, hliðarstýri og vængborð læst með viðarfleygum og nett járnúla fest undir stélið til að koma í veg fyrir að flugvélin ræki afturendann í jörðina. Landgöngustiganum var svo rennt upp að dyrum, þar sem flugfreyjur stóðu brosmildar og kvöddu farþega um leið og þeir gengu frá borði og inn í flugstöðina. Þar tók tollskoðunin við og venju samkvæmt voru allar ferðatöskur opnaðar. Tollverðirnir rótuðu í þeim, í gegnum nærföt og aðrar flíkur sem sennilega vöktu mestan áhuga ef þær voru með verðmiðum. Áfengi og tóbak var þá sem æ síðar einkar spennandi tollvarningur. Slík munaðarvara var seld tollfrjáls á pelum í flugvélinni ásamt sigarettum og sælgæti. Engin fríhöfn til. Öll gjafavara, sem fólk hafði með sér frá útlöndum til að gleðja ættinga og vini þótti einstök gersemi þegar innflutningshöft og gjaldeyrisskömmtnun setti skorður gegn viðunandi framboði af slíku í innlendum verzlunum.

Með ólíkindum var að hlýða á frásagnir flugáhafna í innanlandsfluginu rigningasumarið 1955, þegar þær komu dag eftir dag úr morgunfluginu til Akureyrar og sögðu sögur af heitum og sólríkum sumardögum vikum saman fyrir norðan og stuttri hvíld í sólbaðsstólum

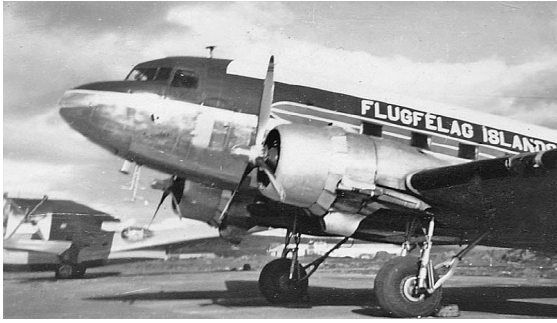
á flugvellinum milli ferða. Þá gátu áhafnirnar borðað nestið sitt úti við í blíðunni og 20 stiga hita. Flugstjórinn eða aðstoðarflugmaðurinn tók með sér stóran trékassa með breiðri leðuról, sem hann brá um öxl sér áður en hann gekk um borð í Reykjavík. Þetta var skrinukosturinn fyrir ferðalagið. Maturinn var fenginn hjá Björgu Sigurjónsdóttur á Sjafnargötu 10, sem útbjó matföng heima hjá sér fyrir áhafnirnar og einnig farþega í millilandafluginu. Virtist mér að heilli stofu heima hjá Björgu hefði verið umbreytt í risaeldhús á þeirra tíma mælikvarða. Haraldur bílstjóri sótti oft matarskammtana, sem afgreiddir voru í litlum pappaöskjum fyrir hvern einstakling, og flutti þá frá Björgu út á flugvöll. Var ég iðulega til aðstoðar. Algengt fæði fyrir áhafnir innanlands var smurbrauð og snittur eða köld lúða með majonæsi, kartöflum, gúrkum og tómötum. Ellegar köld lambasteik. Áhafnir og farþegar í millilandafluginu fengu úrvalskjötskammta sem settir voru í upphitunarvélur í eldhúsunum um borð í Skymastervélunum áður en þeir voru bornir fram.

Starfsfólk Flugfélags Íslands hafði aðgang að mötuneyti uppi á loftinu til hliðar við viðgerðaraðstöðu í flugskýlinu norðan við flugafgreiðsluna. Þar var alltaf heitur matur í hádeginu og ríflega skammtað. Oft var þröng á þingi og hressilega tekið til matar síns enda staðgott fæði á boðstólum og margt ungra manna, sem brenndu miklu. Ég gaf strákunum sem eldri voru ekkert eftir, 13 ára gamall. Ég puðaði á hjólinu og fór langar vegalengdir á degi hverjum þannig að ég fúlgaði ekki við mat. Þeir flugafgreiðslustjórnarnir Einar og Sverrir hvöttu mig eitt sinn til kappáts við einhvern beljakann úr flugvirkjaliðinu. Ég fór með sigur af hólmi. Borðaði 13 vænar kjötbollar með sósu, kartöflum, rauðkáli og grænum baunum og fór létt með það. Þetta var gott brennsluefni fyrir hjólaferðirnar upp Frakkastíginn á leiðinni út á flugvöll!

