

[P. Andersen.]

Det bestemmes i § 1 b. e. a., at de Damp- og Motorskibe, der kan ydes Laan til efter en af Søfartsministeren og Finansministeren stadfæstet Vedtægt for en Skibshypotekkasse, skal være paa over 300 Tons brutto. Den ikke indbetalte Del af Garantikapitalen skal med højst 3 Maaneders Varsel kunne kræves indbetalt med 15 pCt. ad Gangen, og der maa ikke ydes Garantierne over 5 pCt. Rente af den indbetalte Kapital. Der skal være anmeldt Laanebegæringer for mindst 3 Mill. Kr., forinden Kassen maa træde i Virksomhed. Til Dækning af Kassens Administrationsudgifter og til Dannelse af Reservefonds betaler Laantagerne 1 pCt. af Laanets Hovedstol i Indskud samt $\frac{1}{4}$ pCt. halvårlig af Laanets oprindelige Beløb.

Herimod kan neppe være noget at indvende. Derimod kan Bestemmelsen om indtil 20 Aars Amortisationstid vække nogen Betænkelighed, men de nærmere Overvejelser herom maa retteligst finde Sted i et Udvalg.

Bestyrelsen bestaar af 5 Medlemmer; Søfartsministeren og Finansministeren vælger hver et Medlem og skal godkende Bestyrelsens Valg af Direktør. De pantsatte Skibe kan underkastes særligt Tilsyn, og jeg bemærker med Glæde, at der i Skibene saa vidt muligt skal anvendes dansk Besætning.

Endelig gives betryggende Bestemmelser vedrørende Revision og Ændring i Vedtægter m. v.

Naar disse Betingelser er opfyldt, kan de Begunstigelse, som er ydet Kreditorer og Laanekasser for Grundejere, tilstaas Kassen.

Søfartsministeren og Finansministeren bemyndiges derefter til paa Statens Vegne at garantere for Indløsningen af Kasseobligationer indenfor et Beløb af 20 Mill. Kr. Der er altsaa ikke Tale om Garanti for Renterne, som Rederne mener under alle Omstændigheder at kunne klare. Og hvad Garantien for Obligationernes Indløsning angaar, formenes det at være ret usandsynligt, at Statens Garanti nogen Sinde bliver effektiv; Sikkerheden for de ydede Laan skulde være tilstrækkelig. Efter 10 Aars Forløb kan Garantien med et Aars Varsel opsiges, og hvis Kassen derefter ønsker at fortsætte, skal der ved Lov træffes Bestemmelser om Udløsning af de private Garantier og Kassens Overgang til selvejende Institution. I Tilfælde af, at Bestyrelsen ikke røgter sin Opgave paa betryggende og forsvarlig Maade, eller hvis

Reservefonds og Garantikapital er tabt, kan Søfartsministeren standse Kassens Virksomhed og anordne dens Likvidation. Endelig bestemmes det, at hvis Kassens Virksomhed ophører, deles Formuen mellem Garantierne og Staten i Forholdet 1:4. Der kan dog ikke udbetales de private Garantier mere end 1 Mill. Kr. Statens Andel anvendes til Skibsfartens Fremme.

Lovforslaget indeholder, som det kan skønnes, Hensyntagen til de Vanskeligheder og Hændelser, en uvis Fremtid kan bringe, og synes ved sine Bestemmelser at have taget alle Forhold i Betragtning. Det paatænkte Kreditinstitut vil gennem dette Lovforslag hvile paa en sund og sikker Basis. Endskønt Skibsfarten netop for Tiden er ude for en svær Krise, har Lovforslaget ingen Forbindelse med de særlige Vanskeligheder, Erhvervet kan komme ud for. Skibshypotekassen har tværtimod sin Virksomhed i Tider, hvor normal Beskæftigelse er til Stede, idet dens Opgave vil være at medvirke til den nødvendige Fornyelse og ønskede Forøgelse af vor Handelsflaade, saaledes at vort Land paa dette Omraade kan bevare den Plads, vi indtager i Rækken af de skibsfarende Nationer, og helst om muligt vinde noget frem. Det fremgaar af Oversigten i Bilag 2 til Lovforslaget, at en stor Del af Flaaden er forældet og snart trænger til Afløsning, dels fordi Skibene bliver for gamle, og dels fordi de ikke mere opfylder de Krav, der stilles til moderne konkurrencedygtige Skibe. Der er ikke mindre end 66 Dampskibe og 11 Motorskibe, som er over 30 Aar gamle, 41 Dampskibe er 26—30 Aar, og 64 Dampskibe er 21—25 Aar gamle. I den nærmeste Fremtid vil Nødvendigheden af en Erstatning for disse gamle Skibe vise sig, og da vil Skibshypotekassen kunne være til stor Nytte. Med Hensyn til Forøgelsen af vor Tonnage er vi i de senere Aar sakkert stærkt bag ud for vore Nabolande. Medens Norge i Femaaret 1924—29 havde en Opgang paa 785 000 Brutto-Tons og Sverige en Opgang paa 277 000 Brutto-Tons, blev den danske Tonnage kun forøget med 20 103 Brutto-Tons, og selv om Aaret 1930 paa Grund af de gode Forhold paa Fragtmarkedet i 1929, der affødte store Nybestillinger paa Værfterne, udviser en Opgang i Tonnagen paa ca. 60 000 Brutto-Tons, vil en lignende Fremgang sikkert ogsaa vise sig i Sverige og Norge, saaledes at vi i Sammenligning med disse Lande bestandig vil faa mindre og mindre Betydning, hvis der ikke gøres særlige Anstrængelser for en Forøgelse af vor Handelsflaade. Saavel i Norge som i