

Flugleiðaskipting Steingríms:

Annarleg
vinnubrögð

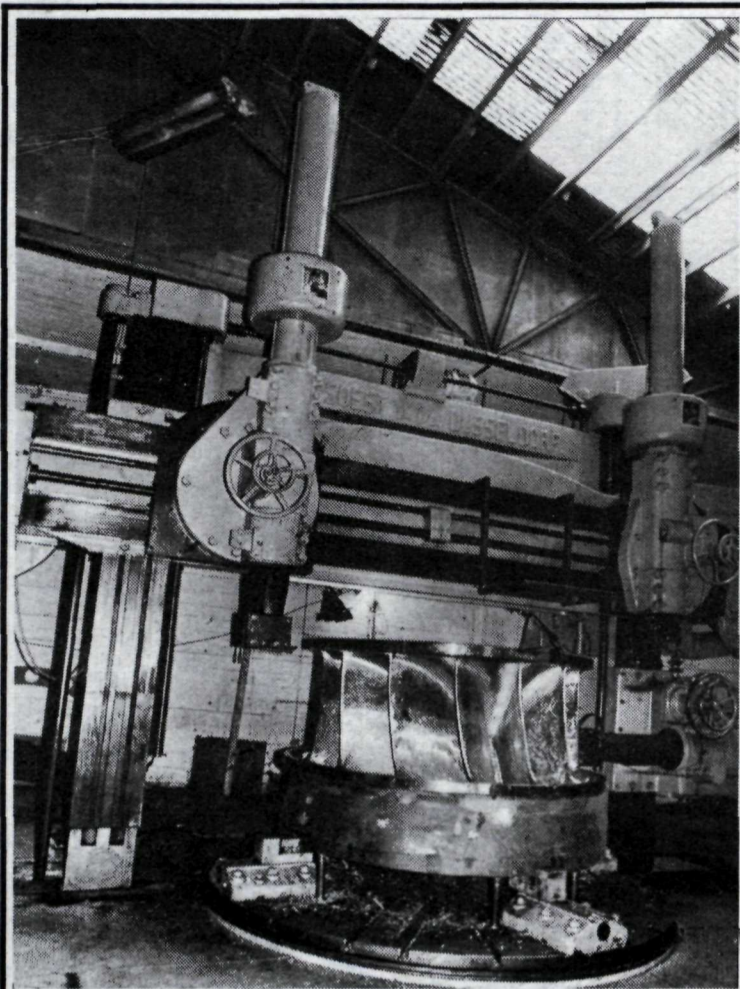
segir Matthías Á. Mathiesen alþingismaður

„ALLAR ákvarðanir núverandi ríkisstjórnar í flugmálum hafa verið með þeim hætti að furðu sætir. Allt frá því að ríkisstjórnin lagði fyrir fjárhags- og viðskiptanefndir Alþingis skilyrði þau, sem hún setti fyrir ríkisábyrgð þeirri er Flugleiðir sóttu um, mátti merkja að hér var beitt mjög einkennilegum vinnubrögðum,“ sagði Matthías Á. Mathiesen alþingismaður þegar Morgunblaðið innti hann áliís á þeirri ákvörðun Steingríms Hermannssonar, samgönguráðherra, að svipta Flugleiðir flugleyfi til Amsterdam og Düsseldorf.

„Síðan hafa verið að gerast hlutir, sem vakid hafa furðu manna, svo ekki sé fastar að orði

kveðið og gæti síðasta ákvörðun verið í beinu sambandi og framhaldi af því, sem áður hafði gerst.

Í ríkisstjórn Ólafs Jóhannessonar 1971 til 1974 lögðu ráðherrar Framsóknar og Alþýðubandalags áherslu á sameiningu flugfélaga til þess að styrkja flugreksturinn í landinu. Í dag fylgja þessir flokkar allt annari stefnu. Menn geta svo velt því fyrir sér hversvegna það er. Það er látið í veðri vaka að hér sé um að ræða frjálsa samkeppni, en allar ákvarðanatökur og starfsaðferðir bera því miður keim af allt öðru en frjálsri samkeppni, enda sýnt að um annarleg vinnubrögð er að ræða,“ sagði Matthías að lokum.