Niðri á gólfinu í flugskýlinu voru yfirleitt tvær flugvélar inni, önnur í stuttu eftirliti

og hin í stórskoðun vikum saman. Hér réði ríkjum Brandur Tómasson, yfirflugvirki og elzti starfsmaður Flugfélagsins. Byrjaði 1938 eftir flugvirkjanám hjá Lufthansa í Þýzkalandi. Skymaster-vél hefur verið "troðið" fremst í skýlið. Hún hefur verið dregin skáhallt inn og rekur afturendann næstum því í gólfíð. Tekizt hefur að finna ákveðnar stellingar fyrir þetta ferlíki þannig að það kemst langleiðina inn í flugskýlið. Öll flugvélin er skoðuð hátt og lágt, yzt sem innst. Skýlin sem Bretar byggðu á stríðsárunum eru orðin alltof lítil fyrir starfsemina og brýn þörf fyrir nýtt viðgerðaskýli. Innar í skýlinu er svo Douglas-vél, sem bútuð hefur verið í sundur og stendur eins og illa gerður hlutur, neflaus og vængjalaus, og er í allsherjarklössun. Ísfirðingurinn Páll Jónsson, málari, er að vinna við að mála búkinn, hvítan að ofan með gluggana fellda inn í borða í fánalitunum. Glænýtt útlit. Framarlega í borðanum er Faxamerkið. Þetta er síðasta vélin sem fær svona andlitslyftingu og nýjan búning. Annars er fjölmenni við hin ýmsu störf á gólfinu og inni í Skymaster-vélinni. Það er úðað sterku, benzínkenndu hreinsiefni á hina ýmsu vélarhluta til að ná smurolíuslikjunni af, og lyktina leggur um allt svæðið. Þegar komið er í stjórnklefa vélarinnar sitja tæknimenn þar í hálförökkri og yfirfara hin ýmsu marglitu ljós, sem loga í mælaborðinu, og tækin þar allt í kring.

„Aðalstarfið hér á verkstæði Flugfélagsins er „dagleg skoðun», mest útvortis, — en þó eru hreyflar alltaf skoðaðir ýtarlega og yfirfarnir nákvæmlega eftir hverja 100 flugtíma,“ sagði Brandur í blaðaviðtali. Gagngerasta skoðun var hin svonefnda „ársskoðun”, sem var framkvæmd hér heima á Douglas- og Katalínuvélum. Stærstu skoðanir Skymaster-véla voru framkvæmdar erlendis. Flugvirkjar eru líka við eftirlit og viðgerðir í flugvélunum, sem standa á staðinu við afgangsluna milli ferða. Eitt og annað þarf að kanna eða lagfæra fyrir næsta ferðadag. Stundum vöktu ferðir flugvirkjanna með verkfærakassa á flugvélahlaðinu nokkrar grunsemdir farþega í afgangslunni, ekki sízt



*Snæfaxi TF-ISD. Hún var sú eina af DC3 vélum Flugfélagsins, sem smíðuð var sem farþegavél. Farþegarýmið smekklegra en í hinum. Myndina tók ég sumarið 1954.*

ef þeir voru að eiga við hreyflana í allra auglýsningu rétt áður en vélin átti að vera klár til brottfarar. Læknisfrú í Reykjavík og fyrrum útvarpsþulur hrópaði hvatningarorð til samferðafólks síns við eitt slíkt tækifæri svo að endurómaði um alla afgreiðslubygginguna. Hún hét á það að láta Flugfélagið ekki bjóða sér að ganga um borð í handónýta flugvél. Stundum varð fólk að koma aftur frá borði þegar vélin neitaði að fara í gang. Það kostaði mislanga bið. Einu sinni var æstu og taugatrekktu fólki vísað úr flugvél inn í flugstöðina og það beðið að bíða meðan vélin yrði dregin til eftirlits niður að verkstæðinu. Það var gert og flugvélin hvarf á bak við skýlið, þannig að hún sást ekki frá flugafgreiðslunni.

