

# EN NORDISK TANKES REALISATION

ET HISTORISK STREJFTOGT

Af

K. STRANDGAARD

## I

Omkring Midten af forrige Aarhundrede stiftedes i London en Forening ved Navn „*The Association for the reform and codification on international Law*“. Man kan sikkert gaa ud fra, at en Forening med et saa højtstående Formaal ikke har haft særligt gode Arbejdsvilkaar, og Foreningens Medlemmer har utvivlsomt maattet høre en Del Kritik i Anledning af deres „urealistiske“ Indstilling. Intet af en saadan Kritik er bevaret for Efterverdenen, hvorimod Foreningens Værk om Regler for Havari Grosse, de saakaldte „*The York and Antwerp Rules*“ sikkert vil bestaa, saalænge der drives Skibsfart.

Efter at have arbejdet med disse Regler en halv Snes Aar, og efter at der var blevet skrevet saa meget derom, at det næsten kunde fylde et helt Bibliotek, lykkedes det endelig den nævnte Forening paa et internationalt Møde i Antwerpen i 1877 af Redere, Jurister, Dispachører og Assurandører at faa Reglerne antaget. Reglerne er senere blevet ændrede, nemlig i 1890 og i 1924.

Paa det Tidspunkt, da den nævnte Forening gjorde sin Indsats, var Interessen for en international Behandling af Søfartsregler og Søfartslove ikke særlig almindelig. Ganske vist havde den belgiske Regering i 1885 indbudt til en international Kongres, hvis Formaal var angivet saaledes:

„Le congrès a pour but de provoquer l'unification des diverses législations commerciales en recherchant les moyens de réalisation de cette unification,“

men Interessen for denne Kongres var kun ringe. Denne almindelige Mangel paa Interesse for en Internationalisering af Søfartsregler skyldes blandt andet de meget store Vanskeligheder, der skulde overvindes for overhovedet at faa en Plan sat igang. Som det ledende Skibsfartsland maatte England først vindes for Planen, og dette skete paa den Maade, at man forelagde Spørgsmaalet for „Board of Trade“, hvilket kunde føre en ikke ringe Korrespondance med sig. Hvis Board of Trade fandt Planen skibsfartsmæssigt forsvarlig og anbefalelsesværdig, skrev det til de forskellige Landes Udenrigsministerier, og disse maatte derefter forelægge Spørgsmaalet for de paagældende Landes forskellige Departementer, der atter maatte raadspørge Erhvervsorganisationerne. De forskellige Betænkninger blev derefter omhyggeligt gennemgaaet, og naar dette var sket, gik hele Sagen tilbage til Board of Trade bilagt med Udenrigsministeriernes Kommentarer. Board of Trade behandlede derefter de forskellige Landes Synspunkter for at danne sig et Begreb om, hvorvidt der var et Grundlag for en international Aftale.

Det siger sig selv, at med Datidens langsommere Postgang maatte en saadan Arbejdsmetode være *ganske overordentlig omstændelig*, og det er forsaavidt beundringsværdigt, at det overhovedet lykkedes at gennemføre internationale Regler, inden de var blevet forældede ved nye Trin i Udviklingen. Paa et Par Omraader var Trangen til internationale Regler dog saa paatrængende, at England selv tog Initiativet til en Internationalisering. De vigtigste af disse Omraader angik Tilvejebringelsen af internationale *Søvejsregler*. Endnu saa sent som i Slutningen af Trediveerne i forrige Aarhundrede fandtes der ikke skrevne Søvejsregler. Herhjemme rettede man sig efter en gammel Sædvane, hvorefter Rumskødssejlere skulde vige for Skibe, der laa Bidevind. Af to Bidevindssejlere skulde den vige, der havde Vinden ind fra Bagbordsside. De første danske Søvejsregler blev givne i 1844, og de var meget enkle og primi-



Chef for Skibsregistrering og Skibsmaaling A. Schneider.

tive og havde væsentlig Hensyn til Dampskibe. Reglerne indeholdt kun 8 Paragraffer, hvoriblandt en Paragraf, *der for første Gang paabød Brugen af Dampskibslanterner*, nemlig en klar paa hver Hjulkasse. I 1849 forandredes Reglerne, og de farvede Lanterner indførtes.

Lige saa primitive var Reglerne sikkert i mange andre Lande, og det var derfor et meget stort Fremskridt, da det lykkedes England i 1863 at vinde de søfarende Nationer for en Tilslutning til *de engelsk-franske Søvejsregler* af samme Aar, der saaledes blev internationale. Den internationale Ensartet-

hed blev dog i ikke ringe Grad forstyrret ved Englands hyppige Revisioner, nemlig i 1869, 1879, 1880 og 1884.

