

stemmelser, som § 1 omfatter, at optage Bestemmelser vedrørende saadanne Forhold som Bodmerilaan. Maa jeg sige — og det gælder for øvrigt ogsaa min Bemærkning med Hensyn til Assurance —, at det er muligt, man vil hævde, at saadanne Bestemmelser har deres Plads i Panteobligationerne; det kan være rigtigt nok, men jeg mener, at omfatter Lovforslaget en § 1, hvis Bestemmelser er saa detaillerede, at de specificeres under 18 Litra fra a. til s., tør man ogsaa udvide disse Litra til at give Plads for Assurancebestemmelser og eventuelt tillige til Bestemmelser vedrørende Bodmerilaan.

Jeg kunde endvidere tænke mig den Eventualitet, at det kunde være rigtigt at medtage en Bestemmelse om, at Skibets Bilbrev skal deponeres hos Kreditor. Jeg har forstaaet Forholdet saaledes, at Bilbrevet er Skibets Bygningsattest eller Registreringsattest, men at dette tillige i Praksis gælder som Adkomstdokument til Skibet, og der staar i Fr. 4. August 1824 § 16, at den Skipper, som sælger sit Skib i fremmed Havn, skal aflevere Bilbrevet til Konsulen, hvoraf vist atter følger, at det er en almindelig Opfattelse i Praksis, at naar Bilbrevet ikke findes disponibelt, kan Skibet ikke sælges. — Nu vil man maaske dertil sige: Men dette, at en Skipper skulde sælge sit belaante Skib egenmægtigt udenom en Kreditforening i fremmed Havn, er dog en dristig Tanke. Maa jeg dertil bemærke, at jeg er sat paa Sporet med Hensyn til denne Betragtning ved de Udtalelser, som den højtærede Minister fremførte i sin Forelæggelsestale, hvor Ministeren udtalte: „Skibet vil jo — for at tjene Fragt — meget ofte være sejlet bort umiddelbart efter, at Eksekutionsforretningen er tilendebragt.“ Nu forekommer det mig, at man, hvis man kan regne med, at et Skib, i hvilket der er gjort Eksekution, for at tjene Fragt kan sejle bort umiddelbart efter, at Eksekutionsforretningen er tilendebragt, ogsaa maa kunne tænke sig, at Skipperen vælger at gaa saa summarisk til Værks, at han egenmægtigt og uberettiget sælger Skibet. Maa jeg her indskyde, at jeg tror ikke, Ministeren er berettiget til at supponere, at et Skib, i hvilket der er gjort Eksekution, kan for at tjene Fragt sejle bort umiddelbart efter Eksekutionsforretningen; det maa vist antages, at det ikke er berettiget at formode dette.

Jeg vender mig derefter til enkelte Bestemmelser i Lovforslaget og kan i saa Henseende begrænse min Omtale til et

Par Punkter under § 1. Det hedder i § 1, Litra c., at Skibets Værdi bestemmes ved Vurdering efter Regler, som nærmere bliver at fastsætte under Stadfæstelse af Ministeren for Handel og Søfart. Den eneste Vurdering, man der kan gaa efter, er, hvad der er Skibets Dagspris, og den bestemmes ikke alene under Hensyn eller under væsentligt Hensyn til Raamaterialier, til Staal, Kul og til Arbejds løn, men den bestemmes endvidere under Hensyn til Efterspørgselen efter Tonnagen og til de gældende Fragtrater, kort sagt, til alle de Momenter, hvis Facit netop er Skibets Dagspris. Jeg tror, det bliver den eneste Vurderingsbasis, man i saa Henseende har at holde sig til, og der maa jeg maaske gøre opmærksom paa, at Skibets Værdi er i høj Grad Konjunkturfuktuationer undergivet. Der regnes med, at Skibsværdien i de sidste to Aar er steget med rigelig en Trediedel, saa at den Skibsværdi, som i Dag kan sættes til 420,000 Kr., vil svare til en Skibsværdi af 300,000 Kr. for et Par Aar siden. Jeg anfører dette for tillige at gøre opmærksom paa, at hvis der i et saadant Skib til 420,000 Kr.s Værdi tages Laan til Halvparten, altsaa 210,000 Kr., og hvis vi saa tænker os, at Konjunkturerne gaar den anden Vej, saa at Skibets Værdi efter to Aars Forløb er dalet fra 420,000 til 300,000 Kr. minus Nedgangen i Brugsværdi ved to Aars Brug, og endvidere at Rederen holder dette Skib assureret for $\frac{1}{3}$, vil det ses, at Assuranceværdien vil være 200,000. Den vil altsaa ikke en Gang staa Maal med Panteforskrivningen. Jeg anfører dette for ogsaa dermed at henpege paa, at naar en Kreditforeningsanstalt som denne startes under en Højkonjunktur, saa er der al Grund til at manøvrere med nogen Forsigtighed.

Jeg er ganske enig med de ærede Medlemmer, der allerede har haft Ordet, i, at det er urigtigt, som her er foreslaaet i Litra d., at drage Grænsen for Laan ved 250,000 Kr. De Tider er forlængst forbi, da den danske Handelsflaades Tonnage for en væsentlig Del optoges af Smaaskibe, der under Navne som „Familiens Haab“, „Slægtens Eje“ eller „De tre Søskende“ væsentlig flød for Familiens Sparemidler, saaledes at det kun i Undtagelsestilfælde var nødvendigt at gaa udenfor den snævre Familierekreds for at financiere et saadant Sejlskibsforetagende. Tendensen gaar ogsaa her i Retning af Stordrift. Skibene bygges større og større; hvorfor saa indføre Bestemmelser,