# Hjólað um flugb



*Slökkvilið Reykjavíkurflugvallar var jafnan í viðbragðsstöðu við flugturninn. Það þurfti oft að eltast við fólk sem fór sér að voða með því að rápa inn á flugbrautinar.*

Þá kom benzínbíllinn þar aðvífandi og dældi eldsneyti á vélinu. Hún hafði sem sagt verið benzínlaus, þegar farþegar voru komnir um borð og leggja átti af stað. Með þessa yfirsjón var farið leynt á bak við flugskýlið og mátti ekki vitnast.

Annað slagið átti ég erindi með bréf eða önnur gögn á austurhluta flugvallarsvæðisins, til Agnars Kofoed-Hansen, flugmálastjóra, sem hafði skrifstofu í löngum bragga undir vestanverðri Öskjuhlíðinni, ofan við Flugvallarveginn. Sömuleiðis þurfti ég stundum að koma við í gamla flugturninum. Þá var auðvelt mál að stytta sér leið á hjólinu yfir flugbrautirnar. Það var hringt í turninn og tilkynnt um ferðir mínar. Ég beið síðan átekta við norður-suður flugbrautina þar til flugumferðarstjórar uppi í turni gáfu mér grænt ljós með miklum ljóskastara, sem hékk í loftinu yfir stjórnborðinu hjá þeim. Það var einnig nokkuð algengt að bílar ækju yfir brautirnar í stað þess að þræða malarveginn umhverfis

þær. Fótgangandi vegfarendum brá fyrir á gönguferðum í leyfisleysi yfir brautirnar og fór þá slökkviliðsbíll af stað svo að vitinu yrði komið fyrir viðkomandi. Enn voru margar kennsluflugvélar án talstöðva og höfðu því ekki talsamband við turninn. Ljóskastaranum var beint að þeim, þegar þær komu til aðflugs og gefið grænt eða rautt ljós eftir því hvort landing væri heimiluð eða ekki. Stundum var skotið upp rauðu blysi ef hættuástand var að skapast. Úr þessum sambandslausu flugvélum gáðu flugmenn að stefnunni á T-inu við flugturninn sem gaf til kynna hvaða flugbraut væri í notkun. Þetta landingar-T var fyrirferðarmikið, einir fjórir, fimm metrar á lengd, hvítt á lit og stóð fyrir utan turninn eins og bókstafurinn T.

# rautir

Starfsmenn slökkviliðs vallarins, sem aðsetur hafði í viðbyggingu við flugturninn, fóru svo út og sneru T-inu eftir vindáttinni og breytingu á notkun brauta. En flugmenn tóku líka eftir stefnunni á rauðröndóttu vindpokunum þegar þeir voru að undirbúa landingu. Uppgangan í flugturninn var sérkennileg og minnti á gamlan kastala. Þröngur stigagangurinn var hvítmálaður eða kalkaður. Á neðri hæðunum hafði spádeild Veðurstofunnar aðsetur. Veðurfræðingar gerðu þar spár fyrir flugvélar á leið yfir hafið og í innanlandsfluginu. Ofar í turninum var svo flugstjórn fyrir úthafsflugið. Fjöldi flugvéla á flugstjórnarsvæði Íslands var um 200-300 á sólarhring og þurftu margar að millilenda á Keflavíkflugvelli.

