

Sþ.

488. Tillaga til þingsályktunar

um heimild fyrir ríkisstjórnina til að ábyrgjast lán fyrir h/f Skipanaust í Reykjavík.

Flm.: Gunnar Thoroddsen, Gylfi Þ. Gíslason, Sigurður Guðnason, Jóhann Hafstein, Einar Olgeirsson, Sigurður Kristjánsson, Sigfús Sigurhjártarson, Hallgrímur Benediktsson, Pétur Magnússon.

Alþingi ályktar að heimila ríkisstjórninni að ábyrgjast f. h. ríkissjóðs allt að 2700000 kr. lán, er h/f Skipanaust í Reykjavík hyggst að taka til þess að ljúka smíði dráttarbrauta félagsins, enda setji það tryggingar fyrir láninu, er ríkisstjórnin tekur gildar.

Greinargerð.

Um rök fyrir tillögu þessari vísast til bréfs h/f Skipanausta til sjávarútvegs-málaráðherra, dags. 12. des. 1947, sem prentað er hér á eftir.

Fylgiskjal.

Reykjavík, 12. desember 1947.

Undirrituð stjórn „Skipanaust h/f“ leyfir sér hér með, hæstvirti sjávarútvegs-málaráðherra, að snúa sér fyrir félagsins hönd til yðar með þeirri málaleitan, að þér hlutízt til um, að hæstvirt ríkisstjórn veiti félaginu stuðning við öflun lánsfjár, allt að kr. 2700000.00 til dráttarbrautarbyggingar, sem félagið hefur þegar hafízt handa um. Fyrir beiðni þessari leyfum vér oss að gera eftirfarandi grein:

Hinn 23. júní 1944 stofnuðu allmargir iðnaðarmenn í Reykjavík með sér félag, „Skipanaust h/f“, til þess að koma upp dráttarbrautum, allt að 2000 tonnum og öðrum nauðsynlegum tækjum í sambandi við þær til skipaviðgerða og skipasmiða. Hjálagt látum vér fylgja lista yfir stofnendur, en síðan hafa bætt við nýir hluthafar (þ. á m. Reykjavíkurbær með kr. 100000.00) og aðrir hluthafar hafa hækkað framlag sitt. Hlutfé félagsins var í upphafi ákveðið kr. 1000000.00 — ein milljón króna —, en hlutfjárloforð hafa nú fengið fyrir kr. 1300000.00 — einni milljón og þrjú hundruð þúsundum króna.

Félagið hófst þegar handa um undirbúning framkvæmda, tryggði sér land hjá Reykjavíkurbæ við Elliðaárvog, með tilliti til þess, að ekki væri ætlandi, að skipaviðgerðir gætu eingöngu farið fram í höfn Reykjavíkur til frambúðar, en samdi því næst við amerískt sérfræðingafirma í dráttarbrautargerð, Crandall Dry Dock Engineers, Inc. Boston, um framkvæmd sjálfrar dráttarbrautarbyggingarinnar. Áður en frá þeim samningum var gengið, hafði félag vort leitað fyrir sér um frekari fjáröflun, og hafði fengið góðar undirtektir lánsstofnana og nýbyggingarráðs, en að öðrum kosti hefðu samningarnir aldrei verið gerðir á því stigi málsins.

Framkvæmdir eru komnar það áleiðis, að jarðvinnu er að mestu lokið, keypt hefur verið allt burðartimbur til brautanna og er þegar komið hingað til lands. Heildarútgjöld félagsins vegna framkvæmda og efniskaupa nema samtals ca. kr. 600000.00 — sex hundruð þúsund krónum—. Kostnaðaráætlun var upphaflega kr. 3900000.00, og var þá ráð fyrir gert, að byggð yrði 1500 tonna dráttarbraut með 3 skipastæðum, en skilyrði eru til að fjölga skipastæðum eftir vild með tiltölulega litlum kostnaði. Má gera ráð fyrir, að ofangreind kostnaðaráætlun breytist eitthvað til hækkunar vegna hækkandi verðlags.

