

Henrik A. Rasmussen: Fra oldtidens søret til vore dages søvejsregler

H.A. Rasmussen er født i Marstal 1920 i en slægt af søfarende. I sin fritid er han lystsejler, og gennem mange år har han undervist i navigation. Herved opstod interessen for søvejsreglernes tilblivelse og specielt for reglen om, hvorfor det er sådan, at når to sejlskibe med vinden ind på modsatte sider er på kollisionskurs, er det skibet, der har vinden bagbord ind, der skal gå af vejen for det andet.

Indledning

Cirka tre fjerdedele af jordkloden er dækket af vand, og på vand kan man sejle. Det har mennesket gjort i umindelige tider og har erfaret, at med mere end ét skib på vandet opstod der vanskeligheder, og til håndtering heraf dannedes efterhånden regler, og det er disse reglers opståen og historie, der skal fortælles her.

Ejendommeligt nok handler det til en begyndelse om "søret" (d.v.s. erstatningsregler) snarere end - som man måske kunne forvente - om "søvejsregler" (d.v.s. trafikregler), men disse er først kommet til på et senere tidspunkt, og som "officielle" regler så sent som omkring midten af 1800-tallet.

Glimt af oldtidens regler

Vor civilisations vugge stod i landene ved og i nærheden af det sydøstlige Middelhav,

d.v.s. omkring de store floder: Nilen i Ægypten og Eufrat og Tigris i Mesopotamien. Omkring år 2000 f. Kr. var Hammurabi konge af Babylon, og han skabte verdens ældste lovbog indhugget i en stenstøtte. Der var bl.a. regler om skibsbygning, hyre, erstatning ved forlis og endvidere om sejlads på floderne, for det var her, søtrafikken dengang fandt sted.

Den ældste kendte retsregel om skibssammenstød lyder:

"Når et skib, der sejler ned ad floden, påsejler et skib, der kommer op ad floden, og løber det i sænk, da skal ejeren af det sunkne skib under ed opgive alt, hvad der er gået tabt på hans skib, og det nedad strømmen sejlen skib, som har løbet det op ad strømmen sejlen i sænk, skal erstatte ejeren af dette hans skib og alt, hvad der er gået tabt med det."¹

Af de sølove som bl.a. fønikiske, ægyptiske og kretensiske søfarende og købmænd skabte i årene fra omkring 1200 til ca. 600 f. Kr. er næsten intet bevaret. Kun den Rhodiske sølov, opkaldt efter øen Rhodos, der beherskede indsejlingen til det Ægæiske Hav, findes endnu. Man mener, at den er skabt i det 4de århundrede f. Kr. Den eneste eksisterende kopi, der opbevares i Vatikanets bibliotek, opstiller regler for ledelsen af handelen til søs, men har også en re-

gel om lys og signal for at forhindre påsejling. Afsnit III, artikel 36, siger således:

“Hvis et skib under sejl løber på et skib, der ligger til ankers eller med slække sejl, og det sker i dagslys, ligger skylden for kollisionen og skaden hos kaptajnen og mandskabet på det første skib. Hvis det sker om natten, skal skibet til ankers eller med slække sejl tænde et blus som advarsel. Hvis han intet blus har, lad ham råbe. Hvis han forsømmer dette, og der sker en kollision, har han sig selv at takke.”²

Middelhavet var fra de ældste tider centrum for søhandelen, der dengang ikke foregik mellem lande, men mellem byer der i virkeligheden var “by-stater”. Efterhånden indførte de mange byer deres egen version af den Rhodiske sølov, idet man dog indarbejdede modifikationer under hensyn til lokale forhold.²