Á efstu hæðinni var flugumferðarstjórn fyrir sjálfan flugvöllinn. Allur tækjabúnaður var fremur gamall að sjá, líklega töluvert um notuð tæki frá brezka flughernum, sem hafði afhent Íslendingum flugvöllinn til eignar og

rekstrar 6. júlí 1946. Þarna sá maður frumherja meðal íslenskra flugumferðarstjóra þá Arnór Diego Hjálmarsson, Björn Jónsson og Valdimar Ólafsson við störf sín. Maður vissi að í þessum þröngu vistarverum hafði leit að týndum flugvélum verið stjórnað, minnugur leitarinnar að Loftleiðavélinni Geysi, sem fórst er hún var að koma í vöruflutningaflugi frá Luxemborg. Leitinn stóð í fjóra daga um miðjan september 1950 eða þar til Geysir fannst á Vatnajökli og öll áhöfnin á lífi. Einnig fórust flugvélar varnarliðsins á jöklum hér og Douglas-vél Flugfélags Íslands hvarf í sjóinn út af Vatnsleysuströnd með áhöfn og farþegum í lok janúar 1951. Leitarstarfinu var stjórnað úr þessum gamla flugturni.

Skamman spöl frá turninum var flugafgreiðsla Loftleiða. Hún var upphaflega smíðuð úr trékössum utan um flugvélarhluta, sem fluttir voru til landsins. Þaðan hafði ég lagt af stað í mína fyrstu flugferð sumarið 1949 til Eyja í boði Kristínar, flugfreyju og frænku minnar. Umsvif í millilandafluginu voru vaxandi og félagið að ná sér á strik aftur eftir lægð sem það fór í gegnum upp úr 1950 þegar það missti báðar millilandaflugvélar sínar, Geysi á Vatnajökli og Heklu í bruna á Ítalíu. Félagið varð að hætta innanlandsflugi vegna úthlutunar stjórnvalda á sérleyfum sem þótti afar vilhóll Flugfélagi Íslands. En Loftleiðamenn voru ekki að gefast upp og árið 1955 laukst upp fyrir þeim gullnáma úti í Luxemborg.

Þetta litla hertogadæmi í miðri Evrópu varð þátttakandi í að skapa Loftleiðum skilyrði til að láta mjög að sér kveða næstu áratuginna í farþegaflutningum milli Evrópu og Bandaríkjanna með viðkomu á Íslandi. Flugvélar Loftleiða voru lengur í förum yfir Atlantshafið en farkostir stóru flugfélaganna. Fargjöldin voru jafnframt lægri. Hagstæðir loftferðasamningar við Bandaríkin og hin frjálslyndu viðhorf ráðamanna í Luxemborg urðu hvati hins mikla Loftleiðaævintýris, sem nú fór í hönd. Fyrsta lágjaldaflugfélagið. Ég notaði tækifærið til að skoða Loftleiðavélnar,



*Edda, leiguflugvél Loftleiða, fór fyrsta flugið til Luxemborgar 1955.*



*Flugfreyjur Flugfélagsins og Loftleiða í bakkaboðhlaupi í Tívoli í Vatnsmýrinni.*



*Áætlun 1955-56. Loftleiðir orðið lágfargjaldafélag á flugleiðinni yfir Atlantshaf.*

Þegar ég átti leið um austursvæði flugvallarins. Félagið var þá í samstarfi við Ludvig Braathen, norskan athafnamann og skipaeiganda, sem auk þess rak flugfélagið Braathens SAFE, (South America and Far East) er flaug á hinum lengstu flugleiðum til Suður-Ameríku og Asíu. Braathen varð sannur Íslandsvinur og gaf okkur þúsundir trjáplantna til að gróðursetja í Skorradalnum og Haukadal. Erla Ágústsdóttir, frænka mín, var orðin flugfreyja hjá Loftleiðum 1956 og starfaði þar áratugum saman þannig að ég ræddi oft við hana um uppgangsár Loftleiða. Sumarið 1956 var annasamt og höfðu Loftleiðir tvær eigin Skymastervélar í förum, Heklu hina nýju og Sögu, en leigðu Eddu frá Braathen auk annarrar Skymastervélar, sem einfaldlega var kölluð Súpan, því að hið norska skrásetningarmerki hennar var LN-SUP. Félagið markaðssetti sig sem Icelandic Airlines Loftleiðir, IAL, og út úr þessu var snúið og félagið gjarnan kallað “Icelandic Always Late” af keppinautum.

