



# Gunnar Sigurðsson, bréf og greinargerð vegna Keflavíkurflugvallar.

---

Bjarni Benediktsson – Stjórnmal – Utanríkisráðherra – Utanríkismál – Bréf – Greinargerð – Gunnar  
Sigurðsson – Keflavíkurflugvöllur - 1950

## Tekið af vef Borgarskjalasafnsins

---

[bjarnibenediktsson.is](http://bjarnibenediktsson.is)

Einkaskjalasafn nr. 360  
Stjórnmalamaðurinn  
Askja 2-12, Örk 1

©Borgarskjalasafn Reykjavíkur

24 marz, 1950

Í framhaldi af bréfi mínu til yðar hæstvirtur utanríkisráðherra, d.s. 15 f.m., leyfi ég mér að senda yður meðfylgjandi stutta greinargerð um Keflavíkurflugvöll, til frekari skýringa á ýmsum atriðum bréfsins.

Jafnframt vænti ég þess, að þér sjáið yður fært að taka þetta mál fyrir, hið allra fyrsta. Greinargerð þessi er aðeins einn kaflinn úr allítarlegri skýrslu, um stjórn og rekstur flugmálanna s.l. 3-4 ár, sem ég hefi nú lokið við og sem ég er fús til að láta yður eða flugmálaráðherra í té hvenær, sem þess væri óskað.

Ég væri yður mjög þakklátur ef þér vilduð skýra flugmálaráðherra frá gangi þessa máls, þannig að ég gæti átt tal við hann í næstu viku.

Virðingarfyllst,  
*Gunnar Sigurðsson.*

Til hæstvirtts utanríkisráðherra  
Bjarna Benediktssonar.  
Reykjavík.



### III. Kaffli.

#### KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR.

Þegar Íslendingar tóku við flugvöllinum í Keflavík haustið 1946, var settur þar sjerstakur flugvallastjóri.

Vegna ýmsra ástæðna, sem jeg hirði ekki um að ræða hjer átti maður þessi við mikla örúgleika að stríða í starfi sínu. Gat hann því ekki m. a. vegna þess að hann hafði ekki þann stuðning stjórnarvaldanna, sem hann þurfti, framkvæmt ýmislegt sem hann hafði þó vilja á að koma í verk.

Um það leyti sem flugráð var stofnað var undirritaður settur flugvallarstjóri á Keflavíkurflugvelli. Má segja að það eina, sem var búið að gera þá þ. e. í tíð fyrverandi flugvallarstjóra var að innrjettað hafði verið nýtt skrifstofuhúsnæði.

Vorupví aðal verkefningin<sup>þann,</sup> að koma á góðri samvinnu við amerísk stjórnarvöld á staðnum og koma skipulagi á innheimtu lendingagjalda, benzín-gjalda, flugskýlisleigu o. s. frv. Jafnframt að sjá um ráðningu á íslenskum starfsmönnum til fjelagsins, sem rak flugvöllinn (IAC) og byggingafjelagsins (MHKCB), og gæta hagsmuna Íslendinga á flugvöllinum. Þá var og allri "representation" gagnvart erlendu flugfjelögum komið í gott horf.

Öll þessi mál var búið að lagfæra um áramót 1947-48 og voru innheimtar tekjur á þessu hálfa ári ( eins og fyrr segir var ekkert búið að innheimta þegar undirritaður tók við starfi) orðnar tapl. kr. 645.000.-

Nokkrum öðrum málum var þó ekki hægt að gera þau skil, sem sækilegt hefði verið svo sem tolla- og skattamálum, gjaldeyrismálum o. s. frv. Hafði jeg þó skrifað þáv. flugmálaráðherra brjef þar að lútandi. Þá var og komið föstu skipulagi á alla afhendingu eigna ísl. ríkisstjórnarinnar og var undirritaður skipaður umboðsmaður utanríkisráðuneytisins í þessum málum.

Í sambandi við þessi mál lagði jeg til að gerð yrði nákvæm skrá yfir öll mannvirki flugvallarins og eignir ísl. ríkisstjórnarinnar á flugvöllinum, svo hægt yrði að fylgjast með hvað veri afhent, hvað flutt til á vellinum og hvað eftir o. s. frv.