Der opstod ved disse hyppige Ændringer, der vedtoges af nogle Lande, men ikke af andre, en betydelig Forvirring i den internationale Praksis. Navnlig var det galt med Fiskefartøjers Lanterneføring. I den nedenfor omtalte Betænkning, som Chefen for den danske Skibsmaaling og Skibsregistrering, *A. Schneider*, udarbejdede sammen med Kaptajn *C. A. Bruun*, fremsættes følgende Bemærkninger:

„Det vil saaledes næppe kunne benægtes, at Ledelsen af denne Sag har været højst vaklende og nedsættende ikke blot for Englands Autoritet, men ogsaa for de øvrige Søstaters, der jo have maattet tilbagekalde allerede udstedte Anordninger, og Forholdene er da ogsaa blevet saa forvirrede som vel muligt. Thi saavidt vides have endnu kun Frankrig og Norge tiltraadt de nye engelske Søvejsregler af 1884. Status er følgelig, at medens man i Nordsøen vil kunne møde engelske „trawlers“, medens de fiske, og forsaavidt de ere af eller over 20 Tons Brutto, dels med de almindelige Sidelanterner, eventuelt Toplanterner, dels med de to nye Lanterner (rød og grøn samt en hvid), saa føre danske, tyske, hollandske og belgiske „trawlers“ uanset deres Størrelse ikkun en enkelt hvid Lanterne. Men at dette Virvar saare let kan foraarsage Ulykker, behøver formentlig ingen yderligere Bevisførelse.“

Overfor den stærke Kritik i disse Kommentarer af Englands Ledelse maa det dog haves for Øje, at Vanskeligheden jo netop laa i Mangelen af en international Organisation, der kunde gennemarbejde de forskellige Nationers Synspunkter. At England tog Initiativet til en international Ordning, var i sig selv høytværdigt og prisværdigt.

Et lignende Initiativ viste England i Spørgsmaalet om et internationalt *Signalsystem*. Systemet blev indført i England i 1857 og efter at være blevet revideret af en engelsk-fransk Kommission blev Systemet optaget af de andre søfarende Nationer. En tredje Sag, som England forsøgte at gennemføre internatio-

nalt, men med betydeligt mindre Held, var *Skibsmaalingen*. Som bekendt danner Tonnagemaalene Grundlaget for Beregningen af Skibsafgifterne rundt om i Verden, og Nyttens af ensartede Maaleregler vil være indlysende. Imidlertid gav det Maalingssystem, som England fik gennemført i 1854, det saakaldte „*moorsomske System*“, allerede den Gang Anledning til Kritik, og nogen rationel Løsning af Spørgsmaalet gav Systemet absolut ikke.

Skibsmaalingen i Danmark var oprindeligt sat i System af *Christian IV* ved en Forordning af 1643, som Kongen efter Overleveringen selv skal have forfattet. Dette System afløstes i 1785 af en hollandsk Maalemetode, som brugtes til 1830. I 1830 udarbejdede *Admiral Schiffer* et fortrinligt Skibsmaalesystem paa Grundlag af en af den svenske *Admiral Chapman* fremsat Formel, og dette System arbejdede tilfredsstillende. Det var altsaa *ikke* fordi Danmark savnede gode Maaleregler, at vi antog det „*moorsomske System*“ — endda som den første af de europæiske Nationer — *men udelukkende for at tilslutte os Fællesskabstanken*. Kritiken mod det engelske System gælder den Dag i Dag som i forrige Aarhundrede navnlig Fradragsreglerne for Maskinrum og det Forhold, at Reglerne giver Anledning til meningsløse og for Skibets Sikkerhed undertiden farlige Foranstaltninger fra Rederiernes Side med det Formaal at undgaa lukkede, afgiftspligtige Rum over Dækket.

Sammenfatter man da Stillingen omkring det Tidspunkt, da den ovennævnte engelske Forening foretog sit Fremstød, kan man sige, at England paa et Par vigtige skibstekniske og navigationsmæssige Omraader med mere eller mindre Held havde taget Initiativet til en international Ordning, men at Fremgangsmaaden med at overlade Sagerne til Board of Trade var omstændelig og ikke altid tilfredsstillende. En almindelig Interesse for at midtsamle de spredte Anstrengelser i en fast skibsfartsmæssig Organisation eksisterede ikke, og nogen Plan herom var da heller ikke, saavidt det kan konstateres, fremsat offentligt. Det var iøvrigt en ret almindelig Opfattelse i Datidens Skibsfartskredse, at England modsatte sig Tanken om internationale Konferencer i Søfartsforhold.