Það þótti því tíðindum sæta þetta haust að Súpan setti hraðamet í beinu flugi frá New York til Reykjavíkur og var 10 klst. og 12 mínútur á leiðinni. Það met var reyndar bætt í janúar 1957 þegar vélin fór sömu leið á 9 klst. og 44 mínútum. Á þessari löngu leið gátu veðurskilyrðin haft veruleg áhrif á komutíma flugvélanna. Maður fylgdist oft með Loftleiðavélunum koma inn til landingar við Njarðargötuna, anzi mikið á eftir áætlun undir hádegis. Farþegarnir um borð gerðu sér þetta að góðu vegna hinna lágu fargjalda en það gat auðvitað verið hvítleitt fyrir farþega héðan frá Íslandi til Norðurlandanna t.d. að bíða eftir Loftleiðavélunum.

Flugfélag Íslands þjónaði heimamönnum betur en Loftleiðir urðu æ sterkari í N-Atlantshafsfluginu milli heimsálfanna. Það var mikilvægur kafli í atvinnuþróun landsmanna að þessi tvö flugfélög skyldu dafna jafn vel og raun bar vitni þrátt fyrir afleit skilyrði sem þeim voru að mörgu leyti sköpuð á haftatímum. Einstakt þótti að þessi myndarlegi rekstur skyldi vera á vegum einkaaðila en ekki

ríkisflugfélags eins og þekktist svo víða í Evrópu og um mestallan heiminn.

Aldrei lét ég tilboð um góða flugferð úr hendi sleppa. Það var enn svo fámennt í starfslíðinu og létt yfir samskiptum fólks, liðlegheit og einfaldleikinn í starfsháttum það mikill að hægt var að hafa samband við Einar eða Sverri í afgreiðslunni og spyrja hvort það væru laus sæti til að skreppa með kvöldfluginu til Akureyrar eða Eyja fram og til baka. Þannig var um kvöldferðina til Vestmannaeyja með Jóni R. Steindórssyni, flugstjóra, eitt sólbjart kvöld 1956 þegar Þröstur Laxdal, í afgreiðslunni í Lækjargötu 4 og Unnur Ketilsdóttir hóuðu í mig og spurðu hvort ég vildi ekki skreppa með þeim í stuttan flugtúr til Eyja. Vart þurfti að spyrja að því.

Í kvöldferð norður til Akureyrar fékk ég hlutverk í stjórnklefanum hjá Snorra Snorrasyni, flugstjóra, sem lét mig dæla benzíni inn á hreyflana fyrir uppstartið. „Pumpaðu strákur“, sagði Snorri, hress og skemmtilegur, og svo fékk ég að fylgjast með flugtakinu frammi hjá flugmönnum. Snorri tók mikið af ljósmyndum í fluginu, ómetanlegar heimildir fyrir sögu flugs á Íslandi, og landslagsmyndir sem margar voru gefnar út sem glærur hjá Sólarfilmu. Þeir mágarnir Snorri og Birgir Þórhallsson stofnuðu fyrirtækið og unnu með því merkilegt landkynningarstarf. Ekki má heldur gleyma myndum Snorra af íslenskum fiskiskipum. Sem fréttamaður síðar meir hafði ég samband við hann ef okkur vantaði mynd af tilteknum bát til birtingar. Nær undantekningarlaust átti Snorri myndina.

Þessi sumur átti ég þess kost að fara með Katalínuvélum og lenda á sjó fyrir vestan og fljúga með Douglas-vélunum til nokkurra áætlunarstaða. Katalínubátarnir voru hinir traustustu farkostir þó að hægt færu. Vænghafið var mikið og sagt að Köturarnar gætu aflvana svifið langar vegalengdir. Farþegarýmið fyrir 20 manns var tvískipt og hafði vélamaðurinn aðstöðu þar á milli. Hann var líka flugþjónninn

