

Søloven indeholder jo det store Antal af 315 Paragraffer. Den skærpede Lovgivning er en naturlig Følge af de stadige Forsøg paa at skabe større Sikkerhed for Liv og Gods under den store Trafik paa Havene, en Trafik, som baade for Passagerernes og for Godsets Vedkommende er tiltaget overordentlig meget i de senere Aar. Denne Bevægelse for mere Tilsyn med og Eftersyn af Skibene tog først rigtig sin Begyndelse omkring Aaret 1870, da den bekendte Plimsoll-Bevægelse begyndte. Ved en Plimsoller forstod man et Skib, som paa Grund af Alder og daarlig Vedligeholdelse eller paa Grund af Overladning, paa Grund af daarlig Rigning, daarlige Sejl, daarligt Maskineri eller ufuldstændig Besætning mentes ikke under strenge Vejrforhold at kunne klare sig i Søen. Man gik endogsaa saa vidt, da denne Bevægelse var fremme, at man hævdede, at Redere i mange Tilfælde havde sendt saadanne Skibe til Søs højt assurerede, stolende paa, at de maatte forlise. Det var en Tanke, som blev bragt frem i England. Om den har haft nogle faste Støttepunkter i andre Lande, skal jeg ikke kunne udtale mig om. Jeg skulde dog neppe tro det, men jeg tror i alt Fald, man kan sige, at herhjemme har det aldrig været Tilfældet, som den højtærede Handelsminister ogsaa udtalte for kort Tid siden. Min egen Erfaring paa Søfartens Omraade strækker sig over et halvt Hundrede Aar, og jeg kan sige, at jeg i den Tid aldrig har set eller hørt om noget dansk Skib, som var gaaet til Søs under Betingelser, der paa nogen mulig Maade kunde bringes ind under Udtrykket „Plimsoller“. Tværtimod mener jeg, at danske Skibe, som ogsaa den højtærede Handelsminister udtalte, til alle Tider, og jeg havde nær sagt under alle Forhold, har været godt udrustede fra Begyndelsen, godt vedligeholdte og med tilstrækkelig Besætning til at kunne betrygge Liv og Gods for de Mennesker, som sejlede med dem.

Fra England, hvor Plimsoll-Bevægelsen begyndte, spredte den sig til andre Lande og medførte i alle Lande en omfattende Lovgivning, ogsaa herhjemme hos os. Herudover blev en Del af Lovgivningen herhjemme ogsaa foraarsaget ved, at England og andre Lande udstedte Love for deres egne Skibe, men saaledes, at de ogsaa

skulde gælde for de Skibe fra andre Lande, som søgte engelske Havne. Da vore Skibe gør dette i stor Udstrækning, var det en Nødvendighed, at vor Lovgivning maatte følge efter og i nogen Maade rette sig efter de Fordringer, som Englænderne stillede, for at Skibe overhovedet kunde sejle paa deres Havne. Den forskelligartede Lovgivning i de forskellige Lande førte til mange Vanskeligheder, og det endte med, at der blev nedsat en international Forhandlingskommission i London, som skulde tage alle de forskellige Forhold under Overvejelse og se, om man kunde indarbejde en nogenlunde ensartet Lovgivning for de forskellige Landes Skibsfart. Kommissionen blev nedsat den 4. November 1913 og arbejdede til over Midten af Januar 1914. Da var den saa vidt færdig, at den saakaldte Londoner-Konvention, der da blev udfærdiget, baserede sine Bestemmelser paa denne Kommissions Indstillinger. I Kommissionen var ogsaa Danmark repræsenteret, ligesom det havde været det ved de internationale Forhandlinger i London. Konventionen bliver nu kaldt Londoner-Konventionen af 20. Januar 1914.

Jeg skal hertil endnu føje den Bemærkning, at det, der ledte til, at den internationale Kommission blev nedsat, og det, som medførte Londoner-Konventionen, var vel nok, som ogsaa Handelsministeren nævnte, det store, sørgelige Forlis af Cunards store nye Passagerdampner „Titanic“ som løb paa et Isbjerg i Atlanterhavet med saa stor Fart, at hele Bunden blev skaaret op paa den ene Side, hvorefter den omtrent øjeblikkelig sank, og derved omkom et meget stort Antal Mennesker, vel det største, som er omkommet ved noget engelsk Skibsforlis. Denne Katastrofe vakte jo stor Bevægelse rundt om i Verden, og naar Londoner-Konventionens Betingelser og Fordringer til Skibsfarten blev saa indgaaende, som de blev, skyldtes det vel nok meget den Omstændighed, at Sindene rundt om i Landene endnu stadig var optagne af denne store Katastrofe og de ulykkelige Følger, den havde haft. At Katastrofen blev saa stor, skyldtes vel meget den Omstændighed, at der den Gang ikke i den Udstrækning som nu var traadløs Telegraf paa Skibene. Den Gang maatte Skibene selv søge deres Vej over Atlanter-