

foreningen i Sammenligning med den Adgang, som Rederierne hidtil har haft og har til at skaffe Laan i deres Skibe. Disse er hidtil hovedsagelig opnaaede dels i Form af Banklaan, dels i Form af Obligations- og Partialobligationslaan, og jeg kommer senere tilbage til, at det forekommer mig, at Rederne i Henseende til Laanoptagelse maa siges at have været velbetjente. Endelig forekommer det mig at være en meget naturlig Vej, at Rederiaktieselskaber virkelig tegner eller søger tegnet en Aktiekapital, der næsten dækker alt, hvad der er nødvendigt til Selskabets Drift, og ikke i for høj Grad tyer til Laan; i en Virksomhed som denne forekommer det mig, at det bør være Aktiekapital, der arbejder, og kun for en ringere Del laant Kapital. Jeg ønsker at pege paa, at Laanoptagelsen hidtil virkelig har været meget let. I Landstinget har man været inde paa dette Punkt og benyttet det som Bevis for Trangen til en Skibskreditforening. Det forekommer mig, at de Eksempler, der er fremdragne, snarest peger paa, at vi ikke trænger til en saadan Kreditforening. Det blev af Ordføreren i Landstinget fremdraget, at i 10-Aaret 1901—11 er Tonnagen steget med 29 pCt., men Panteforskrivningerne samtidig med 328 pCt., og hvis vi ser Forholdet fra den anden Side, viser det sig, at Skibene i 1901 var behæftede med 31 Kr. pr. Nettoton, men i 1911 med 103 Kr. Disse Oplysninger har man, som sagt, fremdraget for at vise, at man her i Danmark havde, hvad man kalder en Basis for en Kreditforening. Det forekommer mig, at de ogsaa kan anvendes i det modsatte Øjemed, til at vise, at vi ikke her i Landet har Basis derfor, idet der ikke her trænges til lettere Adgang til Optagelse af Laan.

Jeg vender mig dernæst til mit andet „Hvis“, nemlig Spørgsmaalet om, hvorvidt der i en Kreditforening for Skibe som den, der her foreslaas, vil være nogen nævneværdig Risiko for Laangiveren. Her forekommer det mig, at Svaret afhænger af, 1) hvorvidt Pantet vil være i Stand til at dække selv under uheldige Forhold, 2) af, hvorvidt det solidariske Ansvar vil være i Stand til at dække, hvis det første Punkt glipper, og endelig 3) af, om Garantikapitalen vil være i Stand til at dække, hvis begge de foregaaende Punkter glipper. Jeg skal tage Punkterne et for et og først vende mig til det Spørgsmaal, hvorvidt Pantet selv er i Stand til at dække under skæbnesvangre Forhold. Der forekommer det mig, at Svaret afhænger for det første af Forholdet mellem Vurderingssummen og

den eventuelle Salgspris, for det andet af, om Forsikringssummen altid udbetales, hvis et Skib, altsaa Pantet, forulykker, og endelig af, om Amortisationen er afpasset efter, om Skibet er moderne eller ikke.

Jeg skal tage disse Punkter et for et og først vende mig til Spørgsmaalet om Forholdet mellem Vurderingssum og Salgssum. Her er man jo ude paa gyngende Grund og maa efter et individuelt Skøn bedømme, hvorvidt Pantet altid er i Stand til at dække, naar der ikke laanes over Halvdelen af Vurderingssummen, saaledes som det, saa vidt jeg husker, er foreslaaet for denne Kreditforenings Vedkommende. Man er, som sagt, her nødt til at ty til et personligt Skøn om, hvad der er det rette, men man har dog, forekommer det mig, et lille Fingerpeg i, hvad man i Aarenes Løb paa Børsen har villet betale for Skibspapirer, for Skibsaktier. Jeg har gaaet Kurslisten igennem og med Villie valgt et ganske kort Spand af Tid, idet det forekommer mig, at vi derved bedst ser, hvad man kan være udsat for. Jeg ønsker her at bemærke, at jeg selvfølgelig ikke mener, at Kurserne ubetinget kan danne et Grundlag for Bedømmelsen med Hensyn til, hvad Skibene er værd til de forskellige Tider. Her spiller forskellige andre Momenter med ind, saasom hvad der skyldes i Skibene ved Begyndelsen af Perioden, og en hel Række andre Forhold, men i det hele og store tror jeg dog, at disse Kurser kan danne et Fingerpeg med Hensyn til, hvorledes Handelsværdien for Skibe svinger til forskellige Tider. Jeg skal da nævne en Del af de Aktiekurser, der fremtræder paa den danske Børs. Jeg fandt først et Dampskibsselskab, der hedder „Danmark“. I 1910 stod det, da det var lavest, nede i 35 pCt., og i August — Oktober 1912 stod samme Selskab i 118<sup>1</sup>/<sub>4</sub> pCt. Dampskibsselskabet „Norden“ stod i 1910 lavest, i 80<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pCt., i August — Oktober 1912 i 130. Dampskibsselskabet „Carl“ stod i 1910 i 68<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, senere i 130<sup>1</sup>/<sub>4</sub>. „Skjold“ stod i 1910 i 40 pCt., i 1912 i 112<sup>3</sup>/<sub>4</sub>. „Urania“ stod i 1910 i 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pCt., i 1912 i 47<sup>1</sup>/<sub>4</sub>. „Selskabet af 1896“ stod i 1910 i 72<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, i 1912 i 130<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. „Hejmdal“ respektive i 84 og 135<sup>3</sup>/<sub>4</sub>; „Gorm“ og „Neptun“ synes kun at have eksisteret fra 1911, og i 1911 stod „Gorm“ i 86<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, medens det allerede i 1912 var oppe i 135; „Neptun“ i 1911 i 74, i 1912 i 127<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, og endelig Dansk-russisk Selskab i 1910 i 32, i 1912 i 83. Jeg tilstaar, at da jeg havde set disse Kurser, blev mine Betæneligheder med Hensyn til