

Samskipti Slökkvistjóra við yfirmenn varnarliðsins og bandarísk yfirvöld á Íslandi mótuðust af því að það var eindregin vilji beggja aðila að nýta Íslenskt vinnuafli í þágu varnarliðsins eins og hægt var þegar Bandaríski sjóherinn tók við rekstri alls Keflavíkur flugvallar. Vegna þessa áttum við aðgang að stjórnendum sem vildu ákveðin framgang til fyrirmyndar í þessum störfum. Slökkviliðið var einkar áberandi þar sem við skiftum sköpum í því að tryggja öryggi og framgang verkefna herskyldu varnarliðsins í því sem skifti öllu máli, þ.e. Varnir og öryggi á Norður Atlantshafi og þar með Íslands. 1961 var Sveinn Eiríksson skipaður slökkvistjóri Varnarliðsins og þar með alls Keflavíkurflugvallar. Samskipti hans voru einangruð við yfirmann öryggideildar hersins í fyrstu en færðust síðar yfir til Flugþjónustu deildar. Þetta þýddi að Slökkvistjóri hafði ekki beinan aðgang til yfirmanns Varnarliðsins heldur var þarna milliliður. Snemma kom í ljós að þessir milliliðir voru oft ekki alveg með á nótunum og því fór Sveinn framhjá þeim og bar upp sín mál beint við yfirmann Varnarliðsins. Þetta kom berlega í ljós þegar kom að samskiptum við Íslensk yfirvöld og þjóðarneyð þar sem við komum að eins og við stóbruna utan vallar að ég tali nú ekki um Vestmannaeyjagosið, þar sem neyðin krafðist, gerði nauðsynlegt að fara beint til Sendiherra Bandaríkjanna til að fá nausynlega aðstoð. Þetta gerði Sveinn uppá sitt eindæmi með góðum árangri án nokkurs samráðs við milliliði eða ráðuneyti. Svona mótaðist seinni tíminn í samskiptum Slökkvistjóra við yfirmenn Varnarliðsins þannig að þegar ég gerðist Slökkvistjóri var horfið frá að hafa millilið milli mín og yfirmannsins og ég skipaður Deildarstjóri yfir Slökkviliðinu og flugþjónustudeildar með völd sem giltu Commander í US Navy. Þetta var mjög virk ráðstöfun þar sem þessu fylgdi traust fyrir upplýsingum sem starfsmenn höfðu almennt ekki. (NATO Secret Clearance) Það er nú einu sinni svo að til að traustið á okkar liði þá þurfti að sýna fram á að við værum starfinu vaxnir og koma því beint til yfirmanna án þess að nokkur gæti kastað rýrð á eða eignað sér okkar verk. Þetta tókst frábærlega og orðstýrinn lifir. Það var áberandi hvað Flotaforingjar (Admirals) sem voru skipaðir til landsins sem yfirmenn alls Varnarliðs á Íslandi lögðu milkið kapp á að sýna Slökkviliðið öllu mektar mönnum í hernum og buðu ítrekað hinum ýmsu Sendiráðum til okkar í heimsókn. Þarna kom fram að við vorum tákni þes að samstarf Varnarliðsins, Íslands og NATO var vel gerlegt á mörkum hers og almennrar þjónustu. Í raun gekk þetta svo vel af því að Yfirmenn varnarliðsins og Íslensk yfirvöld studdu eindregið Slökkvistjóra til góðra verka sem sönnuðust með hinum ýmsu viðurkenningum sem liðinu og einstaklingum hlotnuðust á undanförunum árum. Sem dæmi nefni ég að ég þurfti að stytta úkalls tíma í flugstöð Leifs Eiríkssonar en ráðandi framkvæmdavöld gerðu í því að koma í veg fyrir þetta. Yfirmaður Varnarliðsins samþykkti að ég fengi að skýra hugmyndir mínar fyrir Yfirmanni alls Alashafsflugflotans. Til stóð að byggja miðsvæðis slökkvistöð og var komin fjárveiting í það, en ég vildi fá nýja bíla og slökkvistöð fyrir minni pening. Admiral Dun Levy kom í heimsókn og við fórum út á flugbrautir saman þar sem ég sýndi honum hvað ég vildi, það var að taka peninga sem færu í nýja slökkvistöð og kaupa fyrir þá nýja slökkvibíla fyrir allan Sjóherinn. Síðan að lagfæra flugskýli sem er gegnt flugstöðinni til að stytta viðbragð við vá þar. Í stuttu máli þá var þetta samþykkt af þessum háttsetta manni, 32 bílar voru keyptir 4 þeirra eru enn í notkun á Kefl. velli. Slökkvistöð var gerð í flugskýlinu og \$9 miljón dollarar spöruðust. Þetta er aðeins eitt dæmi um jákvæð samskipti. Vel á minnst 12 nýjir starfsmenn voru ráðnir síðar til að manna nýju stöðina eða það sem var kallað stöð#2. Haraldur Stefánsson Slökkvistjóri.