Benti jeg á það í þessu sambandi að ef slík skrá yrði ekki gerð sem allra fyrst, þá yrði svo komið eftir 1-2 ár, að enginn vissi gjörla hvað ísl. ríkisstjórnin ætti og hvað Bandaríkjastjórn. Því miður fjekkst aldrei leyfi til þess að gera þessa skrá og er svo komið nú (1950), að það má heita ógjörningur að fá glöggt yfirlit um þetta efni.

Eitt af þeim málum, sem jeg lagði áherslu á var, að sett yrði reglugerð um <sup>rekstur</sup> flugvallarins, samkvæmt Keflavíkursamningnum frá 7. okt. 1946. ~~Reglugerð~~ um þetta efni var sett þann 9. október 1948 og fjallaði hún þó aðallega um flugumferðastjórn <sup>og innvi</sup> v/flugvallarins en ekki um rekstur flugvallarins í heild, þ.e. skiftinguna á rekstrinum milli Íslendinga og Bandaríkjamanna.

Þetta hefir þó verið gert síðar eða á árinu 1949 með samkomulagi milli utanríkisráðuneytisins og sendiráðs Bandaríkjanna hjér í Reykjavík, svo nú er svo komið, að dregnar hafa verið hreinar línur í þessum efnum þ.e. hvað Íslendingar hafi með höndum og hvað Bandaríkjamenn skuli sjá um v/reksturs flugvallarins.

Í maímánuði 1948 skrifaði jeg flugvallastjóra ríkisins brjef varðandi þjálfun Íslendinga í tækni flugvallarreksturs sbr. 6.gr. flugvallarsamningsins. Sem svar við því brjefi var mjér sent afrit af brjefi samgöngumálaráðs <sup>Reykjavíkur</sup> þar sem beðið var um nánari upplýsingar um þetta efni m.a. í hvaða starfsgreinum ætti að þjálfa menn o.s.frv.

Brjefi þessu svaraði jeg 23 júní 1948 og gerði þar frum-tillögur um þetta efni, þ.e. í hvaða starfsgreinum skyldi þjálfa o.s.frv. Eftir þetta starfaði jeg í 4 mánuði við flugvöllinn en heyrði aldrei neitt frekar um málið.

Þegar jeg byrjaði að starfa á flugvöllinum voru þar engar vistarverur fyrir umboðsmenn og fulltrúa erlendu flugfjelaganna á flugvöllinum og urðu þeir því að búa í Keflavík sem var mjög óþægilegt sjerstaklega í sambandi við komu flugvjela, einkum á nóttunni, þar sem sumir þeirra höfðu alls engin farartaki. Með tilliti til þess að flugfjelög þau, sem þessir menn voru fulltrúar fyrir greiddu svo hundruðum þúsunda króna skifti í lendingar- og benzingjöld á hverjum mánuði og samkvæmt eindreginni ósk þessara sömu manna, var hafist handa um að innrjetta fyrir þá húsnæði í sjerstöku braggahverfi (Camp Turner) á flugvöllinum.



Undirritaður sá um allar framkvæmdir og gerði alla sanninga þar a  
lúðandi. Endurgreiddu flugfjölögin allan kostnað vegna þessara innrjet-  
inga á tveimur árum sem leigu fyrir húsnæði og máttu þetta teljast  
mjög hagkvæm kjör fyrir leigusala. *p. e. flugvæðing, rek. vnr.*

Þegar jeg hatti störfum á flugvællinum var búið að innrjetta húsnæði fyrir eftirtalin flugfjölög. Trans Canada Airlines, British Overseas Airways Corp., Air France og verið að innrjetta húsnæði fyrir American Overseas Airlines og British South American Airways. Má því fullyrða að flest mál voru komin í allgott horf um það leyti sem undirritaður lét af störfum p. e. í lok nóvembermánaðar 1948.

Tekjur Keflavíkurflugvallar árið 1948 námu rúml. einni og hálfri milljón (kr. 1.574.979.33), af því var hreinn rekstursásgóði tapl.kr. 1.200.000.- og má það teljast ágæt útkoma.

