



BORGARSKJALASAFN
REYKJAVÍKUR

Einkaskjalasafn nr. 437

Hafskip

Útvegsbankahlutur Hafskips

Skjalaskrá

Borgarskjalasafn Reykjavíkur, Tryggvagötu 15, 101 Reykjavík
www.borgarskjalasafn.is / borgarskjalasafn@reykjavik.is

Einkaskjalasafn nr. 437

Hafskip

Útvegsbankahlutur Hafskipsmálsins

Formáli

Hafskip hf. var skipafélag, stofnað 1958, sem varð gjaldþrota á níunda áratugnum. Oft komu upp erfiðleikar í rekstri fyrirtækisins. Lengst af þurfti Hafskip á miklum lánum að halda hjá viðskiptabanka sínum, Útvegsbanka Íslands. Vendipunktur varð árið 1984 þegar mikið tap varð á rekstri fyrirtækisins, að miklu leyti sökum „óviðráðanlegra orsaka“. Sumarið 1985 er fyrirtækið barðist í bökkum, og reynt var að ná samningum um sölu þess, hófst mikil og neikvæð umfjöllun fjölmiðla um Hafskip sem sumir líktu við ofsóknir.

Hafskip var lýst gjaldþrota 6. desember 1985. Málsatvik voru með þeim hætti að úr varð mikið dómsmál, Hafskipsmálið. Dómsmálið vatt mikið upp á sig og lauk í júní 1991, fimm árum eftir gjaldþrotið, með því að fjórir æðstu menn fyrirtækisins voru dæmdir sekir um brot á lögum og Útvegsbankinn varð gjaldþrota. Margir vildu meina að stjórnámálamenn hefðu haft óeðlileg áhrif á framvindu mála. Albert Guðmundsson, þáverandi iðnaðarráðherra, sagði af sér 24. mars 1987 vegna þáttar síns í málinu.

Hlutafélagið Hafskip h.f. var stofnað 11. nóvember 1958 að frumkvæði Verslanasambandsins. Stofnendur og hluthafar voru 35 talsins og stofnfé var 1.565.000 kr. Markmiðið var að bjóða upp á hagkvæmari flutninga fyrir kaupmenn innan Verslanasambandsins en fram að því hafði Eimskipafélag Íslands haft einokunarstöðu á flutningum til og frá landinu. Ákveðið var að fjárfesta í nýju skipi. Til þess að fjármagna kaupin samþykktu hluthafarnir víxla að andvirði hlutafjár síns sem Útvegsbankinn keypti. Fyrsta skip Hafskips, M.s. Laxá, var tilbúið í september 1959.

Árið 1963 höfðu tvö skip, Rangá og Selá, bæst við og gat Hafskip nú veitt öðrum íslenskum skipafélögum þ.e. Eimskipafélaginu, Skipadeild Sambands íslenskra samvinnufélaga, Eimskipafélag Reykjavíkur og Jöklum h.f. beina samkeppni með áætlunarferðum til Hamborgar, Rotterdam og Hull. Fyrstu fimm árin hafði skipafélagið verið tiltölulega lítið fyrirtæki með fáa starfsmenn og það sá fyrst og fremst um flutninga fyrir Verslanasambandið. Frá stofnun var Sigurður Njálsson forstjóri Hafskips en undir lok sjöunda áratugarins versnaði afkoman og hann sagði af sér árið 1970.

Í byrjun áttunda áratugsins var fyrirtækið komið í fjárkröggur. Árið 1972 keypti Magnús Magnússon hlutafé í Hafskipi fyrir um 30 milljónir króna eða um 40% í fyrirtækinu. Í kjölfarið var hann kosinn stjórnarformaður, Ólafur B. Ólafsson varaformaður (stöðu sem hann gegndi fram að lokum) og Magnús Gunnarsson ráðinn forstjóri í ágúst 1973. Eftir aðeins nokkurra mánaða starf hafði hann komist að þeirri niðurstöðu að illmögulegt væri að snúa tapinu í hagnað. Í byrjun árs 1974 voru hafnar óformlegar viðræður við Eimskip um kaup þess á Hafskipi. Magnúsi Magnússyni snerist hugur og hætti viðræðunum við Eimskip þegar þær voru langt komnar og tók við starfi forstjóra í febrúar 1974. Hafskip fjárfesti í fimm nýjum skipum fyrir lán sem tekin voru erlendis með ábyrgð hjá Útvegsbankanum og seldi þau þrjú

skip sem fyrirtækið átti fyrir. Árið 1977 var komið í óefni og skuldir Hafskips orðnar miklar. Seðlabankinn hafði sérstakar áhyggjur af stöðu mála og sendi aðvörunarbréf til Útvegsbankans, áritað af Jóhannesi Nordal og Guðmundi Hjartarsyni, bankastjórnum. Útvegsbankinn ákvað þá að senda viðlíka aðvörunarbréf til Hafskips og ekki var þess lengi að biðja að breytingar yrðu gerðar innan fyrirtækisins.