## II

Saadan var Stillingen i store Træk i international Søfart, da Etatsraad *C. F. Tietgen* Mandag den 2. Juli 1888 i Koncertpalæets nye, store Sal aabnede det andet nordiske Søfartsmøde i en meget repræsentativ Forsamling af Spidserne indenfor Diplomati, Skibsfart og Handel. Fra Sverige var mødt 61 Deltagere, fra Norge 22, fra Finland 11 og fra Danmark 180, hvortil kom den store Skare af indbudte. Det første Forhandlingsemne paa Mødets første Dag lød: *Oprettelsen af en permanent international Søfarts-Kommission*, og Forslaget herom blev fremsat af Forretningsføreren for *Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening*, Kaptajn, senere Kommandør, *N. Jacobsen*.

Det andet nordiske Søfartsmøde fulgte i Fortsættelse af det første Møde i Gøteborg i 1883, og man har Indtryk af, at man fra dansk Side havde udfoldet de største Bestræbelser for at gøre Mødet i København saa festligt og storstilet som muligt. Salen var prægtigt udsmykket med en imponerende Dekoration af Vimpler i alle Landes Farver, der fra Væggen førte op til Loftets Midte. Paa den ene Endevæg fandtes det danske Vaaben paa Baggrund af en mægtig Flagdekoration, og paa Sidevæggene var anbragte, hvad der i Avisreferaterne kaldtes „*store Flagtrophæer*“ i de skandinaviske Farver.

Det festlige og storstilede prægede i det hele taget den københavnske Sommer i det Aar. Den 18. Maj var den store Udstilling blevet aabnet under store Festligheder. I Begyndelsen af Juni var en nordisk Musikuge blevet afholdt i det samme Festlokale, og man havde hørt *Gade* og *Grieg* dirigere egne Værker. I Slutningen af samme Maaned fejredes Hundreaarsdagen for Stavnsbaandets Løsning.

*Der skete noget* i den Sommer, og man har Indtryk af megen munter Optimisme og stor Foretagsomhed. Ogsaa den storpolitiske Situation tegnede sig i lyse Farver. I „Berlingske Aftenavis“ for Dagen for Søfartsmødets Aabning finder man en Leder, der indledes med disse Ord:

„Den fredelige Stemning i Europa, som ved Kejser Wilhelm den andens Tronbestigelse har faaet Overhaand, synes

hver Dag at blive stærkere. Den berlinske „Börzen Zeitg.“ ser sig den 1ste ds. istand til at meddele, at den tyske Kejsers Sammenkomst med Czaren bestemt vil finde Sted i Løbet af 14 Dage i St. Petersborg. „Kejser Wilhelm“, siger Bladet, „har personlig fattet Planen til dette Møde.“

Hvad der ogsaa prægede Tiden, synes at have været en ikke ringe Beundring for *Befordringsmidlernes Udvikling*. Man havde Indtryk af *Fart*, og man havde Interesse for *Fart*. Den samme Sommer indviedes under stor Tilstrømning den nye Væddeløbsbane for Velocipeder i Ordrup.

Verdenstonnagen, der i 1850 havde været noget over 7 Millioner Tons, hvoraf ca. 300.000 Tons Dampskibe, var i 1860 vokset til ca. 12 Millioner Tons, hvoraf 750.000 Tons Dampskibe og i 1886 til omtrent 20 Millioner Tons, hvoraf 7½ Millioner Tons Dampskibe. Disse Tal kan synes ringe, naar man tænker paa, at der under den nuværende Krig er sænket en Skibstonnage paa omkring 34 Millioner Tons, og at Verdenstonnagen efter Krigen alligevel vil ligge paa omkring Førkrigstidens Tal ca. 70 Millioner Tons. Alligevel følte Udviklingen dengang som meget imponerende. Man henviste med Beundring til, at de danske Jernbaner gennemsnitligt paa een Dag befordrede henvend 3 Gange saa mange Mennesker som alle de danske offentlige Befordringsmidler førte tilsammen paa et helt Aar omkring 1820-Tallet.

Naar man læser Referaterne af Søfartsmødets Forhandlinger bliver man slaet ikke alene af den *kultiverede Dygtighed* og *festlige Oplagthed*, der prægede disse Forhandlinger, men ogsaa af det Udsyn og af den sande verdensborgerlige Indstilling, som Deltagerne lagde for Dagen, og som bl. a. gav sig Udtryk i Mødets første Dagsorden. At konstatere Trangen til en permanent, international Søfartsorganisation var maaske ikke saa vanskeligt, men at udrede Planen paa en saa saglig og overbevisende Maade, som det skete i Kaptajn Jacobsens Tale, var i Sandhed beundringsværdigt. Der skal citeres nogle af de indledende Betragtninger:

„Som den almindelige Samfærdsel har faaet et internationalt Præg, har Søfarten det ogsaa, og alle Nationers Skibe konkurrerer nu i langt større Udstrækning end før paa Fragtmarkedet, hvor der ikke spørges om Nationalitet, men kun om de bedste Garantier for en hurtig og paalidelig Transport af Ladningen. *Kun det gode Renomé*, et enkelt Flag til en given Tid kan vinde sig det ene eller andet Sted, kan give den ene Nation en Fordel fremfor den anden, og dette bør man lægge Mærke til, baade naar der er Tale om Bygning eller Køb af nye Skibe.“

Dette er Betragtninger, som har Gyldighed den Dag i Dag, og som man bør holde sig for Øje navnlig i en Tid med nationale Særtendenser i Retning af Monopolisering. En lignende Betragtning var iøvrigt fremsat af *Schneider* i hans lille Bog om international Søfart i 1887:

„Et veludrustet, godt bemandedt Skib med en dygtig og driftig Fører vil bane sig Vej paa Fragtmarkedet uden noget som helst andet Hensyn end det, om det staar i dets Magt at opfylde en Kontrakt billigt og punktligt.“

Kaptajn *Jacobsen* fortsætter:

„Jo livligere Samkvemmet mellem Nationerne indbyrdes er blevet, jo mere internationalt Præg Søfarten har faaet, des mere føles det, at en Forbedring af de enkelte Landes Lovgivning ikke er tilstrækkelig, men at der er Trang til noget mere, fordi de forskellige Love ikke stemmer overens, *saa at hvad der er Ret et Sted, kan blive Uret et andet.*

— — —

Et Skib slutter en Fragtkontrakt, til hvis Opfyldelse en fremmed Domstols Bistand maa søges, eller det kommer ved en Kollision eller et Havari ind under en fremmed Lovgivning, og Reder og Kaptajn ser da sine Hensigter og Handlinger vejede og prøvede efter Regler, de ikke kender, og som ikke stemmer med dem, der var Forudsætningen for deres Dispositioner.

— — —



Visnok er dette Møde ikke, lige saa lidt som Gøteborg-mødet, et internationalt Møde, og det er Nordens Søfarts-interesser, det særligt har for Øje, men disse Interesser er paa mange Punkter identiske med den øvrige Verdens og kan kun fremmes i Overensstemmelse med andre Nationer.“

Her er Nordens Samhørighed med og Afhængighed af den øvrige Verden givet i faa Ord. Den samme Tanke var blevet udtrykt af Jacobsen paa Mødet i Gøteborg 1883 saaledes:

„Al Søfart, al Rederivirksomhed er baseret paa et ideligt Samkvem med andre Nationer, en idelig Vekselvirkning mellem Borgere af en Nation med Borgere af en anden. Det er ganske vist, at en Del af Søløvgivningen kun vedrører Forholdet mellem Personer, som er og bliver under Flagets Lovgivning, men hvert Skib træder til alle Tider i Forbindelse med andre Nationer.“

Jacobsen kom i sin Tale paa Mødet i 1888 til denne Konklusion:

„Hvad der tiltrænges er *et centralt Organ, hvem det paaligger at følge og lede Udviklingen paa dette Felt*, og som kan være et Bindeled mellem Søfarten, forsaavidt denne er international, og de forskellige Staters Regeringsmyndigheder.“

Det skal nu siges, at Tanken om en permanent, international Søfartsorganisation *ikke* var Kaptajn Jacobsens. Saaledes som denne selv fremhævede, var Tanken tidligere udviklet af den daværende Skibsregistrator *Schneider* i det ovenfor omtalte Skrift om international Søfart, og *Schneider* blev da ogsaa stærkt hyldet af Mødets Deltagere med Etatsraad Tietgen i Spidsen, men Æren for Planens klare Fremsættelse tilkommer utvivlsomt Jacobsen. Med Hensyn til Tankens første Fremsættelse fremgaar det af en Betænkning, som *Schneider* og *G. A. Bruun* havde afgivet den 24/3 1886, at det var *det danske Indenrigsministerium*, der først havde rejst Tanken, men maaske

var Ministeriet inspireret af Schneider. I en Skrivelse fra Udenrigsministeriet til Indenrigsministeriet af 29/12 1884 siges det:

„Sluttelig har Indenrigsministeriet udtalt sig om Ønskeligheden af at tilvejebringe en fast og ordnet Ledelse af de internationale Søfarts-Forhold ved Oprettelsen af en permanent Søfarts-Kommission, bestaaende af Delegerede fra samtlige Søstater, til hvilken Behandlingen af alle internationale Søfartssager kunde henvises. Skønt denne Ytring nærmest har Formen af et Ønske om, at Danmark maa slutte sig til de Bestræbelser, der eventuelt maatte fremkomme fra anden Side for Oprettelsen af en slig Institution, tror Udenrigsministeriet dog at burde udbede sig en udtrykkelig Udtalelse om, hvorvidt Indenrigsministeriet har tænkt sig Initiativet hertil taget fra dansk Side, da Udenrigsministeriet, saafremt Svaret maatte blive bekræftende, vil være villig til at foretage dertil sigtende Skridt.“

Det her eftersøgte Initiativ blev taget af Søfartsmødet i København.