Allt frá því að jeg byrjaði að starfa á Keflavíkurflugvælli hafði jeg haft áhuga á því að kynna mér helstu nýngar í rekstri flugvælla í Bandaríkjunum, sjerstaklega með tilliti til þess möguleika að auka tekjur Keflavíkurflugvallar. Sumarið 1948 bauð flugmálastjórn Bandaríkjana (CAA), mér að koma til Washington og taka þátt í stuttu námskeiði í þessu skyni. Þáði jeg það og fór út um haustið 1948 og var úti í hálfan annan mánuð bæði á flugvællinum við Washington og flugvællunum við New York. Lagði jeg sjerstaklega áherslu á það að kynna mér tekjumöguleika á flugvællum sbr. framanritað.

Í Washington kynntist jeg ma. a. svipuðu benzinafgreiðslukerfi og því, sem nú nýlega hefir verið tekið í notkun á Keflavíkurflugvælli. Jafnframt flugvællarekstri kynnti jeg mér talsvert rekstur vöruflutninga loftleiðis þ. á m. hjá "Slick Airways", í Newark, en það fjelag er það stærsta flugfjelag Bandaríkjana sem eingöngu starfar að vöruflutningum. Þar kynntist jeg nokkuð þeim tækjum og vörugeymsluhúsum (air cargo facilities), sem nauðsynleg eru við þennan rekstur. Þetta ferðalag var farið í sumarfrí <sup>minu</sup> og kostaði jeg mig algerlega sjálfur.

Skilningur flugvællastjóra ríkisins á þessari viðleitni minni, ~~þessum máli~~ var þó harla lítil og enginn, heldur þvert á móti. Því daginn áður en jeg kom heim til Íslands hafði hann sent fulltrúa sinn á Reykjavíkurflugvælli til þess að taka við starfi mínu þar útfrá. Það munu vera fá dæmi þess að íslenskur embættismaður



hafi hagað sjer jafn ódrengilega og flugvallastjórinn gerði í þetta skifti og það án þess að gefa upp nokkra ástæðu fyrir þessari furðulegu ráðstöfun. Það fór því svo að allar þær upplýsingar og gögn um helstu framfarir í flugvallarekstri frá því í stríðslok, sem jeg hafði aflað mjer komu aldrei að neinu gagni fyrir Keflavíkurflugvöll, en jeg hafði hugsað mjer að koma með tillögur um að afla nýrra tekna í sambandi við flugstöðvarbygginguna nýju, <sup>o.þ.</sup> sem þá var senn fullgerð, allar tilraunir mínar í þessa átt voru því árangurslausar.

Flugvallastjóri var ófáanlegur til þess að gefa nokkra skýringu á þessu furðulega uppátaki sínu, þar sem hann m.a. sveik gefin loforð frá árinu áður um að ef jeg vildi taka við flugvallarstjóraembettinu í Keflavík þá skyldi mjer vera heimilt að velja á hverjum flugvellinum jeg vildi starfa, en jeg hafði þá fyrir löngu kosið að starfa á Keflavíkurflugvelli, og hann samþykkt það.

Hinsvegar var mjer það ljóst að ástæðurnar voru einkum tvær:

1. Jeg hjelt því ávelt fast fram að sjerstakur ísl. flugvallarstjóri skyldi vera starfandi á Keflavíkurflugvelli. Flugvallastjóri hjelt því hinsvegar fram að það skyldi aðeins vera fulltrúi, *hann*.
2. Mjer hafði verið falið af utanríkisráðuneytinu að veita viðtöku öllum eignum ísl. ríkisstjórnarinnar á staðnum jafnóðum og þær voru afhentar. Flugvallastjóri taldi að mjer beri að afhenda honum þessar eignir en að sjálfsögðu gat jeg ekki gert það, vegna þess að utanríkisráðuneytið mælti svo fyrir, <sup>af</sup> sölu setuliðseigna, sem *sá* um sölu allra þessara eigna, skyldi afhenta öll taki og bragga o. s. frv. Að sjálfsögðu fór jeg eftir þeim fyrirmælum utanríkisráðuneytisins.

Þessar ástæður sem jeg nú hef nefnt ásamt því að flugvallarstjóri þótti jeg ekki vera nógu mikill "yes-maður" gagnvart sjer, munu hafa leitt til þess að hann tók þá ákvörðun að bola mjer burtu úr starfi mínu á Keflavíkurflugvelli.