Verkfræðingafirmað Crandall hefur nú fyrir hendi efni og vélar, sem á skortir, og æskir eftir, að endanlega verði gengið frá kaupunum, með því að ella verði þessu ráðstafað á annan hátt. Var Crandall verkfræðingur hér á ferð í þessum mánuði, á leið frá Kaupmannahöfn, en þar samdi hann við Burmeister & Wain um byggingu sams konar dráttarbrautar, og er mjög mikil hætta á því, að við missum efnið einmitt þangað, ef ekki tekst að tryggja kaupin nú þegar. Hins vegar ber Crandall samkvæmt samningum að ljúka verkinu á 5—6 mánuðum, eftir að efni til dráttarbrautarinnar er komið til landsins. Ætti því að vera unnt að ljúka verkinu á næsta sumri, og biða allir hluthafar þess með eftirvæntingu, þannig að þeir fái nauðsynleg starfs-skilyrði, en í því sambandi má taka fram, að braut þessi er af allra nýjustu gerð, þar sem skipin standa lárétt, og er það mikill kostur. Erum við reiðubúnir til að láta í té allar teikningar af dráttarbrautunum, til frekari skýringar.

Samkvæmt bréfi, dags. 12. maí 1947, lýsti nýbyggingarráð yfir því, að á fundi þ. 10. s. m. hefði það samþykkt fyrirhugaða dráttarbraut félags vors sem lið í heildaráætlun sinni fyrir þjóðarbúskap Íslendinga árið 1947 og tilkynnt það stofnlána-deild sjávarútvegsins við Landsbanka Íslands. Sem hámarkslánsupphæð ákvað ráðið kr. 2400000.00, þar af áætlað helmingur A-lán og helmingur B-lán, og er sú upphæð

miðuð við kostnaðaráætlun þá, sem í upphafi var gerð. Þó tekur nýbyggingarráð það fram í bréfi sínu, að fari kostnaður fram úr áætlun, megi senda nýja umsókn til ráðsins, til þess að fá hámarksupphæðina hækkaða. Þrátt fyrir meðmæli nýbyggingarráðs hefur stofnlánasjóður enn ekki getað orðið við tilmælum þess um lánveitingu til félagsins, vegna fjárskorts. Aðrar lánsstofnanir hafa ekki heldur séð sér fært að veita lán til framkvæmdanna, að svo komnu máli, og fyrir því leyfum vér oss að fara fram á ríkisábyrgð fyrir framangreindri upphæð, kr. 2700000.00, þar til stofnlánasjóðslánið fæst. Mundi ábyrgð fyrir þessari upphæð nægja til að tryggja framkvæmdirnar, enda er ætlunin að auka hlutaféð eftir þörfum, og mun það reynast auðvelt, ef framkvæmd verksins er tryggð.

Hér skal ekki fjölyrt um þörf sjávarútvegsins á nýjum dráttarbrautum við nútíðarhæfi, enda hefur nýbyggingarráð talið nauðsyn til, að dráttarbrautir félagsins verði byggðar, og tekið það sem lið í heildaráætlun sinni um þjóðarbúskapinn 1947. Það er ekki heldur að ástæðulausu, að svo mörg iðnaðarfyrirtæki sem hluthafaskráin sýnir fylkja sér um framkvæmd þessa og leggja fram fé til hennar.

Erum við reiðubúnir til frekari viðræðna um málið, og er oss ljúft að gefa allar skýringar, sem æskt kann að verða eftir í sambandi við framkvæmdir félagsins.

Kveðjum vér yður, hæstvirtu sjávarútvegsmálaráðherra, í von um stuðning yðar og fyrirgreiðslu, þannig að framangreindum framkvæmdum megi ljúka á sumri komanda.

Virðingarfyllt.

Ársæll Jónasson.

Magnús Guðmundsson.

Bolli Thoroddsen,

Kristján Guðlaugsson.

Bjarni Bjarnason.