Rennibekkurinn með hverfilhjól úr Laxárvirkjun.

Vélsmiðjan Héðinn:

Stærsti rennibekkur á landinu

HINGAÐ til hafa vatnsaflsstöðvar hér á landi þurft að senda hverfilhjól sín út til víðgerða. Eru það aðeins um 3 mánuðir, sem unnt er að stöðva vélar virkjana. Því var það mikilvægt, að flutningur úr landi, víðgerð og flutningur heim aftur, tæki sem stytta tíma, þar sem engin vélsmiðja gat tekið svo stóra hluti og rennt þá upp á nýtt.

Vélsmiðjan Héðinn hefur nú fengið stærstu járnsmiðavél, sem er hólendis. Er það svonefndur hringkjurennibekkur (karussel), þar sem unnt er að vinna hverskonar vélahluta allt að 4,2 metra í þvermál og upp í 36 tonn að

þyngd. Sjálfur rennibekkurinn vegur um 100 tonn.

Að sögn Guðmundar Sveinssonar og Valgeirs Helgasonar, verkstjóra í Héðni, þá hefur tilkoma þessarar vélar það í för með sér, að nú þarf ekki að senda hverfilhjól vatnsaflsstöðvanna úr landi til víðgerða, þar sem unnt er að anna víðgerðum á hverfilhjólum virkjananna í þessum rennibekki. Frá því í byrjun júní hefur verið unnið á vöktum allan sólarhringinn við að renna hverfilhjól frá Laxárvirkjun og hverfilhjól frá Búrfelli verður sennilega næsta verkefnið.

Flugleiðir sviptar flugleyfum:

Málið fyrir dómstóla?

„Það hefur ekki enn verið rætt hjá okkur hvort Flugleiðir munu láta reyna á fyrir dómstóla, hvort flugleyfissvipting Steingríms Hermannssonar, samgönguráðherra, standist lagalega, en um þetta

verður sjálfsagt rætt af stjórnendum Flugleiða,“ sagði Erling Aspelund, framkvæmdastjóri, þegar Morgunblaðið ræddi við hann í gær. Í Morgunblaðinu í gær, vék Örn O. Johnson, stjórnarformaður

Eimskipafélag Íslands:

Óskar opinberrar rannsóknar á kröfu nígeríska innflytjandans

EIMSKIPAFÉLAG Íslands óskaði eftir því í gær við rannsóknarlög-reglu ríkisins, að fram færi opinber rannsókn á því, hvort un sé að ræða misferli með farmaskírteini útgefin af félaginu. Þessi ákvörðun var tekin í framhaldi af kröfu nígeríska skreiðarinnflytjandans, sem sagt var frá í Morgunblaðinu í gær.

Að sögn Harðar Sigurgests-sonar, forstjóra Eimskipafélagsins, var talið nauðsynlegt að fara fram á opinbera rannsókn til þess að tryggja væri að öll nauðsynleg gögn kæmu fram í málinu.

Þá sagði Hörður, að venjulegur ferill farmaskírteinis væri sá, þegar það væri gefið út, að sendandi vörunnar úthyggi það, vélritaði upp og kæmi því síðan til þess aðila, sem flutning vörunnar annaðist, í þessu tilfelli Eimskipafélagsins. Starfsmenn flutningsaðila sannreyndu síðan að rétt væri í farmaskírteininu greint frá þeirri vöru, sem flutt væri, og undirrituðu síðan farmaskírteinið og gæfu það út. Væru farmaskírteini ýmist gefin út í tveimur eða þremur frumritum og síðan héldi flutningsaðili eftir afritum af viðkomandi farmaskírteini. Útflytjandinn fengi síðan viðkomandi farmaskírteini og sendi afrit til viðskiptabanka móttakanda. Það væri síðan oftast viðkomandi banki, sem innheimti verðmæti sendingarinnar og fengi þá kaupandinn farmbréfið afhent í staðinn. Þar með ætti hann að hafa ávísun á þá vöru, sem tiltekin væri í farmbréfinu.