Hvað hefur svo áunnist með ráðningu þessa fulltrúa á flugvöllinn ?.



Hefir hann komið þar miklu í framkvæmd ?.

Ekki er mjög kunnugt um að þessi maður hafi haft nema eitt meiri-  
háttar mál með höndum síðan hann tók við starfi þar út frá., þ.e. þjálfun  
manna í tekni flugvallareksturs sem jeg var þó búinn að gera tillögur  
um til flugvallastjóra sbr. framanritað.

Fulltrúinn mun hafa skilað tillögum í þessu máli til flugvalla-  
stjóra skömmu eftir að hann byrjaði að starfa þar út frá.

Tillögur þessar munu vera á þá leið að þjálfa beri 47 menn í ýmsum  
sjerteknilegum greinum flugvallareksturs þ.e. eins og hjer segir:

Flugumferðastjórar	6
Flugumsjónarmenn	5
Áhöfn björgunarflugvjelar	6
Lof tskeytamenn	8
Viðgerðamenn radiotakja	8
Viðgerðamenn loftsketta- takja í flugvjelum	3
Blindlendingarkerfi	8
Viðhald flugvallarins	3

samtals 47

Í þessu sambandi vil jeg vekja athygli á því að fulltrúinn, sem  
var falið að gera tillögur um þetta mál hefir mjög takmarkaða þekkingu  
á þessum málum. Ekki er vitað til þess að hann hafi neina teknilega  
menntun í flugmálum, enda er ekki við því að búast, þar sem maðurinn er  
aðeins lögfræðingur og hafði þá einungis starfað við flugmálin í nokkra  
mánuði. Má það teljast *fundu*leg ráðstöfun hjá flugvallastjóra ríkisins  
að fela slíkum manni jafn ábyrgðarmikið starf og að senda ástun um þjálfu  
manna í tekni flugvallareksturs á Keflavíkurflugvelli, enda bar ástun  
þessi allt svipað þess, að hún var undirbúin af viðvæningi í þessum *afm*um.

Gert er ráð fyrir að þjálfa sex flugumferðastjóra til að starfa í  
turni flugvallarins. Það virðist mjög auðvelt að þjálfa alla þessa menn  
hjer í flugtarninum á Reykjavíkurflugvelli og jafnframt mætti þjálfa  
nokkuð af þeim á Keflavíkurflugvelli. Það virðist *því* ástæðulaust að  
senda nokkuð af þessum mönnum til Bandaríkjanna til beinnar þjálfunar  
heldur aðeins til þess að kynast aðstöðum þar. Mín reynsla er sú að  
skilyrði hjer heima á flugvöllum í Reykjavík og Keflavík, *sér* svo ger-  
ólik því sem er í Bandaríkjunum að það þoli engan samanburð.



Umferðin þar er svo gífurleg að það er ekki fyrir aðra en þaulvana flugumferðastjóra að starfa þar, enda hafa flestir þeir, sem starfa á hinum stóru flugvöllum á austurströndinni margra ára reynslu að baki.

Hjer virðist því fullt ástæða til þess að menn þessir sjæu þjálfaðir hjer heima, bæði í Keflavík og Reykjavík og þeim síðan gefinn kostur á því að kynna sjer flugumferðastjórn í stuttan tíma með því að starfa í flugturni í Bandaríkjunum á einhverjum þeim flugvelli þar sem umferð er hæfilega mikil.

Þá er gert ráð fyrir að þjálfar 5 flugumsjónarmenn. Nú er það svo að flugumsjón (dispatching) getur alls ekki fallið innan þess ramma að teljast starf viðvíkjandi flugvallarekstri, heldur þvert á móti er þetta starf einungis viðkomandi rekstri flugfélaga.

Flugumsjón var tekin upp í Bandaríkjunum 1934 þar sem flugfélögin töldu nauðsynlegt að sjerstökum mönnum væri falið það starf, að leiðbeina flugmönnum og aðstoða þá við að útbúa flugáttanir o.s.frv. Starf þetta tilheyrir því alls ekki flugvallarekstri, heldur er hjer einungis um flugfélagsstarf að ræða.