Í lok ársins 1977 var stokkað upp innan fyrirtækisins og Björgólfur Guðmundsson fenginn til þess að taka við stöðu framkvæmdastjóra. Valið á honum var líklegast til komið vegna þrýstings frá Útvegsbankanum. Björgólfur vildi ráða annan framkvæmdastjóra og réði Ragnar Kjartansson í það starf í júlí sama ár. Í ljós kom að Magnús, stjórnarformaður, hafði falsað reikningana fyrir kaupunum á skipunum fimm og stungið mismuninum undan. Hann var kærður fyrir fjárdrátt til rannsóknarlögreglunnar 15. desember 1978. Eftir hluthafafund í febrúar 1979 féllst hann á að skila fénu sem hann hafði dregið sér og því var fallið frá kæru í júní. Aðalfundur Hafskips var haldinn 11. maí 1979. Nýtt hlutafé safnaðist, hluthöfum fjölgaði mikið og kosin var ný stjórn fyrirtækisins undir formennsku Alberts Guðmundssonar, þingmanns Sjálfstæðisflokksins. Ársreikningurinn fyrir 1978 sýndi tap upp á 63 milljónir kr en nú ríkti bjartsýni á ný um rekstur fyrirtækisins. Á einu ári söfnuðust um 897 milljónir kr. í hlutafé.

Hafskip mátti illa við fjárhagslegum áföllum sökum bágrar eiginfjárstöðu og tómra varasjóða en eftir um þriggja ára langt uppbyggingarskeið urðu nokkrir atburðir á árinu 1984 til þess að þyngja róðurinn verulega. Einnig voru nokkrar afdrifaríkar ákvarðanir teknar að því er Helgi Magnússon, endurskoðandi Hafskips, lýsir í bók sinni. „Forráðamenn Hafskips voru óskaplega uppteknir við ýmsa stórveldisdrauma og helst alheimsstarfsemi allt frá árunum 1981-82. ... Þá fóru menn að vilja gleypa allan heiminn í stað þess að styrkja innviði Hafskips og taka skrefin hægt og örugglega. ... Það er auðvitað ósanngjarnt að gagnrýna þessa stefnu eftir á þegar allt er farið á versta veg. Ef menn þreifa sig ekki áfram verða engar framfarir og einhverjir verða að þora að taka áhættu.“^[7] Um þetta leyti funduðu Ragnar, Björgólfur og Hörður Sigurgestsson, forstjóri Eimskips, og Þorkell Sigurlaugsson um hugsanlega sameiningu fyrirtækjanna í London. Þessar þreifingar leiddu af sér rekstur farþegaferjunnar Eddu eins og rakið er hér fyrir neðan.^[8] Í desember 1982 skrifaði Ragnar Kjartansson, framkvæmdastjóri Hafskips, grein sem birtist í Morgunblaðinu sem var eins konar ákall til íslenskra fyrirtækja um að þau þyrftu að herja á erlenda markaði ellegar lúta í lægra haldi fyrir utanaðkomandi samkeppni. Umboðsskrifstofur voru opnaðar í Ipswich í maí og New York í júní sama ár.

Hafskip mátti illa við fjárhagslegum áföllum sökum bágrar eiginfjárstöðu og tómra varasjóða en eftir um þriggja ára langt uppbyggingarskeið urðu nokkrir atburðir á árinu 1984 til þess að þyngja róðurinn verulega. Einnig voru nokkrar afdrifaríkar ákvarðanir teknar að því er Helgi Magnússon, endurskoðandi Hafskips, lýsir í bók sinni. „Forráðamenn Hafskips voru óskaplega uppteknir við ýmsa stórveldisdrauma og helst alheimsstarfsemi allt frá árunum 1981-82. ... Þá fóru menn að vilja gleypa allan heiminn í stað þess að styrkja innviði Hafskips og taka skrefin hægt og örugglega. ... Það er auðvitað ósanngjarnt að gagnrýna þessa stefnu eftir á þegar allt er farið á versta veg. Ef menn þreifa sig ekki áfram verða engar framfarir og einhverjir verða að þora að taka áhættu.“ Um þetta leyti funduðu Ragnar, Björgólfur og Hörður Sigurgestsson, forstjóri Eimskips, og Þorkell Sigurlaugsson um hugsanlega sameiningu fyrirtækjanna í London. Þessar þreifingar leiddu af sér rekstur farþegaferjunnar Eddu eins og rakið er hér fyrir neðan.^[8] Í desember 1982 skrifaði Ragnar Kjartansson, framkvæmdastjóri Hafskips, grein sem birtist í Morgunblaðinu sem var eins konar ákall til íslenskra fyrirtækja um að þau þyrftu að herja á erlenda markaði ellegar lúta í lægra haldi fyrir utanaðkomandi samkeppni. Umboðsskrifstofur voru opnaðar í Ipswich í maí og New York í júní sama ár. Heimild úr Wikipediu, frjálsa alfræðiritinu.

