

**Nd. 583. Tillaga til þingsályktunar [218. mál]**

um skipun rannsóknarnefndar samkvæmt 39. gr. stjórnarskrárinnar til rannsóknar á viðskiptum fjármálaráðuneytisins við Axel Kristjánsson og h/f Ásfjall.

Flm.: Geir Gunnarsson, Karl Guðjónsson.

Neðri deild Alþingis ályktar að skipa 5 manna nefnd samkvæmt 39. gr. stjórnarskrárinnar til þess að rannsaka viðskipti fjármálaráðuneytisins og Axels Kristjánssonar, Hafnarfirði, og hlutafélagsins Ásfjalls í sambandi við ríkisábyrgð, sem heimiluð var á 22. gr. fjárlaga 1959, svo og útgerð Axels Kristjánssonar í ábyrgð ríkissjóðs á togaranum Brimnesi.

Nefndin skal hafa rétt til að heimta skýrslur, skriflegar og munnlegar, bæði af embættismönnum og einstökum aðilum.

**Greinargerð.**

Á 22. gr. fjárlaga fyrir árið 1959 er ríkisstjórninni heimilað, svo sem þar segir: „Að ábyrgjast fyrir Axel Kristjánsson eða væntanlegt hlutafélag í Hafnarfirði, gegn þeim tryggingum, sem hún metur gildar, allt að 4320000 kr. lán til kaupa á togara frá Vestur-Þýzkalandi, þó ekki yfir 80% af kaupverði skipsins.“

Axel Kristjánsson stofnaði síðan fyrirtækið Ásfjall h/f, sem hafði yfir að ráða innborguðu hlutafé að upphæð kr. 100000.00. Það félag flutti inn togarann Keili, sem smíðaður var árið 1950. Ábyrgð ríkissjóðs fyrir kr. 4320000.00 var síðan veitt í árslok 1959 og gengið út frá því, að endanlegt kaupverð togarans næmi nákvæmlega því, að 80% þess svaraði til hámarksupphæðarinnar, sem þannig var notuð að fullu.

Samkvæmt upplýsingum forsvarsmanns fyrirtækisins í Alþýðublaðinu 19. jan. 1960 nam kaupverðið þó eigi nema nál. kr. 2880000.00, en viðgerðir fóru fram á skipinu erlendis, og virðast þær hafa kostað álíka mikið og skipið sjálft, eða nál. kr. 2520000.00, og ríkisábyrgð einnig verið veitt vegna þeirra.

Þegar fyrstu greiðslur vegna láns þessa féllu í gjalddaga, varð ríkissjóður að annast þær, og lauk útgerð togarans Keilis í janúar s. l., er honum var lagt vegna greiðslubrots fyrirtækisins Ásfjalls h/f.

Nauðungaruppboð á togaranum fór fram hinn 2. marz s. l., og keypti ríkissjóður skipið á kr. 1500000.00, en á því hvíla skuldir að upphæð kr. 9300000.00, þar af kr. 7000000.00 með ríkisábyrgð, en skipið talið þannig á sig komið, að aðalvél þess sé allt að því ónothæf, en ljósavélar hafa verið starfræktar með undanþáguheimildum, frá því að skipið kom til landsins. Kostnaður við að skipta um vél er talinn nema um 8—10 millj. kr.

Verður að telja mál þetta allt þannig vaxið, að fullkomin ástæða sé til þess, að það sé rannsakað náið og leitt í ljós m. a., hvernig raunverulegt kaupverð skipsins hefur af hálfu ríkissjóðs verið sannreynt, þegar haft er í huga ástand skipsins eftir ársnotkun.

Fullkomin ástæða er til þess, að rannsakað verði, á hvern hátt veðhæfni skipsins hefur verið könnuð, áður en ríkisábyrgðin var veitt, m. a. hver hafa verið vottorð skipaeftirlits ríkisins um ástand þessa 10 ára gamla togara, þegar þess er gætt, að einu ári eftir að ríkisábyrgð fyrir 7 millj. kr. samkvæmt núverandi gengi er veitt, er skipið selt fyrir 1.5 millj. kr., en áhvílandi skuldir nema 9.3 millj. kr. og kostnaður við óumflýjanlega viðgerð nemur 8—12 millj. kr.