Ef Íslendingar rækju flugvöllinn í Keflavík myndu þeir alls ekki hafa í sinni þjónustu neinn flugumsjónarmann (dispatcher). Fulltrúar flugfélaganna, sem starfa á staðnum myndu annast þessi störf, alveg eins og þeir gera nú.

Ástæðan til þess að Bandaríkjastjórn hefir flugumsjónarmenn starfandi á flugvöllum, er fyrst og fremst vegna hennar eigin flugvjala þ.e.a.s. flugvjala frá Ameríska flughernum.

Hjer er því verið að gera tillögu um að þjálfar menn í flugfélaga-  
rekstri (airline operation) en ekki flugvallarekstri (airport operation).

Hjer virðist því verið að hafa algert endaskifti á hlutum, þar sem menn eru þjálfaðir í þeirri grein, sem ekki kemur flugvallarekstri við, en aftur á móti er ýmsum störfum slept þar sem beinlínis er um flugvallarekstur að ræða eins og síðar verður rætt um.

Ahöfn þjörgunarflugvjelar er fyrirhugað að þjálfar sex menn, alla flugmenn að því er heyrst hefir. Askilegt er að þjálfar sjæu fleiri menn í þessi störf, og alls ekki eingöngu flugmenn.

Jeg tel askilegt að þjálfar 2-3 flugmenn, 2 flugleiðsögumenn, 2 flugvjelstjóra, 2 flugloftakeytamenn og 2 "radarmenn" ( radar operators).



Að vísu er hjer um að ræða starfsgrein, sem er raunverulega óviðkomandi flugvallarrekestri, en það er starfræksla björgunarflugvjarinnar ~~í~~ <sup>oneitanlega</sup>. Hinsvegar hefir alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) óskað eftir því að slík starfsemi væri rekin frá Íslandi og er því óskilegt að Íslendingar geti tekið slík störf að sjer í framtíðinni.

Um loftskjotamenn og viðgerðameann radiotækja etla jeg ekki að fjölgræða um nú vil aðeins benda á það að svo virðist sem hjer sje um algert handahóf að ræða, að því er snertir fjölda og starfsgreinar.

Fjöldi manna til þjálfunar <sup>í rekstri og viðhaldi</sup> blindlendingarkerfa virðist ekki fjarri lagi ~~í~~. Hinsvegar virðist nægilegt að þjálfva tvo menn, verkfræðing og góðan yfirverkstjóra í viðhaldi flugvallarins.

Þá kem jeg að þeim starfsgreinum sem ekki er gert ráð fyrir að þjálfva en sem eru þó bráðnaðsynlegar í sambandi við rekstur flugvallarins, og þá að sjálfsögðu miklu nauðsynlegra heldur en t.d. flugumsjón sem er flugvallarrekestri óviðkomandi.

Þessar starfsgreinar eru m.a.:

- 1) Veðurathuganir, þá sjerstaklega veðurathuganir á háloftunum (upper air observation) með "Radio-sonde"
- 2) Eldvarnir á flugvöllum.
- 3) Hotelrekstur.

Það mun hafa komið til orða að Bandaríkjastjórn hatti að starfrækja sjerstaka veðurstofu á Keflavíkurflugvelli á þessu ári, en þar eru framkvæmdar veðurspár fyrir háloftin, en þessar spár, eru sem kunnugt er alveg bráðnaðsynlegar fyrir allar flugsamgöngur yfir Norður-Atlandshafið. Ekki er mjer kunnugt um hvernig veðurstofan hjer er í heild viðbúin að taka að sjer þessa starfsemi þar útfrá, en eitt er fullvíst að hán hefir engin tók á því að gera háloftaathuganir eða veðurspár þar að létandi bæði vegna algers skorts á kunnáttumönnum á þessu sviði og ennfræmur vegna vöntunar á nauðsynlegum tækjum.

Hefði því verið fullkomin ástæða til þess að þjálfva 4-5 menn í þessu skyni jafnvel þó ekkert hefði verið vitað um hugsanlega stöðvan þessarar starfsemi, á flugvellinum. Eins og nú er háttað etti þjálfun manna í þessu skyni að hafa forgangsrjett fyrir allri annari þjálfun.