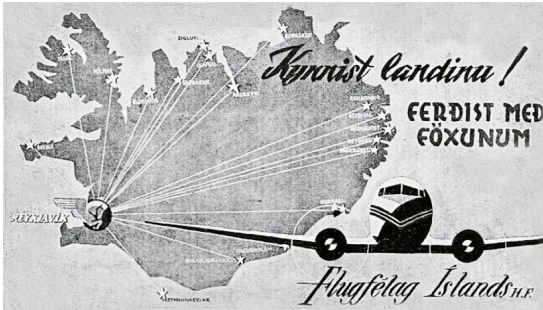
um borð, því að engar flugfreyja var með í för. Hann var þó uppteknari við að halda vélinni gangandi og festa flugbátinn við bauju, þegar komið var á áfangastað og hjálpa farþegum um borð í léttbátinn sem flutti þá úr vélinni í land. Lendingar á sjó voru ævintýri líkastar út af fyrir sig og ekki síður flugtakið þegar vélin óð sjóinn þannig að skvettist og gusaðist lengi fyrir gluggana á farþegarýminu.

Eftirminnilegastar eru ferðirnar til Grímseyjar um Akureyri og í vöruflutningaferð til Fagurhólsmýrar. Pétur Pétursson var flugstjóri í báðum þessum ferðum. Hann hafði starfað skömmu eftir stríð sem flugmaður hjá Flugfélagi Íslands en réði sig til starfa í Jórdaníu og var flugstjóri á Douglas og Skymaster þar eystra. Var hann því víðförlur um Arabalöndin áður en hann kom aftur til starfa hjá Flugfélagi Íslands og varð flugstjóri í innanlandsfluginu. Pétur var mér afar vinsamlegur og leyfði mér að koma með í sunnudagsferð til Akureyrar og Grímseyjar og hélt ég til mestan tímann frammi í stjórnklefanum. Pétur var áhugasamur um að upplýsa mig um tæki og tól í mælaborðinu. Bjarni Jensson var aðstoðarflugmaður með Pétri í þessari ferð. Auðvitað fannst mér töluverð upphefð af því að fljúga norður fyrir heimsskautsbaug.

Í Grímsey var ný flugbraut og flogið þangað einu sinni í viku í tengslum við morgunflug til Akureyrar og kvöldferðina þaðan til Reykjavíkur. Flugfélagið reyndi að vekja áhuga erlendra ferðamanna á Grímseyjarfluginu og bauð m.a. sérstakar miðnætursólarferðir norður í eyjuna um hásumarið. Var farþegunum þá úthlutað myndskreyttum skilríkjum um að þeir hefðu heimsótt staðinn og gengið norður yfir heimsskautsbauginn. Sitthvað var gert til að sinna ferðamönnum. Auk Grímseyjarferðanna var flogið í Öræfin og farið í bílferð um sveitina með ferðafólk og flogið aftur til Reykjavíkur að kvöldi. Einnig var boðið upp á ferðir til Egilsstaða og ekið um nærsveitir. Ekki hyggt ég að útlendir túristar hafi staðið í löngum biðröðum eftir þessum ævintýraferðum en



*Þröngt máttu sáttir sitja við stýrin á Douglas-vélunum DC-3.*



*Auglýsingarnar urðu fagmannlegri.*



*Íslendingar "stukku af hestbaki" upp í flugvélinu.*

mér eru minnisstæðar tvær enskar hefðarfrúr sem voru förunautar okkar þennan sunnudag til Grímseyjar og gátu eytt öllum deginum við náttúruskoðun um eyna. Aðstæður við sjálfan flugvöllinn voru nokkuð frumstæðar og byrjuðu þeir Pétur og Bjarni á því að "reka úr túninu", fljúga vélinni í lágflugi yfir brautina til að fæla ær og lömb út af henni. Þegar skjáturnar höfðu hlaupið dauðskelkaðar út í móa var óhætt að snúa vélinni inn til landingar.