Lárus Jónsson fyrrverandi bankastjóri Útvegsbankans afhenti Borgarskjalasafni skjölin í nóvember 2010.

Skjalaskrá

Bréfa- og málasafn 1984-2010

Örk 1

Útvegsbankapáttur Hafskipsmálsins. Skrá yfir skjöl um mikilvæga þætti heimilda, en vísað í opinberar heimildir að hluta, t.d. Alþingistiðindi o.fl. (Ath. skráin ekki í tímaröð, skráð af Lárusi Jónssyni).

Greinar í Þjóðmál 2009 og 2010 um bækurnar Afdrif Hafskips í boði hins opinbera, eftir Stefán Gunnar Sveinsson og Hafskip í skotlínu eftir Björn Jón Bragason. Gögn um fjárhag Hafskips á árunum 1984 og 1985.

Hafskip hf. Alvarlegar hugleiðingar um stöðu félagsins og framtíðarhorfur 12. október 1984, ásamt athugasemdum Helga Magnússonar endurskoðenda fyrirtækisins frá 27. febrúar 1986.

Fiskveiðisjóður Íslands, greinargerð, bréf varðandi uppboðsmál vegna þriggja togara til Sjávarútvegsráðuneytisins 29. apríl 1985.

Rekstrarreikningur Hafskips árið 1984, ásamt áritun endurskoðenda 16. maí 1985.

Útvegsbanki Íslands – Hagdeild. Þróun hlutdeildar Útvegsbankans í innlánsmarkaðinum á árinu 1984. Sigurður Geirsson 20. ágúst 1985.

Hugmynd um úrlausn viðfangefnisins, eignir, viðskiptavild o.fl. Samningafundur við bankastjórn Útvegsbankans sumarið 1985 - Eimskip.

Hugmynd. Samningsgrundvöllur og fyrirvarar. Ofmat skipa, yfirtaka lána og greiðslur eftir framgangi viðskipta, Eimskip, 14. nóvember 1985.

Samkomulag. Útvegsbanki Íslands og HF. Eimskipafélag Íslands gera með sér eftirfarandi samkomulag 1. desember 1985 varðandi yfirtöku eigna, ásamt bréfi sama dags.

Útvegsbanki Íslands - Hagdeild. Endurskoðun á athugun Íslenska skipafélagsins hf. á breyttu rekstrarfyrirkomulagi Íslandssiglinga (Sigurður Geirsson 3. desember 1985.)

Athugasemdir við Íslandssiglingar: Athugun á breyttu rekstrarfyrirkomulagi. Ingi R. Jóhannesson, Sveinn Jónsson og Sigurður Geirsson, ódagsett.

Minnisblað Lárusar Jónssonar 3. desember 1985. Útvegsbankinn innlán: 31. október 1985, Útvegsbankinn – Ríkissjóður, greinargerð um framlag sjóðsins til styrktar eiginfjárstöðu bankans.

Fréttatilkynning og greinargerð frá bankastjórn Seðlabankans 6. desember 1985.

Minnisblað Lárusar Jónssonar 9. desember 1985. Útlán Útvegsbankans 31. október 1985.

Samningur. Útvegsbanki Íslands, skiptaráðandi í Reykjavík vegna þrotabús Hafskips h.f. gera með sér svofelldan samning 10. desember 1985.

Minnispunktur um eftirlit Úrvegsbankans með rekstri og efnahag Hafskips hf. frá miðju ári 1984 til hausts 1985 til bankastjórnar Útvegsbanka Íslands 31. janúar 1986.

Skýrsla ríkissaksóknara til Rannsóknarlögreglu ríkisins 7. maí 1986.

Tillaga til skiptafundar í þrotabú Hafskips hf. þann 20. júní 1986.

Bréf nefndar skv. lögum 119/1985 til Rannsóknarlögreglu ríkisins 31. júlí 1986.

Örk 2

Innlán Útvegsbanka Íslands, innlánsaukning, staða, hreyfingar og lánaflokkar 12. september 1986.

Útvegsbanki Íslands. Útvegsbankinn - bankakerfið. Upplýsingar í afar stuttu máli (1985), ódagsett.

Bréf frá löggiltum endurskoðendum hf. Ingi R. Jóhannsson, til bankastjórnar Útvegsbanka Íslands varðandi endurskoðunarskýrslu um Útvegsbanka Íslands 5. nóvember 1986.