En í reyndinni er það svo að ekki er gert ráð fyrir að þjálfari einn einasta manni í þessari starfsgrein heldur eru menn þjálfaðir í flugfélagsstarfsemi, sem flugumsjónarmenn. Jája, ekki er öll vitleysan eins.

Einn snarasti þátturinn í öryggiskerfi hvers flugvallar er vel aft og skipulagt slökkvilið sem hefir góða þekkingu á hinum sjerstöku aðstaðum, sem skapast við flugslýs og eldsvoða á flugvöllum.

Því miður eigum við Íslendingar enga sjerfræðinga á þessu sviði, þ.e. eldsvoða á flugvöllum. Virðist mér því að á því hafi verið fullkomin nauðsyn að a.m.k. 2-3 menn yrðu þjálfaðir í þessu skyni, enda gerði jeg ráð fyrir að svo yrði í tillögum mínum um þetta efni til flugvallarstjóra ríkisins sumarið 1948.

Fulltrúinn hefir áreiðanlega ekki gert sjer þetta ljóst, ek hann samdi tillögurnar um þjálfunina.

Þá vil jeg að síðustu benda á það að jeg tel nauðsynlegt vegna framfarreksturs Hotel Keflavík, verði valinn maður til að læra hotelrekstur og jafnframt kynna sjer sjerstaklega rekstur flugstöðvarbygginga þ.e. "Business Management of the Airport Terminal". Hjer er um mjög þýðingarmikið starf að ræða, þar sem slíkum manni yrði falið að sjá um alla tekjuöflun í sambandi við rekstur hótelsins og flugstöðvarinnar.

Nokkrar fleiri starfsgreinar koma til athugunar í þessu sambandi en jeg hirði ekki um að fara frekar út í það hjer.

Í því, sem hjer hefir verið sagt sjest, að tillögur fulltrúa flugvallastjóra á Keflavíkurflugvelli viðvíkjandi þjálfun í tekni flugvallareksturs eru vægast sagt mjög gallaðar og vafasamt að byggja á þeim.

Jeg vil þá með nokkrum orðum víkja að frækvæmdum á þessum málum. Fulltrúinn mun hafa lagt fram "tillögur" sínar í nóvembermánuði 1948, og var gert ráð fyrir að þjálfari 47 menn á 3 árum, þannig:

1949	16
1950	16
1951	15
Samt.	<u>47.</u>

Ímsir erfiðleikar virðast hafa verið á því að koma þessum "þjálfunarárþrógrammi" á laggirnar, sjerstaklega vegna þess að yfirmenn Bandaríkjastjórnar á flugvöllinum töldu að engin íjárveiting væri fyrir hendi til þess að greiða slíka þjálfun.



I eitt ár var svo þjarkæð um málið og er mér ekki vel kunnugt um hvað á milli bar, *annat en fjárhagslegt málsins.*

I lok nóvembermánaðar s.l. voru svo tveir fyrstu nemendurnir sendir út í sex vikna námskeið báðir til að lára flugnasjón. Eftir þann tíma skrifuðu þeir hingað heim og sögðust vilja lara meira. Til þess að lara flugnasjón þarf venjulega 1-2 ára nám auk viðtekrar reynslu í starfinu.

I desember fóru svo 2 menn til viðbótar í meðferð blindlendingarkerfa, *(en þessu þess komu veslur um þeim sagt at þess ætlu í lara flugum.)* Þannig að árið 1949 byrjuðu 4 menn á þjálfun í Bandaríkjunum og 2 hjer heima eða sex alls, í stað 16 sem gert var ráð fyrir það ár.

Tveir starfsmenn í flugturninum í Reykjavík biðu ~~hjer~~ í hjerambíl 3 mánaði eftir að komast út til náms og var þeim <sup>þessu</sup> sagt að vera tilbánnir til ferðalagsins með eins dags fyrirvara.

Þessi dæmi sem jeg hefi nú nefnt gefa nokkra hugmynd um framkvæmdir á þessu "programmi", sem fulltráinn hefir haft með höndum.