Med en enkelt redaktionel Ændring, foreslaaet af Tietgen, kom Mødets Beslutning til at lyde:

„I Erkendelsen af, at Dannelsen af en permanent, international Søfarts-Kommission maa anses for i høj Grad ønskelig for at sikre en heldbringende Løsning af de mangeartede Spørgsmaal vedrørende internationale Søfartsforhold, som er opstaaet ved Skibsfartens Udvikling i den nyere Tid, beslutter Mødet:

- 1) at overdrage Søfartsmødets Komite det Hvery, med en paa engelsk affattet Motivering, paa Mødets Vegne at anbefale Spørgsmaalet til den Kongres, der kan ventes sammenkaldt i Washington dette Efteraar, og
- 2) gennem sit Præsidium at andrage de nordiske Rigers Regeringer om ved samstemmende Henvendelser til de europæiske Stormagter og de nordamerikanske Fristater at virke for Spørgsmaalets Fremme.“

## III

Vi vil nu, idet vi fra det nordiske Søfartsmøde gaar et Par Maaneder tilbage i samme Aar, søge over paa den anden Side af Atlanterhavet og se paa de Forberedelser, som blev taget i U.S.A. til den Konference i Washington, som omtaltes i Søfartsmødets Resolution. Loven herom blev den 24. Maj 1888 forelagt i Repræsentanternes Hus i Washington af Repræsentanten for New York, *Mr. Belmont*.

Naar man kommer med det friske Indtryk af den velgenemtænkte og rolige Behandling paa det nordiske Søfartsmøde, kan det ikke nægtes, at Behandlingen paa den anden Side af „Dammen“ virker noget tilfældig og lidt forvirrende, hvilket naturligvis ikke udelukker, at selve Lovforslaget var blevet grundigt udarbejdet. Lovforslaget, der var oversendt fra Senatet, blev ved en venlig Imødekommenhed fra et Medlems Side puttet ind paa Dagsordenen udenfor Nummerfølgen:

*Mr. Belmont*: „Repræsentanten, der skal forelægge den første Lov paa Dagsordenen, har venligst gaaet med til at give mig nogle Minutter, for at jeg kan forelægge en Lov, der allerede er behandlet af Senatet, og som det er meget ønskeligt, at Huset vedtager. Det er en Lov om *Afholdelse af en international Søfartskonference*. Den er blevet anbefalet i et særligt Budskab fra Præsidenten og i en Rapport fra Navy Department.“

*Mr. Forney*: „Jeg har ikke nogen Indvending mod at behandle Sagen, som Repræsentanten fra New York omtaler, hvis det ikke tager for lang Tid.“

*Formanden*: „Sekretæren vil læse Titelen paa Loven, som Repræsentanten fra New York beder om at faa enstemmig vedtaget.“ (Sekretæren læser: „En Lov om Afholdelse af en international Søfartskonference for at tilvejebringe større Sikkerhed for Liv og Ejendele paa Søen“).

*Mr. Cannon*: „Lad os høre Loven oplæst. Hvor lang Tid vil det tage?“

*Mr. Belmont:* „Det er en Lov, som allerede er blevet behandlet af Senatet. Den omhandler alene Afholdelsen af en international Søfartskonference.“

Efter endnu nogle Replikskifter gaar Huset med til, at Loven læses op, men under Læsningen har Mr. Forney faaet nye Betæneligheder.

*Mr. Forney* (afbryder Oplæsningen): „Jeg tror, at Loven vil tage Tid at behandle. Jeg nedlægger Indsigelse.“

*Mr. Buchanan:* „Det er en vigtig Sag, der omfatter Sikkerhed for Menneskeliv til Søs.“