Lágflugstilburðirnir voru enn æsilegri þegar ég fór með Pétri og Ólafi Indriðasyni í haustferð með vörur til Fagurhólsmýrar. Þessir flutningar voru árlegir viðburðir enda Öræfin einangruð sveit og einu reglulegu samgöngurnar í lofti, þó að vatnamenn færu í stöku ferðir á gömlum hertrukkum yfir fljótin miklu á söndunum, sem enn voru óbrúuð. Íbúar Öræfasveitar fengu alls kyns aðföng fyrir veturinn í flugi og sendu sláturafurðir sínar á markað með flugvélum. Umræddan dag höfðu þeir Pétur og Ólafur þegar farið eina ferð austur og tekið eftir því að selir sem lágu á söndum meðfram suðurströndinni höfðu undarlega hægt um sig án þess að nokkur styggð kæmi að þeim þegar vélin fór framhjá. Grunaði þá jafnvel að einhver pest væri að ganga í selalátrinu.

Það var ætlunin að kanna málið nánar í næstu ferð, þegar ég fékk að fara með þeim austur. Við vorum þrír um borð í vélinni og stóð ég og hélt mér spenntur við flugmannssætin til að fylgjast með öllu sem fyrir augu bar. Það var flogið austur yfir Hellisheiði í venjulegri flughæð, þar til Pétur sagði, að nú væri vélin komin vel úr augsýn flugumferðarstjóranna í turninum og ýtti stýrinu fram þannig að vélin tóku dýfu niður Kambana og stefndi á Hveragerði þannig að minnti helst á æsispennandi árásarsenur úr góðri stríðsmynd. Þannig var flogið lágt og geyst með miklum drunum austur eftir öllu Suðurlandsundirlendinu, aðeins beygt og sveigt til að hræða ekki skepnurnar í beitarhögum um of. Hrossastóðin á Rangárvöllum tóku þó engu að síður til fótanna og reyndu að forða sér sem best þau gátu.



Beið var með að aðgæta selina á söndunum þar til í bakaleiðinni. Á Fagurhólmsmýri fengum við kaffi og pönnukökur hjá Helga Arasyni, umboðsmanni Flugfélagsins, meðan vinnukraftur úr sveitinni losaði farminn úr Glófaxes og þar síðan lambaskrokkana á öxlinni um borð. Þegar því var lokið beið Pétur ekki boðanna og við lögðum af stað heim á leið. Á leiðinni vestur yfir sanda var flugið lækkað niður í 100 fet og Ólafi falið að stýra “vel” og passa að vængendinn hægra megin rækist ekki í sjávarbakka meðan Pétur gerði sínar athuganir á selastofninum. Þegar komið var á ofsahraða yfir selalátrin fór ekkert á milli mála. Hvert einasta dýr, ungt og gamalt, var bráðlifandi og flýði í dauðans ofboði til sjávar með bægsлагangi. Mér varð ekki um sel. Eftir þessar athuganir var Glófaxes beint upp í venjulega flughæð og sjálfstýring sett á meðan spjallað var yfir seinni kaffisopanam.

Af öðrum fluguppákomum var stutt síðdegisferð á Gullfaxes nokkuð sérstæð. Það var eiginlega prófferð Sverris Jónssonar er hann fékk flugstjóraréttindi 1956. Sverrir sat í kapteinssætinu vinstra megin en Þorsteinn Jónsson, flugstjóri og fyrrverandi orrustuflugmaður í stríðinu, stjórnaði aðgerðum og var í sæti aðstoðarflugmannsins. Gunnar Valdimarsson, flugvélstjóri, var í sætinu á milli þeirra og hugði að gangi mótóranna, tók upp hjól og vængbörð. En fyrir aftan þá stóðum við Ari Jóhannesson, yfirverkstjóri hlaðdeildarinnar. Það var lágskýjað og rigning, sennilega óskaveður fyrir þær flugkúnstir, sem framundan voru. Gullfaxi, TF-ISE, eða “Faxi Einar” eins og kallmerkið hljóðaði, hóf sig á loft og nú var hringsólað í nágrenni flugvallarins um skeið en því næst dró Þorsteinn þetta strigagardínu fyrir gluggann hjá Sverri, þannig að blindflugsaðflug var hafið. Sverrir var látinn koma vélinni “blindandi” langleiðina inn til landingar áður en gardínan var dregin frá. Enn færðist fjör í leikinn þegar drepíð var á tveimur hreyflum og vélin látin renna inn á flugbrautina en allir hreyflar keyrðir á fullu affi um miðbik brautarinnar og vélin látin hefja sig

til flugs aftur rétt við brautarendann. Tilþriffin urðu enn ógnvænlegri í næstu atrennu þegar vélinni var lyft á síðustu metrunum af vestur/austur brautinni, upp yfir Öskjuhlíðina. Úti á Flóa var hún svo látin hringa sig niður allengi í frjálsum falli áður en farið var inn til landingar og Gullfaxes ekið inn á stæði eins og ekkert hefði í skorizt. Sverrir hafði greinilega staðizt prófið því að hann var farinn að fljúga sem flugstjóri á Skymaster skömmu seinna.