Í lagaheimildinni fyrir ríkisábyrgðinni til Axels Kristjánssonar eða hlutafélags hans er ráðuneytinu falið að láta ábyrgðina aðeins af hendi gegn gildum tryggingum. Nú kemur í ljós aðeins rúmu ári eftir veitingu ríkisábyrgðarinnar, að ríkið

hlýtur margra milljóna króna tjón af viðskiptum þessum við Axel Kristjánsson eða hlutafélag hans, enda þótt ætla megi, að aðili þessi hafi haft öll ráð á að setja tryggingar, sem firrt hefðu ríkissjóð skaða.

Í þessu sambandi má geta þess, að bæjarstjórn Hafnarfjarðar varð ekki við beiðni sama aðila um ábyrgð bæjarsjóðs Hafnarfjarðar fyrir láni til kaupa þessa skips, þar eð tryggingar í skipinu einu saman voru ekki taldar fullnægjandi fyrir slíkri ábyrgð.

Það verður því að ætla, að ekki muni við því amazt, að þjóðin fái fulla greinargerð um það, á hverjum rökum þáverandi fjármálaráðherra, Guðmundur Í. Guðmundsson, gaf út fyrrgreinda ríkisábyrgð, þar sem fyrir liggur, að því fer víðs fjarri, að gildar tryggingar hafi verið fyrir henni settar.

Snemma á árinu 1959 var togarinn Brimnes, sem verið hafði í eigu Seyðisfjarðarkaupstaðar, tekinn af kaupstaðnum vegna vanskila á ríkistryggðum lánum. Ríkissjóður tók skipið í sína vörzlu og ákvað að fela Axel Kristjánssyni forstjóra í Hafnarfirði að hafa með höndum rekstur skipsins.

Í þessu sambandi aflaði ríkisstjórnin sér heimildar Alþingis á fjárlögum fyrir árið 1959, þar sem henni var heimilað: „Að annast og ábyrgjast rekstur togarans Brimness fyrir Seyðisfjarðarkaupstað til 1. sept. n. k. með það fyrir augum, að afla skipsins verði landað sem mest á Seyðisfirði, þó þannig, að rekstrarafkomu þess sé ekki stefnt í hættu með löndun aflans þar. Enn fremur að innleysa gegn veði í skipinu áhvilandi sjóveðs- og fjárnámskröfur.“

Ráðstafanir þessar voru gerðar af stjórn Alþýðuflokksins, sem sat á árinu 1959, og voru framkvæmdar í aðalatriðum á eftirfarandi hátt:

Fjármálaráðherra, Guðmundur Í. Guðmundsson, fól Axel Kristjánssyni rekstur skipsins, og mun engin sérstök rekstrarstjórn hafa unnið með honum. Ríkissjóður mun í upphafi rekstrarins hafa lagt fram 2,5 millj. kr. Rekstur skipsins var með þeim hætti, að það lagði aldrei upp neinn afla í heimahöfn sinni, Seyðisfirði, eins og Alþingi hafði þó gert ráð fyrir. Hins vegar mun talsverður hluti af afla skipsins hafa verið lagður upp til vinnslu í frystihúsi Axels Kristjánssonar.

Axel Kristjánsson stjórnaði rekstri skipsins út árið 1959 og nokkuð fram á árið 1960, þótt heimild Alþingis, sem ríkisstjórninni var veitt, gerði ekki ráð fyrir því, að ríkissjóður hefði með höndum rekstur togarans lengur en til 1. sept. 1959. Verður því ekki séð, samkvæmt hvaða heimild Axel Kristjánsson hefur rekið togarann Brimnes á ábyrgð ríkissjóðs eftir 1. sept. 1959.

Nálægt miðju ári 1960 stöðvaðist útgerð togarans Brimness vegna taprekstrar, og hefur skipið síðan legið í Reykjavíkurböfn. Engar upplýsingar hafa opinberlega komið fram um það, hve mikið tap ríkissjóður hefur haft af þessum rekstri togarans Brimness undir stjórn Axels Kristjánssonar.

Þessi rekstur togarans Brimness á ábyrgð ríkissjóðs fór að verulegu leyti fram á sama tíma og Axel Kristjánsson hafði sjálfur með höndum rekstur togarans Keilis, sem áður er minnt á.

Þar sem nú er svo komið, að rekstur beggja þessara togara hefur stöðvazt og ríkissjóður án efa orðið fyrir verulegum töpum vegna beggja skipanna, sýnist full ástæða vera til þess, að samskipti ríkissjóðs og Axels Kristjánssonar varðandi rekstur þessara skipa og fjárhagslegar skuldbindingar séu teknar til gaumgæfilegrar athugunar og Alþingi fái glögga skýrslu um málið.