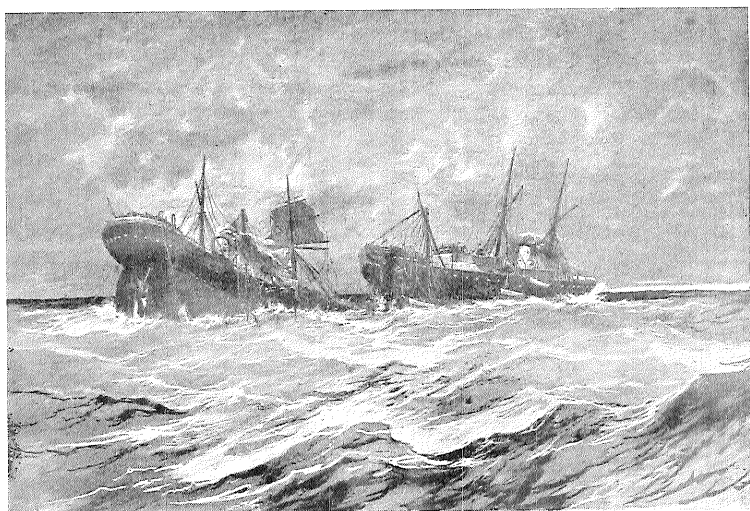
*Mr. Forney:* „Nuvel. Jeg vil ikke give Anledning til Debat, og jeg trækker min Indsigelse tilbage.“

(Sekretæren genoptager og afslutter Oplæsningen, og Mr. Belmont fremkommer med følgende Kommentarer:)

*Mr. Belmont:* „Ærede Formand. Jeg tror, at Forslaget kun behøver en ganske kort Forklaring. Der har intet været gjort for at oprette et internationalt Signalsystem siden 1857. Hurtiggaaende Dampere er nu engagerede i U.S.A.'s Passagertrafik, og det er blevet en tvingende Nødvendighed at indføre Forandringer, hvilket ved flere Lejligheder har vist sig. Endvidere er Nødvendigheden af et forbedret System for Taagesignaler blevet almindeligt anerkendt. Utallige Ulykker paa Søen i taaget Vejr har vist, at de nugældende Søvejsregler er utilstrækkelige for Dampskibe. Regelen er nu, at Dampskibe skal give et langt Stød i Fløjten hvert Minut. Dette angiver Skibenes Nærhed, men giver ingen Andtydning af den Retning, i hvilken de sejler. Desuden vil to Dampere, der er en Mil fra hinanden og gaaende for halv Fart, kunne kolliderer indenfor de to Minutters Interval.“

*Mr. Cannon:* „Hvornaar er Konferencen foreslaaet afholdt?“

*Mr. Belmont:* „I førstkommende Oktober Maaned.“



„Thingvalla“s og „Gejser“s Sammenstød i Atlanterhavet 14. August 1888.  
Efter „Illustreret Tidende“.

Efter en længere Diskussion om Salærerne til de Embedsmænd, der skulde knyttes til Arbejdet med Konferencen, blev der opnaaet Enighed om Loven.

For Danmark fik iøvrigt hele dette Sikkerhedsspørgsmaal en sørgelig Aktualitet senere hen paa Aaret. Den 14/8 1888 stødte Damperne „Geisir“ og „Thingvalla“ sammen paa Atlanterhavet i høj Sø og Regntykning. 110 Mennesker omkom.

Som det vil ses, var der blevet fastsat en ganske bestemt Opgave for den omtalte internationale Konference i Washington i 1888, nemlig *Tilvejebringelse af større Sikkerhed til Søs*. Udover dette Omraade skulde Konferencen ikke gaa, og naar Opgaven var løst, vilde Konferencen være at opløse. Om en almindelig Centralisering eller om Oprettelsen af en permanent Organisation, saaledes som planlagt af det nordiske Søfartsmøde i København, var der altsaa ikke Tale.

Det kunde være interessant at efterspore, hvilken Modtagelse det nordiske Forslag fik ved den omtalte Konference i Washington, men desværre er det ikke lykkedes mig at finde

noget derom i herværende Arkiver. Hvis Dokumentationen overhovedet eksisterer endnu, maa den sikkert findes i et eller andet Arkiv i Washington. Derimod findes der i Forhandlingsprotokollen for Senatet i Washington saa sent som for den 11. Februar 1891 et Referat af Behandlingen af en Lov, der skulde føre nogle af Washington-Konferencens Forslag om „*Navigation, danger notice and buoyage*“ ud i Praksis. Referatet tyder ikke paa nogen særlig presserende Behandling:

„Den næste Lov paa Dagsordenen var en Lov, der skulde sætte visse Forslag i Kraft, som indeholdes i Afd. 11 og 12 i Rapporten fra den internationale Søfartskonference:

*Mr. Cockrell*: „Jeg ser, at den Senator, som fremlagde denne Lov ikke er tilstede. Lad os henlægge Loven indtil videre.“

Hvilken Modtagelse det nordiske Forslag end har faaet, eet ved vi med Sikkerhed: *der skulde gaa mange Aar*, inden den med saa stor Begejstring og Dygtighed fremsatte og saa eenstemmigt af de nordiske Handels- og Søfartsfolk antagne Tanke om en permanent, international Søfartsorganisation skulde blive til Virkelighed.

#### IV

Der skulde gaa 33 Aar.

