

[Hendriksen.]

Værdi bliver Byggeprisen. Det bliver ikke den øjeblikkelige Værdi, en Konjunktur medfører, der kan lægges til Grund for Værdien. Det bliver i det lange Løb den Pris, til hvilken man kan anskaffe et nyt Skib.

Til Slut vil jeg gerne fremhæve, at jeg ikke er tilbøjelig til at mene, at den foreslaede Skibshypotekkasse vil byde Rederne synderlig gunstigere Vilkaar, end de i al Almindelighed kan opnaa hos de herværende Banker, naturligvis ud over Uopsigeligheden. Der staar ganske vist intet om, hvilken Rente der skal ydes, idet der blot er anført i § 1 f, at Kasseobligationerne skal være rentebærende; men det fremgaar af samme Paragraf, Stykke g, at de Redere, der ønsker Laan, skal yde et Indskud af 1 pCt. af Laanets Hovedstol og endvidere en halvvaarlig Ydelse af mindst $\frac{1}{4}$ pCt. af Laanets oprindelige Beløb. Naar hertil lægges selve Renten, der vel neppe skal være under $4\frac{1}{2}$ pCt. — der er intet oplyst om Rentens Størrelse, men navnlig efter den højtærede Finansministers Udtalelser for er jeg ganske klar over, at der ikke bliver Tale om 5 pCt. Obligationer — vil den effektive Rente, der betales for saadanne Laan, rimeligvis blive omtrent den samme som den, hvortil der i hvert Fald i Øjeblikket kan laanes i danske og udenlandske Banker.

Jeg er paa dette Punkt ikke enig med det ærede Medlem Hr. P. Andersen, der sagde, at Laan er ikke billige i Banker. Jeg tror, det vil vise sig, at de Laan, der opnaas i Skibshypotekbanken, i alt Fald ikke bliver billigere end de Banklaan, der i Almindelighed er Mulighed for at opnaa.

Skibe er jo sædvanligvis et godt Laaneobjekt. Jeg beklager at maatte sige, at jeg paa dette Punkt er fuldkommen uenig med det ærede Medlem Hr. Elmquist, der vilde hævde, at Skibe er et mindre godt Pant; jeg vil tværtimod sige, at Skibe er et endog usædvanlig godt Laaneobjekt — de kan flyttes fra det ene Sted til det andet, fra det ene Flag til det andet, og danner som Regel en langt gunstigere Laanebasis end f. Eks. en Fabrik, der ikke kan flyttes, og hvis Værdi er højt problematisk, hvis den ikke kan anvendes til Fabrikation af de Varer, for hvilke den nu en Gang er indrettet.

Følgelig tror jeg ogsaa, man kan sige uden Frygt for at blive modsagt, at det i Almindelighed ikke har været vanskeligt for Rederne af de store Skibe — jeg ser her bort fra Sejlskibene, det vedrører jo heller ikke denne Sag, hvorledes Forholdet er for

Sejlskibene — at faa rimelige Laan i Bankerne mod første Prioritets Sikkerhed i Skibene. Men lad dette nu være, hvad det vil, jeg erkender, at en Skibshypotekkasse, i Lighed med, hvad man har i mange andre søfarende Lande, vilde være en særdeles fornøftig Foranstaltning, og jeg vil gerne medvirke til, at en saadan Skibshypotekkasse oprettes, naar det kan ske paa en Maade, der efter mit Skøn og efter mit Partis Syn paa Tingene er forsvarlig.

Forhaabentlig er det muligt gennem en Udvalgsbehandling at naa til Enighed om en Form, der tilfredsstiller Rederne og ikke paalægger Staten større Garantier og større Risici end rimeligt, og til et Arbejde, der har dette Formaal, tilsiger vi gerne vor Medvirken.

Holger Kristiansen: Ogsaa mit Parti ser med megen Sympati paa det foreliggende Lovforslag. Det er velbegrundet i de faktiske Forhold, man maa snarere undre sig over, at Skibsfarten ikke allerede har sin egen Kreditkasse, end over, at der nu gøres Forsøg paa at tilvejebringe en saadan. Jeg har ikke i samme Grad, som det ærede Medlem Hr. Elmquist synes at have det, Betænkelighedernes Naadegave, men vil naturligvis paa den anden Side være lydhør overfor alle de Indvendinger, der vil blive ført frem overfor Enkeltheder i Forslaget, idet der jo synes paa Grundlag af de Udtalelser, de ærede foregaaende Talere har fremsat, at være Villighed til at søge opnaaet et praktisk Resultat.

Skibsfarten er et meget vigtigt, ikke altid lige paaagtet Led i vort Lands hele Økonomi, og enhver Ting, der kan tjene til at støtte og udvide denne Del af vort Lands Økonomi, maa kunne paakræve den største Interesse. Vort Lands Beliggenhed med de udstrakte Kyster mod store Have, med direkte Adgang til Søen baade mod Øst og Vest, burde i langt højere Grad, end Tilfældet har været, anvise os en naturlig Plads blandt de skibsførende Nationer.

Den danske Handelsflaade af Damp- og Motorskibe, som dette Forslag særlig tager Sigte paa, udgør rundt regnet 1 Million Bruttoregistertons; Norge har en Handelsflaade paa tilsammen 3,8 Millioner, Sverige en Handelsflaade paa 1,6 Millioner Bruttoregistertons. Nordens største Rederibyer er Oslo og Bergen og først som Nr. 3 kommer København, skønt vi har, om ikke større, saa dog i hvert Fald lige saa gode Muligheder for at høste Udbytte ved