Aðspurður kvaðst Hörður ekki vilja tjá sig um það, hvar meint misferli hefði getað farið fram.

Steingrímur mótar
helstefnu flugmála

segir Árni Gunnarsson alþingismaður

„STEINGRÍMUR Hermannsson var, á þingi í vetur í umræðum um Iscarga-málið og um þingsályktunartillögu frá mér um mótun flugmála-stefnu, margt búinn að lýsa því yfir að með leyfisveitingunum til Arnarflugs, þá væri hann að efna til samkeppni, sem hann teldi að væri bæði holl og nauðsynleg, myndi bæta þjónustuna og myndi bæta hag neytenda. Ég fullyrði hinsvegar að Steingrímur væri ekki að gera neitt annað en að skipta flugleiðum og ég er ennþá þeirrar skoðunar, án þess að ég sé að reka hniflana í Arnarflug, sem mér þykir allt gott um. Þar er dugnaðarfólk. Steingrímur er að móta helstefnu í íslenskum flugmálum, það er að segja að hér er algjörlega „prinsipp“-laust atferli að ræða hjá honum,“ sagði Árni Gunnarsson, alþingismaður, þegar Morgunblaðið bar undir hann þá ákvörðun Steingríms, að svipta Flugleiðir flugleyfum til Amsterdam og Düsseldorf.

„Ég er sannfærður um,“ sagði Árni enn fremur, „að það sem Steingrímur er að gera nú er síðferðisbrot og ég efast stórkostlega um að þessi ákvörðun hans standist, einfaldlega vegna þess að tvíhliða loftferðasamningar okkar við þessi lönd eru þess eðlis að það geta eins mörg flugfélög og vilja flogið á þessum flugleiðum. Í þess-

um samningum er ekkert sem kveður á um, að aðeins eitt félag skuli fljúga á þessum leiðum og því dreg ég stórlega í efa að Steingrímur hafi nokkra lagalega heimild til að gera þetta.“

„Stefnuleysi Steingríms í flugmálum, og flestum öðrum málum reyndar, er orðið rosalegt og ég er sannfærðari um það núna heldur en í vetur, þegar ég var að deila á hann á Alþingi, að því miður, þó ég gjarnan vildi sjá að hægt væri að halda hér uppi samkeppni, þá leyfir markaðurinn það ekki, hvorki innlendi markaðurinn né sá viðkvæmi takmarkaði markaður, sem við höfum erlendis. Það eru allar vísbendingar, sem benda til þess að það verði minna flogið hingað til lands frá útlöndum á þessu ári, en á því síðasta.

„Því er ég viss um, að eftir að Arnarflugsmenn eru búnir að nota kannski megnið af hagnaðinum sínum frá síðasta ári í það að láta plata sig til þess að kaupa Iscarga, að þá er með þessu verið að stefna framtíð fyrirtækisins í stórkostlega hættu. Ég ber mikla virðingu fyrir þeim er stjórna Arnarflugi, en þeir láta plata sig eins og Steingrímur.

Forveri Steingríms í embætti samgöngumálaráðherra, Halldór E. Sigurðsson, hafði allt aðra stefnu í flugmálum og var farsæll maður í því starfi,“ sagði Árni Gunnarsson að lokum.

Seltjarnarnes:

Möguleiki á bresku sjónvarpsefni um gervihnött

EKKERT virðist því til fyrirstöðu, að Íslendingar geti notið bresks sjónvarpsefnis, sem BBC hyggst senda út um gervihnött, hafi þeir áhuga á því, eftir þeim upplýsingum sem Sigfús Björnsson, prófessor, afliði sér, þegar hann var á ferð í Bretlandi nýverið, en hann situr í sjónvarpsnefnd sem Seltjarnarneskaupstaður hefur sett á laggirnar til að fylgjast með þróuninni í þessum málum.