Da Præsidenten for den første internationale Shippingkonference i London, *Sir Owen Philipps*, den 23. November 1921 aabnede Konferencens første Møde paa Hotel Victoria og herunder talte til en talrig Forsamling af Repræsentanter fra 14 Søfartsnationer, var det i Virkeligheden *Schneider's, Jacobsen's, Tietgen's* og de andre nordiske Deltageres Tanker paa Mødet i København i 1888 der blev realiserede. „Det er den første Konference i sin Art, der nogensinde er blevet afholdt,“ sagde *Sir Philipps* i sin Indledning. „Forslaget om en saadan Konference kommer *ikke* fra britisk Side, men vi har med Begejstring tilsluttet os Tanken.“

Hvad der gav Konferencen i London sit særlige Præg, var netop dette, at den var tænkt som *en permanent Institution*, der med Mellemrum skulde sammenkalde Redere og deres Repræsentanter fra Verdens samtlige Søfartslande. Der havde bestaaet Kommissioner af Jurister og Assurandører, nemlig „*The International Law Association*“ og „*Comité Maritime Internationale*“. Disse Kommissioner, der var Efterkommere af den i denne Artikels Indledning omtalte Forening, havde udført et stort Arbejde ved Tilrettelæggelsen af internationale Lovarbejder, men en skibsfartsmæssig Organisation til Behandling af Love og Regler ud fra praktiske, erhvervsmæssige Synspunkter havde ikke tidligere eksisteret. Man kunde mene, at hvad det nordiske Søfartsmødes Resolution havde givet Udtryk for, var et administrativt *Kontor* snarere end en erhvervsmæssig Organisation, men Mødedeltagernes praktiske Indstilling var dog aabenbar, og der kan ikke være nogen Tvivl om, at enhver Bureaukratiisme laa fjernt fra deres Ønsker, og at de vilde have *hilst den internationale Shipping Konferencen i London med Begejstring*. Foruden Mødet i 1921 blev der afholdt Møder i London i 1924, 1926 og 1928.

Naar man læser Referaterne af disse Konferencers Møder faar man Indtryk af *den samme optimistiske Oplagthed og Saglighed*, der prægede Mødet i København. Der skal citeres nogle Udtalelser af Præsidenterne for Møderne i 1926 og 1928:

*Mødet i 1926. Præsident Sir Walter Runciman:*

„Naar vi møder her er vort Formaals dette at bestræbe os paa ved frivilligt Arbejde — og vi lægger stor Vægt paa Frivilligheden i vore Anstrengelser — at naa til et nærmere aktivt Fællesskab i alle Sager, som henhører under Verdens Handelssøfart. Vi er alle i denne Sal Konkurrenter. Der er ikke nogen Fart i Verden, der er fri for Konkurrence, for selvom Linierederne ved Aftaler har skabt en mindre konkurrencemæssig Atmosfære i deres Farter, er der altid Trampredere, der er parate til at bringe Forstyrrelse i et tilsyneladende stabilt Marked. Nærværelsen af dette Konkurrencemoment er et meget udpræget Træk i vort Er-

hverv, og vi beklager det ikke. Det er en stærk Spore til forøget Effektivitet i Bygning og Drift, og vi gør os derfor heller ikke Bestræbelser for at blive af med dette Konkurrenceincitament. Vi har imidlertid saa mange Interesser fælles, der er vigtige for Søfartsforetagender over hele Jorden, og vi har fundet ved Erfaring, at internationalt Samarbejde er det bedste Middel til at skabe og sikre Frihed i Søfart, *hvilken Frihed vi betragter som det største Gode i al Handelsøfart ved Siden af Ligebehandling i alle Havne.*“

*Mødet i 1928. Præsident Sir William Seager:*

„Jeg frygter for, at vi for ofte ser paa Havet som den store skillende Magt, men jeg foretrækker at betragte Havet som den store Alfarvej, som sætter os i Stand til at drive Handel med hinanden og til paa billig og bekvem Maade at formidle de Produkter, som er frembragte i et Land, men som er vigtige for et andet Lands Lykke og Trivsel.“

Det er indlysende, *disse Mænd tumlede med vidtgaaende Planer om at opbygge Verden*, men hvilken Verden? Det var en fredelig Verden, men ikke en tam Verden. De mødte frem som veloplagte Deltagere i en verdensomspændende Sportskamp, men de kendte Spillet Haardhed, og samtidig var de besjælede af Ønsket om at skabe fair Spilleregler. Det var en Verden i økonomisk Opgang, men det var ikke en Pengepugernes Verden. Disse Mænds Stræben var at tilvejebringe en effektiv Arbejdskapital, *deres Handelsflaader*, der uhæmmet af nationale Spærringer og Særsynspunkter kunde sprede Verdens Produkter over hele Jorden til Fragter, der for de større Distancer tyngede meget lidt paa Vareprisen. Det var en Handlekraftens og Realiteternes Verden med Haandelag for materielle Ting, men det var ikke derfor en Verden uden Idealitet. Derimod var det en Verden uden middelalderlige Nationalitets- og Magtkomplekser og uden antikverede Symboler.