Bréf Bankaeftirlitsins til bankastjórnar Seðlabanka Íslands 7. nóvember 1986, varðandi endurskoðunarskýrslu um Útvegsbanka Íslands.

Útvegsbanki Íslands. Athugasemdir vegna „Endurskoðunarskýrslu um Útvegsbanka Íslands“ frá 5. nóvember 1986 til Inga R. Jóhannessonar, endurskoðanda Útvegsbankans.

Rannsóknarlögregla ríkisins, skýrsla tekin af Þórði Ólafssyni, forstöðumanns bankaftirlits Seðlabanka Íslands, sjá bréf frá bankastjórum Seðlabanka Íslands, 7. nóvember 1986.

Fréttatilkynning frá bankastjórn Útvegsbankans 22. janúar 1987.

Bréf frá bankastjórn Útvegsbanka Íslands til ríkissaksóknara, ásamt fylgiskjali um skuldastöðu Hafskips 23. mars 1987.

Ákæra. Ríkissaksóknari gjörir kunnugt: 9. apríl 1987.

Bréf bankaftirlits Seðlabanka Íslands til bankaráðs Útvegsbanka Íslands, Valdimars Indriðasonar 15. apríl 1987.

Ákæra. Sérstakur ríkissaksóknar gjörir kunnugt: 14. nóvember 1988.

Lárus Jónsson. Viðtal um sölu Samvinnubankans í sjónvarpi (Stöð 2) 7. janúar 1990. Efni: Erfiðleikar SÍS, sala Samvinnubankans til Landsbanka, kaup ríkisins á hlutabréfunum í Íslenskum aðalverktökum (*Þetta viðtal fylgdi ekki með skjölunum GI*).

Bréf sérstaks ríkissaksóknara til bankaftirlits Seðlabanka Íslands 16. mars 1990.

Bréf Seðlabanka Íslands til sérstaks ríkissaksóknara 29. mars 1990.

Eigið fé ríkisbanka. Greinargerð Lárusar Jónssonar til Andra Árnasonar 15. maí 1990, vegna fyrirspurnar til viðskiptaráðherra.

Bréf, staðfesting Matthíasar Bjarnasonar varðandi Hafskipsmálið 15. desember 1991.

Þingskjal 493, svar fjármálaráðherra við fyrirspurn Guðrúnar Helgadóttur um tjón vegna gjaldþrota 25. janúar 1994.

Stöð 2 og sjónvarpið umfjöllun um Hafskips Útvegsbankamál í nóvember 1986, um það leyti sem JÞ skýrsla kom fram. Myndband sem sérstaklega er merkt Haf ÚÍ og geymt í heimildargögnum um frásögn af málinu. Lárus Jónsson í apríl 2003 (vantar).

Lárus Jónsson. Fjárhagslegt hrun Hafskips hf. árin 1984 og 1985. Minnisblað tekið saman árin 2009 og 2010.

Örk 3

Prentað efni: Skýrslur, greinargerðir o.þ.h.

Skýrsla bústjóra í Þrotabúi Hafskips h.f. til skiptafundar þann 20. júní 1986.

Skýrsla um viðskipti Útvegsbanka Íslands og Hafskips hf. Skýrsla til viðskiptaráðherra frá nefnd sem kannað hefur viðskipti Útvegsbanka Íslands og Hafskips hf. samkvæmt fyrirmælum laga nr. 119/1985, nóvember 1986.

Athugasemdir bankastjórnar Útvegsbanka Íslands um skýrslu nefndar vegna viðskipta Útvegsbankans og Hafskips til viðskiptaráðherra og bankaráðs, desember 1986.

Dómur Sakadóms Reykjavíkur í Hafskips- og Útvegsbankamáli, Morgunblaðið 6. júní 1990.

Lárus Jónsson: Útvegsbankaþáttur Hafskipsmálsins, Skýrsla - greinargerð. Reykjavík í september 2004.

Lárus Jónsson: Sagnfræðilegur sannleikur um afdrif Hafskips hf. Þjóðmál vetur 2009.

Stefán Gunnar Sveinsson: Athugasemd við grein Lárusar Jónssonar, Þjóðmál vor 2010.

Björn Jón Bragason: Fyrirverandi bankastjóri víkur af vegi sannleikans, Þjóðmál, vor 2010.

Lárus Jónsson: Skrif fræðimanna um afdrif Hafskips h.f, Þjóðmál, sumar 2010.

Ljósrit ú bókinni Að duga eða drepast. Steingrímur Hermannsson, bls. 120-123. Hafskip.

Ýmsar blaðaúrklippur varðandi Hafskipsmálið 1985-1999. Morgunblaðið, HP – Helgarpósturinn, Þjóðviljinn o.fl.

Skráð í febrúar 2011,
Guðjón Indriðason