Vil jeg draga saman helstu atriðin í þessu máli eins og mér komu þau fyrir sjónir

- 1) Tillögurnar um starfs<sup>Kift</sup>skiptingu þjálfunar er mjög ábótavant.
- 2) Framkvæmd þjálfunar<sup>u</sup> mjög gölluð
- 3) Ekkert hefir verið hugsað um hvaða framtíðarstörf biðu þessara manna í sambandi við reksturinn, þannig að ekki hefir verið athugað hvaða framtíðarskipulag verði á þessum málum og hvernig þjálfunin komi að mestu gagni með tilliti til þess að Íslendingar reki Keflavíkurflugvöll.

Að þessu síðara atriði vil jeg víkja nokkuð nánar. Til þess að sem bestur árangur náist af þessari þjálfun er nauðsynlegt að gera sjer nokkra grein fyrir því hvaða framtíðarskipulag verður á þessum málum. Ef Íslendingar taka við rekstri hans, þyrfti fyrst að gera sjer nokkra grein fyrir starfsskiptingu og starfsmannafjölda en slíka áætlun er nauðsynlegt að gera, þannig að hún yrði notuð, sem grundvöllur í þessu skyni.

Það skal játað, að ~~nokkur vafi leikur enn á í þessu því~~ allt er ennþá í óvissu um framtíðarskipulag á rekstri flugvallarins. *e. a. frv.* En jeg vil þó benda á að slík þjálfun hlýtur fyrst og fremst að miðast við það, að Íslendingar reki flugvöllinn, enda verða ákvæði Keflavíkursáætlingsins ekki skilin á annan hátt og verður það því að



vera það grundvallarsjónarmið, sem þjálfunin byggist á eins og sakir standa.

Hinsvegar hefir verið um algert handahóf að ræða að því er snertir tillögur og framkvæmdir í þessu máli eins og að framan greinir.

Stafar það fyrst og fremst af því að þeir menn og þá sjerstaklega fulltrúi flugvallastjóra á Keflavíkurflugvelli hafa ekki haft nægilega þekkingu á þessum málum og ekki gert sjer ljóst grundvallarsjónarmið þessa máls, á þetta jafnframt við flugvallastjóra ríkisins sem og fulltrúa hans. Legg jeg því til að þetta "þjálfunarprogram" verði endurskoðað í heild í ljósi þeirra staðreynda, sem jeg hefi hjer bent á.

Er það óhjákvamilegt svo að þjálfunin komi að því gagni í framtíðinni sem til er atlast.

Í öðrum málum svo sem kjaramálum íslenskra starfsmanna á Keflavíkurflugvelli, hefir fulltrúinn ekki einu sinni getað haldið í horfinu frá því sem var haustið 1948 þ.e. þegar jeg hatti að starfa á flugvellinginum. Stafar það ef til vill að nokkru leyti af því, að hann flémdi burtu hel stað aðstoðarmann sinn Friðrik Diegó, skrifstofustjóra, sem hafði þessi mál með höndum en setti í hans stað G. Gunnlaugsson, skrifstofumann sinn yfir þessi mál. Hjer gerði fulltrúinn furðulegt glappaskot og það ennþá óskiljanlegra þar sem þessi maður (G. Gunnlaugsson), hafði starfað undir stjórn fulltrúans í hálf t ár og hefði því átt að geta myndað sjer skoðun um hann til að gegna þessu starfi.

Í stutta máli sagt þá virðist hafa orðið <sup>venuleg</sup> ásturför á stjórn og eftirliti á flugvellinginum frá því að fulltrúinn tók við haustið 1948, og hefir hann þó haft mun betri aðstöðu til þess að leysa þessi störf af hendi þar sem hann hefir búið á staðnum, heldur en undirritaður sem búsettur var í Reykjavík.

Jeg tel því nauðsynlegt að gera breytingar á yfirstjórn Keflavíkurflugvallar, þannig að sjerstakur flugvallarstjóri með fullri ábyrgð starfi þar, ~~xxx~~ um þetta efni vísast að öðru leyti til fylgiskjals nr. III <sup>þ.e. miðs til almannakennisgjafar</sup> þar sem er að finna allnákvæma greinargerð um þetta mál og jafnframt tillögur til úrbóta. d. s. 15/2 1950