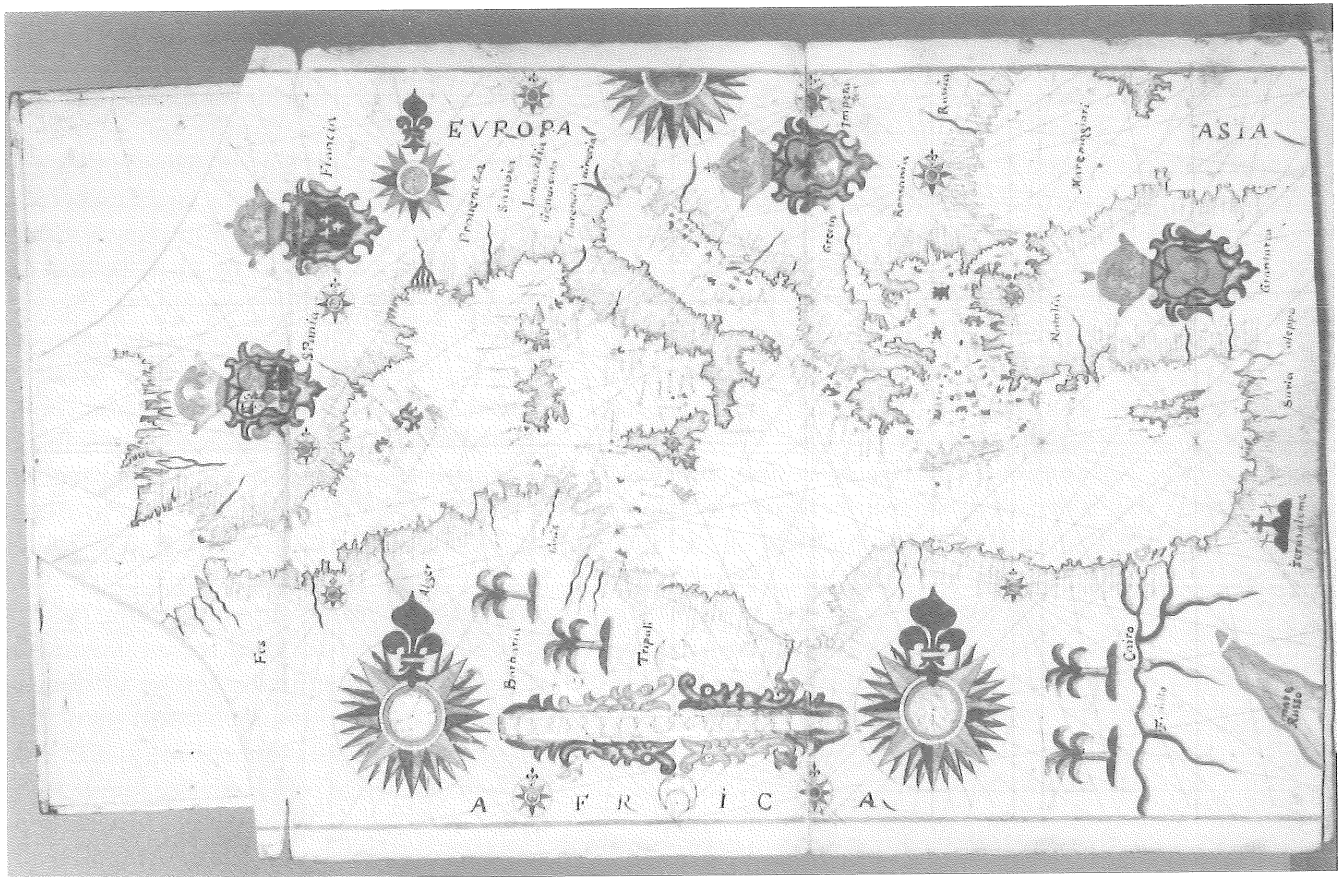
Middelalderen

Fra omkring 1000-tallet stammer nogle af de regler, der kom til at indgå i Rôles d’Oléron. Lige som Rhodos var en ø ved Middelhavets korsveje, indtog øen Oléron på Frankrigs vestkyst ved la Rochelle, nær Gironde-flodens munding, en lignende strategisk position som knudepunkt for skibstrafikken. Reglerne (Rôles) var en samling af maritime love, givet af hertuginde Eleanor af Aquitanien, i hvis område Oléron var beliggende. På en rejse til det østlige Middelhav i 1150’erne stiftede hun bekendtskab med de sølove, der var gældende dér, og disse blev grundlaget for Oléron-loven. Den handlede hovedsagelig om skibsførerens rettigheder og ansvar for disciplin, om myt-

teri, hyre, last, sygdom om bord, lodsning o.lign.³

Købmændene sejlede dengang ofte selv med, idet de f.eks. kunne eje skibet og ansætte en kaptajn. Som en følge af den måde hvorpå søhandelen var organiseret, er det helt naturligt, at erstatning for skade eller ødelæggelse af skib og gods indtog en væsentlig plads i søretterne. Der var dog enkelte regler i Oléron-loven om kollision etc., men teknisk set var de ikke forebyggende, men af erstatningsretlig karakter:

Artikel 15 siger således, at “hvis et skib ligger til ankers, og et andet skib løber på det, mens det ligger stille... bør skaden vurderes og deles med halvdelen til hvert af de to skibe. Kaptajnen på det skib, der har ramt det andet, skal sværge sammen med sine folk, at han ikke gjorde det med forsæt. Grunden til, at denne bestemmelse findes, er den, at det er sket, at et [gammelt] skib med vilje lægger sig i vejen for et bedre skib, for at få al skade godtgjort, efter at være blevet ramt af det andet skib. Men når det ved, at begges skader skal deles med halvdelen til hver, vil det frivilligt holde sig af vejen”, og artikel 16 siger, at “når flere skibe ligger i en havn, og et af skibene er kommet for tæt på et andet og er ved at grundstøde, kan føreren af dette skib sige til søfolkene [på det andet skib]: I må hive ankeret op [og flytte det], for det er for nær ved os, og vi kan få en skade. Hvis de ikke vil hive det op, kan føreren sammen med sine folk flytte det længe væk. Hvis det mislykkes for dem at hive det op, og ankeret forårsager skade, skal det andet skib udrede fuld erstatning. Og hvis de har kastet anker uden bøjle, og det forvolder skade, skal de yde fuld erstatning.



Hvis de ligger i en havn med ringe vanddybde, skal de sætte bøjer på deres ankere, således at de kan ses på vandet.⁷⁴

Det er interessant at se, at ovennævnte regler går igen med forskellige variationer i senere forekommende sølove, hvilket ikke kan forbavse. Det var hvor skibe var samlet, d.v.s. i og ved havne og på andre ankerpladser, hvor det var vanskeligt at manøvrere, at problemerne opstod.

Rôles d'Oléron blev forbillede for sølovene i det vestlige og nordlige Europa gennem århundreder. Eleanor af Aquitanien giftede sig i 1152 med den hertug, der i 1154 blev kong Henrik d. 2. af England. Hun tog loven med sig, og den blev indført i England omkring 1190 af Richard d. I (Løvehjerte). Oléron-reglerne blev optaget i The Black Book of the Admiralty, en samling af gamle engelske retsregler vedr. flå-

Portolan (d.e. havnekort) over Middelhavet fra o. 1550. Middelhavet var fra de ældste tider centrum for søhandelen. Her opstod en række af de ældste kendte søvejsregler. (H&S). *Portolano (sea chart) of the Mediterranean from around 1550. The Mediterranean had been the centre for maritime trade ever since ancient times. It was here that the oldest known rules of the sea originated. (DMM).*

den og søfarten, antagelig påbegyndt i Edward d. III's regeringstid, 1327-1377.⁴

Stor betydning i Middelhavslandene fik Consolato del Mare, der var udgivet i Barcelona 1494. Den fortrængte efterhånden de lokale søretter og var så godt som eneherskende i flere århundreder. Den var en samling af gamle sædvaner til søs, og i 256 kapitler foreskrev den ikke alene hvordan, men også undertiden hvorfor en given fremgangsmåde var anvist. Det gjaldt således en ikke tidligere set "forebyggelsesregel" om, at den tungeste last skulle anbringes nederst i skibet for at give det et bedre trim og dermed undgå den farlige situation, at skibet ikke ville kunne styres.

Bortset fra denne regel og én om vagt- hold, samt de almindeligt forekommende bestemmelser for ankring, beskæftigede samlingen sig ikke med sejladsforhold.⁴

I Norden finder man den norske konge Magnus Lagabøters sølov (Farmannalög) fra 1276.⁵ Også her er regler for håndtering af gods og erstatning for skade. Men loven bærer præg af at være skrevet med deltagelse af søkyndige, idet der findes regler for

styring og sejlads, der forekommer helt nutidige. Efter deres formulering synes de at være skabt til brug i snævre (norske) farvande, og af de mest interessante skal nævnes:

2. Et skib er søklar, når det kun er nødvendigt at øse det 3 gange inden for 24 timer.

14. Førsteret til liggeplads i en havn har den, der fortøjer først.

15. På en ankerplads i en havn er det ulovligt at lægge sig så tæt på hinanden, at der ikke er svajepads. Overholdes dette ikke, skal der forhandles om at flytte.

