

kommende, maa først og fremmest søges i den Omstændighed, at den Adgang, Underpanthaveren i Skib og andet Løsøre har til at søge Fyldestgørelse i Pantet efter den gældende Lovgivning, er langt mere kostbar og besværlig, end naar det drejer sig om Underpant i faste Ejendomme. Forinden Pantekreditor kan søge Fyldestgørelse i Skibet, er han nemlig henvist til først gennem Forligsmægling og Rettergang at søge Dom for sin Fordring, men Dommen berettiger endnu ikke Kreditor til at gøre Udlæg i Skibet. Der skal forinden finde Registrering og Vurdering Sted. Alt dette volder selvfølgelig Ulejlighed og tager Tid. Skibet kan i Mellemtiden være over alle Vande, langt udenfor Kreditors Synskreds, og det er indlysende, at hans Stilling under disse Omstændigheder er yderst uheldig. Men selv ikke, naar Eksekution er gjort i Skibet, er Kreditor sikker paa at kunne skride til Fyldestgørelse i Pantet. Det sidste Led i Retsforfølgningen, Auktionen, kan nemlig ikke finde Sted, medmindre Skibet er nærværende, men Skibet vil jo — for at tjene Fragt — netop meget ofte være sejlet bort umiddelbart efter, at Eksekutionsforretningen er tilendebragt.

Det er, som sagt, særlig Vanskeligheder af denne Art, der gør Skibsfartens Laaneforhold saa usikre, og det er ogsaa derfor ganske særligt paa disse Punkter, at man mener at burde byde en eventuel Skibskreditforening visse Begunstigelser, Begunstigelser, hvis Indrømmen efter min Formening i Virkeligheden vil være en *conditio sine qua non* overfor Kreditforeningens Trivsel, og Lovforslaget indeholder derfor — i § 2 — dertil sigtende Bestemmelser. Jeg skal her blot tilføje, at Lovforslaget ligeledes indeholder Bestemmelser om Begunstigelser med Hensyn til Stempelpligten. Det gælder imidlertid om, at den Institution, som skal nyde godt af disse Begunstigelser, ogsaa virkelig er bygget paa en solid Grundvold. Foretagender af denne Art kan jo i Stedet for den tilsigtede Gavn stifte stor Skade og svække Kreditten i Stedet for at styrke den, naar de ikke hviler paa en betryggende Grundvold. I saa Henseende mener jeg imidlertid, at Lovforslaget frembyder fuldt ud betryggende Garantier. Ved Udarbejdelsen af de herhenhørende Forskrifter har man i øvrigt haft for Øje i et vist Omfang at bringe Lovforslaget i Overensstemmelse med Loven af 23. April 1897 om Begunstigelser for en Kreditforening af Ejere af industrielle og dermed i Klasse staaende

Ejendomme, med hvilken Kreditforening en Skibskreditforening vil frembyde væsentlige Ligheder, og jeg skal i denne Forbindelse anføre, at foruden saadanne Betingelser, som ogsaa maa opfyldes af Grundejerkreditforeninger, for at opnaa de tilsvarende Begunstigelser, foreskriver Lovforslaget i § 1, at der skal være tilvejebragt en Garantifond paa mindst 1 Mill. Kr., forinden Skibskreditforeningen træder i Virksomhed. Denne Bestemmelse er begrundet saavel i Hensynet til den Usikkerhed, Skibe som Laaneobjekt frembyder, som i Betragtning af, at Skibskreditforeningstanken i sig selv er uprøvet. Endvidere skal jeg i denne Forbindelse bemærke, at de paagældende Begunstigelser vel betegner noget nyt indenfor Skibsfartens Laaneforhold, men de svarer i øvrigt til de Begunstigelser, som Regeringen ved Lov af 20. Juni 1850 bemyndigedes til at tilstaa Grundejerkreditforeninger, og jeg kunde endda tænke mig, at man med Tiden kunde gaa videre ad denne Vej, saaledes at man søgte indført tilsvarende almindelige Bestemmelser for Udlæg i og Tvangsauktion over Skibe. Naar jeg imidlertid ikke allerede paa nærværende Tidspunkt mener at burde søge gennemført saadanne almindelige Bestemmelser, skyldes dette dels historiske Grunde, idet jeg skal henvise til, at man med Hensyn til de faste Ejendomme har gjort Skridtet i to Tempi, nemlig første Gang som før ommeldt ved Lov af 20. Juni 1850 for Grundejerkreditforeningernes Vedkommende alene, medens man først i 1873 indførte tilsvarende almindelige Bestemmelser for Udlæg i og Tvangsauktion over faste Ejendomme — dels og ikke mindst Hensynet til, at Bestemmelserne for saa vidt angaar Skibe endnu er ganske uprøvede.

Til Slut skal jeg udtale, at den reelle Basis for en Skibskreditforening fuldt ud skønnes 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., fordelt paa 1,458 Panter, hvilke Tal sammenlignet med de tilsvarende 10 Aar tidligere betegner en meget betydelig Stigning. Hertil kommer, at mange Rederier under de vanskelige Forhold har maattet søge deres Laan, og det endog meget betydelige Laan, i Udlandet. At der er Trang til en Skibskreditforening fremgaar formentlig deraf, at