Í Bretlandi ræddi Sigfús bæði við ráðamenn og tæknimenn hjá BBC. Fram kom að BBC hyggst senda á loft gervihnött, sem sjónvarpi út efni á tveimur rásum. Á annarri rásinni verður fréttafni, en á hinn verður sýnt almennt sjónvarpsefni og geta íslenskir sjónvarpsáhorfendur gerst áskrifendur að efniinu á þeirri rás. Sú rás verður lykluð (scrambled), það er að hún verður lokuð öðrum en þeim sem greiða

afnotagjöld vegna nota á efniinu. Áætlað er að tilraunasendingar hefjist 1985 og að hnötturinn verði kominn í fullan rekstur 1986.

Ekkert er því tæknilega til fyrirstöðu að Íslendingar nái sendingum hnattarins, að því er séð verður og er sendingarstyrkurur hnattarins á Reykjavíkursvæðinu framfar öllum vonum. Er gert ráð fyrir, að þvermál diskloftnets fyrir Reykjavíkursvæðið

þurfi ekki að vera nema 3,7 metrar, samkvæmt upplýsingum tæknimanna BBC. Viðbrögð ráðamanna BBC við fyrirsprungnum Seltirninga voru mjög jákvæð og lýstu þeir sig reiðubúna til að veita allar frekari upplýsingar, hvenær sem þess væri óskað.

Að sögn Magnúsar Erlendssonar, forseta bæjarstjórnar Seltjarnarnes, var á fundi bæjarstjórnar í gær sjónvarpsnefndinni falið að vinna að frekari gagnasöfnun og leita víðræðna við yfirmenn pósts- og símamála í landinu varðandi þennan málaflokk.

Sjónvarpsnefndin, en formaður hennar er Júlíus Sólmes bæjar-

fulltrúi, hefur einnig rannsakað hagkvæmar leiðir til dreifingar sjónvarpsefnis og annarra upplýsinga innan bæjarfélagsins. Hefur hún í því sambandi veitt sérstaka athygli þróun upplýsingakerfis, sem nefnt er „Videotex“, en það er þráðlaust sendingarkerfi, sem er mun hagkvæmara en kapalkerfi. Lofar það kerfi góðu og gefur ýmsa möguleika aðra en eingöngu dreifingu sjónvarpsefnis. „Sá dagur er vonandi nærri að ríkiseinokun á útvarps- og sjónvarpsrekstri verði afnumin og bæjaryfirvöld á Seltjarnarnesi vilja leggja sitt af mörkum til að svo megi verða,“ sagði Magnús.

Flugleiða, að því, að Steingrímur Hermannsson, samgönguráðherra, hefði farið langt út fyrir sitt valdsvéi, þegar hann svipti Flugleiðir flugleyfi til Amsterdam og Düsseldorf.

Örn O. Johnson segir, að það sé ósennilegt að einn ráðherra geti afmáð það sem ríkisstjórn og Alþingi hafi samþykkt og á hann þá við þau fyrirheit, sem Loftleiðum og Flugfélaginu voru gefin við sameininguna 1973.

Arnarflugsvélin
mikið skemmd

„ÞAÐ KOM hingað sérfræðingur frá Boeing-verksmiðjunum og er hann búinn að senda áliísgerð til Boeing-verksmiðjanna og hafa verksmiðjurnar gefið okkur ráð um hvernig gert skuli við vélin. Við erum nú að kanna verðtilboð um hvað kostar að gera við skemmdirnar,“ sagði Gunnar Þorvaldsson, framkvæmdastjóri Arnarflugs, í samtali við Morgunblaðið í gær.

Eins og fram kom í blaðinu í gær, varð vart skemmda vegna tæringar í væng Boeing 720-potu Arnarflugs og var þá tekin á leigu vél af gerðinni Boeing 707 í stað hennar. Við athugun sérfræðings frá Boeing-verksmiðjunum hefur komið fram að skemmdirnar eru mun meiri en talið var í fyrstu.