

[V. Knudsen.]

vis måtte anses for ophørt. Det skete derved, at garantikapitalen blev forhøjet med 30 mill. kr., hvoraf staten overtog de 20 mill. kr. og rederne de 10 mill. kr.

Efter krigens afslutning optog instituttet for skibe forhandlinger med de allierede angående frigivelse og erstatning for de beslaglagte danske skibe. Disse forhandlinger var meget langvarige, så man ikke før sidst på året 1948 med sikkerhed kunne fastslå, at i hvert fald halvdelen af garantikapitalen på 110 mill. kr. var i behold, og man besluttede derfor sidst i 1948 at træffe en ny ordning af kapitalforholdene for at sætte den gamle afdeling, den oprindelige fra før krigen, af 4. maj 1939 i stand til at genoptage virksomheden.

Ved lov af 31. marts 1949 blev kapitalforholdene fastlagt således: garantikapital 82½ mill. kr., hvoraf staten 45 mill. kr., rederne 30 mill. kr., storbankerne og forsikringselskaberne 7½ mill. kr., hvortil kommer statens subsidiære garanti 150 mill. kr.

Vareinstituttet forhandlede med de britiske myndigheder og opnåede, at salgsprovenuene af de ved krigsudbrudet beslaglagte varer frigaves, hvilket betød, at det gamle instituts solvens var sikret, og at i hvert fald en del af kapitalen måtte forventes at være i behold. I 1946 besluttede bestyrelsen at lade det gamle institut for varer og fragt af 4. maj 1939 genoptage virksomheden med tilbagevirkende kraft fra 1. januar 1946. Dels ved den genoptagne virksomhed, dels ved en gunstig afvikling af de af de allierede beslaglagte varepartier er det lykkedes at indtjene så meget, at garantikapitalen er intakt, og der er endog et overskud. Garantikapitalen er uforandret 40 mill. kr.

Medens staten alene hæftede for de nye afdelinger, man måtte oprette den 29. april 1940, er forholdet fra 31. marts 1949 for skibenes og fra 1. januar 1946 for varernes vedkommende det, at rederne, storbankerne, handel og industri samt forsikringsselskaberne igen er medgaranter.

Fra vor side havde vi gerne set, at opgaver af den art, som lovforslagene omhandler, nu så længe efter krigens ophør kunne løses af de pågældende erhverv, i dette tilfælde forsikringsselskaberne, men jeg indser, at det drejer sig om dækning af så store betøb, at de danske selskaber ikke kan overtage den for egen regning. Selv staten kan have svært ved at garantere for hele beløbet, idet jeg forstår, at den danske flådes værdi nu anslås til ca. 1½ milliard kr. For varer og fragt er be-

løbet efter sagens natur stærkt svingende, så det er meget svært at nævne beløbet, men det menes af sagkyndige at tangere 200—300 mill. kr.

Der er den udvej, at de danske assurandører kan reassurere risikoen på det internationale genforsikringsmarked, men det rummer i krigstilfælde en fare, idet man ikke kan vide, hvorledes de lande, hvor dækning af reassurancen har fundet sted, under en krig grupperes. Man kan altså komme ud for, at den assurance, man har tegnet, delvis er illusorisk. Beklageligt er det, at man ikke kan befri staten og de øvrige garanter for forpligtelsen overfor de to institutter og overlade dækningen af krigsrisiko til assuranceselskaberne alene, men jeg kan ikke se, der er nogen mulighed for, at det kan lade sig gøre, hvis assurancetagerne skal have sikkerhed for, at de er dækket.

Den foreslåede forlængelse af lovene til udgangen af 1952 vil mit parti gerne stemme for. Desværre er der vel næppe nogen tvivl om, at rigsdagen igen til næste år må drøfte en yderligere forlængelse af lovene.

Gudiksen: Lov nr. 183 af 4. maj 1939 om danske skibes forsikring mod krigsfare foreslås forlænget for et år af hensyn til, at visse ting skal undersøges af forsikringselskaberne, idet disse har ønsket visse ændringer i grundlaget. Jeg kan på mit partis vegne anbefale det foreliggende lovforslag.

Hvad angår det andet lovforslag, er man i eksportkredse enig om at bibeholde loven, men ligeledes her ønsker man visse ændringer indført. Jeg kan på mit partis vegne anbefale også dette lovforslag.

Ministeren for handel, industri og søfart (Rytter): Jeg vil gerne takke de ærede ordførere for tilslutningen til de foreliggende forslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om forlængelse af lov nr. 184 af 4. maj 1939 om forsikring af varer og fragt mod krigsfare til søs.

(Lovforslaget findes i tillæg C. sp. 31).