Desværre tillader Pladsen ikke at vise i Enkeltheder, hvilken minutøs og vedholdende Energi Deltagerne — hvoriblandt



ogsaa danske — udfoldede for at dukke tilbunds i Problemerne, men jeg maa nøjes med at henvise til den Kendsgerning, at Søreglernes Internationalisering først tog Fart efter Oprettelsen af Shipping Konferencen i London, hvilket viser, *hvor klart de nordiske Handels- og Skibsfartsfolk havde set i dette Spørgsmaal*. Af positive Resultater skal nævnes: *Brysselerkonventionen* af 25/8 1924 om *Begrænsning af Rederansvaret*, *Brysselerkonventionen* af samme Dato om *Konnossementer*, *Brysselerkonventionen* af 10/4 1926 om *Søpanterettigheder*, *Londonkonventionen* af 31/5 1929 om *Sikkerhed for Menneskeliv til Søs*, *Londonkonventionen* af 5/7 om *Lastelinier* m. fl.

Her har vi altsaa nogle positive Resultater af dette Samarbejde mellem paa den ene Side *Lovteorien*, repræsenteret af de nævnte „The International Law Association“ og „Comité Maritime International“, Efterkommere af den i Indledningen nævnte Forening, og paa den anden Side *Praksis* repræsenteret ved Shipping Konferencen i London, og det er Resultater, hvis Betydning er vidtrækkende, og hvis Virkninger spores langt ind paa andre Omraader end Skibsfartens, naturligvis navnlig paa Varehandelens Omraade. Ved f. Eks. at skabe ensartede Ansvarsregler i Konnossementsforhold har det nævnte Arbejde i høj Grad bidraget til at styrke Tilliden til Konnossementet som internationalt Omsætningsdokument.

Det har været en naturlig Følge af Englands store søfartsmæssige Erfaring, at mange af de antagne Principper er af engelsk Oprindelse. Dette gælder saaledes Princippet om *Rederansvarets Begrænsning*. Man har her hverken antaget det franske „Abandon“-System, hvorefter Rederen hæfter personligt, men kan frigøre sig ved at overlade Fordringshaveren Søformuen, eller det tyske „Eksekutions“-System, hvorefter Rederen alene hæfter med den Søformue, Skib og Fragt, som han sætter i Vove paa Søen, men derimod det engelske System, hvorefter Rederen vel hæfter personligt, men kun med bestemte Beløb pr. Ton. Det gælder ogsaa flere af Hovedprincipperne i Konnossementsreglerne, blandt andet om Ansvarsfrihed for Folkenes Fejl og Forsømmelse i „*the navigation and the management of the ship*“, hvilken Regel er hentet fra tidligere engelske

Ansvarslove, der atter bygger paa en amerikansk Lov af 1893 „*The Harter Act*“. Det gælder ogsaa mange Principper i Sikkerhedsreglerne o.s.v.

Den Kritik, der fra Tid til anden har været rettet mod denne Tendens til at antage engelske Principper, har ofte skudt ganske over Maalet, saaledes naar det fra visse Kredse i Norge før Krigen blev fremhævet, at de engelske Lovkoncipister ikke havde Kendskab til kontinental Lovteknik. Heroverfor kunde man da gøre gældende, at Skibsfarten jo dog ikke er kontinental, og at der ikke slaas noget i Stykker ved at drage Nytte af et gammelt Søfartslands Erfaring. Det har da ogsaa vist sig, at Lande som Tyskland, der ikke har optaget de nye Konnossementsregler som en særlig Lov, dog har inkorporeret Hovedprincipperne i det nationale Lovsystem.

Om næsten alle de internationaliserede Omraader gælder det, at de var omfattede af de nordiske Planer i 1888. Endnu er der Opgaver at løse. Efter Krigen vil Skibsfarten fortsætte, hvor den slap.

#### L I T T E R A T U R

Forhandlinger paa det andet nordiske Søfartsmøde i København 1888 ved *Jul. Schovelin*.

Congressional Reports, Washington 1888 og 1891.

Reports of The International Shipping Conferences, London, 1921, 1924, 1926, 1928.

Betænkning om eventuel Oprettelse af en permanent Søfarts-Kommission, givet af Kontorchef *A. Schneider* og Kaptajn *C. A. Bruun*, København 14/3 1883.

Internationale Søfartsforhold. Memorandum udarbejdet af *A. Schneider*, København 1887.