Þó að flugið hefði áunnið sér traust við sívaxandi öryggi voru slysin og fórnirnar þó miklar. Þrír af flugmönnum, sem ég kynntist í stjórnklefanum, fórust í flugslysum. Jón Jónsson var flugstjóri er Hrímfaxi fórst við Osló 1963, Sverrir Jónsson var flugstjóri á Beechcraft-flugvél Flugsýnar sem fórst á leið í sjúkraflyg til Norðfjarðar í janúar 1966 og Bjarni Jensson, var flugstjóri á Fokkervél, sem fórst á Mykinesi í Færeyjum í september 1970.

Eftir á að hyggja voru sumrin hjá Flugfélaginu og önnur síðar á unglingsárum mínum sérstök fyrir það að ég umgekkst mest mér eldra fólk, jafnvel miklu eldra. Ég vandist því að hlusta á umræður manna og blanda mér inn í þær ef ég taldi mig hafa sérstaka ástæðu og vit til. Viðhorfin sem ég kynntist höfðu mótandi áhrif og að mörgu leyti varð ég eldri en aldurinn raunverulega sagði til um. Þetta er svo sem sviðuð saga og margir aðrir unglingar höfðu að segja á þessum árum, krakkar sem fóru að vinna við hlið hinna fullorðnu, að ekki sé talað um jafnaldrana sem komnir voru til sjós á síldarbatum eða jafnvel togurum. Þeir hófu lífið snemma fyrir alvöru.

Í mínu tilviki var reynslan alveg einstök. Allar þessar iðandi og fjölbreyttu athafnir í kringum flugið og persónurnar sem þar komu við sögu. Hjá Flugfélagi Íslands mætti ég hvarvetna mikilli velvild og þarna var lagður grunnur að kynnum, sem áttu eftir að haldast og eflast eftir að ég varð sjálfur fullorðinn og fór að starfa í fjölmiðlum og að borgarmálum.

MÖA



*Flugtúr með kvöldvélinni til Eyja sumarið 1956. Markús Örn, sendill, Jón R. Steindórsson, flugstjóri, Unnur Ketilsdóttir, síðar flugfreyja og Þröstur Laxdal, síðar barnalæknir. Unnur og Þröstur störfuðu í söluskrifstofu Flugfélagsins í Lækjargötu 4 þetta sumar.*



*Vegir voru slæmir og samgöngur á landi erfiðar. Það var flogið áætlunarflug á Skógasand undir Eyjafjöllum með Douglas-vélunum. Þarna er "Gljáfaxi," sem enn er í flughæfu ástandi. Myndirnar af flugvélunum tók Snorri Snorrason, flugstjóri.*



*Katalínubátarnir tveir, "Skýfaxi" og "Sæfaxi", tryggðu greiðar samgöngur við Vestfirðina, Siglufjörð og Austfirði. Lent var á sjónum rétt utan hafnarmynniss hjá bæjum og kaupúnum.*



*Kvöldstemning í Reykjavík sumarið 1956. Skymastervélarnar "Gullfaxi" og "Sólfaxi" komnar til landsins og gerðar klárar til að fljúga aftur að morgni til Evrópuborga. Ein af Douglas-vélunum fjórum rekur fram nefið vinstra megin, tilbúin í kvöldferð til Akureyrar.*

# FLUGFÉLAG ÍSLANDS



*Danski teiknarinn Kaj Rich hannaði þetta auglýsingaplakat fyrir millilandaflug Flugfélags Íslands árið 1955.*