

være til Stede i Jurisdiktionen, af Auktionsforvalteren i den Jurisdiktion, hvor Udlæget er gjort, naar vedkommende Reder enten i det foreliggende Tilfælde skriftligt meddeler Samtykke dertil eller trods Opfordring, given paa den for Stævningers Forkyndelse bestemte Maade mindst 6 Maaneder før Auktionens Bekendtgørelse, ikke har ført Skibet til dets Hjemsted.

### § 3.

Skulde Ministeren for Handel og Søfart finde, at Kreditforeningens Bestyrelse væsentlig forringer den Kreditorerne tilkommende Sikkerhed, og har Bestyrelsen ikke inden Udløbet af en den foreskrevne Frist foranstaltet det fornødne til Manglernes Afhjælpning, skal Ministeren for Handel og Søfart være berettiget til at standse Foreningens Virksomhed eller efter Omstændighederne foranledige dens Bo taget under Skiftebehandling.

## Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Vilkaarene for Optagelse af Laan mod Sikkerhed i Skib ere for Tiden væsentlig ringere end Vilkaarene for Laan mod Sikkerhed i fast Ejendom. Forholdet i Henseende til Optagelse af Laan i Skibe har nemlig — i hvert Fald i den senere Tid — været dette, at Laan i Almindelighed kun har kunnet opnaas paa kort Opsigelsesfrist og til en Rentefod, der stadig vekslede med Laanemarkedets Diskonto. Disse Omstændigheder bevirke en stadig Utryghed hos Skibsejerne og førte derhos til, at Rederierne i de Aar, i hvilke Fragtmarkedet var slettest, maatte betale en aarlig Rente af Banklaan, hvilken til Tider har nærmet sig en halv Snes Procent, fordi Diskontoen samtidig naaede en usædvanlig Højde. Rederierne have vel forsøgt at overvinde disse Vanskeligheder ved Optagelse af faste Laan i Form af Partialobligationslaan, være sig mod Pant i det enkelte Skib eller i samtlige Rederiets Skibe. Men ogsaa denne Ordning har stødt paa væsentlige Hindringer, navnlig derved at Partialobligationerne vanskeligt have kunnet omsættes. Mange Rederier have derfor søgt deres Laan paa saadanne Steder i Udlandet, hvor der findes særlige Skibskreditinstitutioner. Ikke blot ere imidlertid disse Laan oftest forholdsvis kostbare, men hyppigt ere de og

saa betingede af, at Skibet sejler under det paagældende fremmede Lands Flag. Til Oplysning om danske Skibes inden- og udenlandske Gæld er som Bilag vedføjet en Oversigt, trykt som Bilag A.

Under de saaledes foreliggende Omstændigheder har Regeringen haft under Overvejelse hvorledes der kunde skabes gunstigere Laanevilkaar for Skibsfarten, og mener i saa Henseende at maatte betragte Kreditforeningsformen som en baade formaalstjenlig og efter danske Kreditforhold naturlig Løsning. Den reelle Basis for en Kreditforenings sunde Trivsel og Vækst skønnes nemlig fuldt ud at være til Stede, idet den samlede Tonnage af den danske Handelsflaade den 1. Januar 1911 udgjorde henholdsvis 831,718 Tons Brutto og 530,796 Tons Netto og det samlede Beløb af Panteforskrivninger, der til nævnte Tidspunkt indestod i her i Landet indregistrerede Skibe, udgjorde 54,954,008 Kr. fordelte paa 1,458 Panter, hvilke Tal sammenlignede med de tilsvarende 10 Aar tidligere betegne en meget betydelig Stigning, jfr. at Bruttotonnagen den 1. Januar 1901 var 593,200, Nettotonnagen 410,200 og Panteforskrivningernes samlede Beløb 12,829,940 Kr. fordelt paa 656 Panter. Den Opfattelse, at den