17. Når skibe sejler langs land, skal den gå af vejen, der sejler yderst, således at den, der sejler inderst, ikke bliver nødsaget til at sejle på land. Når et skib der sejler bidevind, og ét der sejler for vinden tvinger førstnævnte ud af kurs, så det bliver skadet eller forliser, skal sidstnævnte betale en bod. Når skibe sejler bidevind, og den, der sejler til læ, bliver drevet på grund, kan han i stedet vælge at påsejle den, der sejler yderst, hvilket ikke giver bøde, da det er en nødsituation.

Når skibe sejler i et smalt sund, skal den, der sejler bagest, mindske fart for ikke at påsejle foransejlende. Det skal ske med reb og mindre sejlføring, og hellere stryge sejl end påsejle andre.

18. Ingen må sejle eller ro ind i hinanden. Ved påsejling, der ikke er en nødsituation, betales bod.

23. Vagt og udkig skal påbegyndes straks efter afsejling, såvel nat som dag. De besætningsmedlemmer, der har deres plads i styrbord side, skal varetage udkiggen efter tur, og de, der har deres plads i bagbordside, skal øse og passe sejl efter tur.

Der fandtes ingen bestemmelser om, at skibene skulle føre lys. Måske har det ikke været nødvendigt, da der i Jonsbogen, som er givet islændingene af Magnus Lagabøter, står at "intet skib må sejle hjem fra Island senere end den 8. september". Dette kan have hængt sammen med, at de lyse nætter ophører på de breddegrader omkring nævnte tidspunkt. Man kan dog ikke se bort fra, at det måske blot har været et forbud mod vintersejlads, hvilket kendes andre steder fra.

Hvad angår lys, indeholder Rigas søret fra sidst i 1200-tallet den regel, at hvor kollision sker i en mørk nat på det åbne hav mellem to skibe, hvoraf det ene har lanterner, men det andet ikke, skal det sidste bære hele skaden.¹

Middelalderens sidste store søret var Den Visbyske Søret (Waterrecht). Et vigtigt centrum for handel og søfart omkring Nord- og Østersøen var dannet af flere nordtyske byer, Hansestæder, med Lübeck som den førende. I 1361 erobrede Hansestæderne den vigtige handelsby Visby på Gotland. Denne by lagde navn til loven, der blev til ved Hansestædernes foranstaltning i året 1407. Loven indeholdt i og for sig ikke noget særlig nyt. Den var dannet af bestemmelser fra Oléron-reglerne og tyske og hollandske søretter, og var som mange af den tids bestemmelser en samling af privatretslig karakter, som købmænd og skipperne havde ordnet og vedtaget. Waterrecht trængte efterhånden igennem i næsten alle søstæder ved Nord- og Østersøen, og den blev oversat til dansk omkring år 1500.⁶

På et enkelt punkt var loven forud for sin tid. Den indeholdt en bestemmelse om en "lastelinie", idet to byfogeder skulle besigti-

ge et skib, når det var befragtet, og afgøre, hvor megen last det måtte indtage.⁴

Som et kuriosum kan endelig nævnes en regel, der siger, at hvis en styrmand eller bådsmand, der har fået hyre hos en skipper, får en ægtehustru og vil blive i land hos hende, da kan han forlade skipperen, men forudbetalt hyre skal tilbagebetales.

I øvrigt er det interessant at se, at flere af de regler, der findes hos Magnus Lagabøter, "genfindes" i Visby-loven, men ikke reglerne om styring og sejlads i indre farvande.

Med hensyn til trafikken på det åbne hav må den have været så ringe og skibssammenstød så få og ufarlige, at der ikke var behov for regler. Der var plads nok, hvilket synspunkt bl. a. gør sig gældende i malayisk søret fra sidst i 1200-tallet, hvor erstatning for skade ved sammenstød på det åbne hav skal fordeles, da "havet er stort nok, og man kan holde sig til strækkelig langt fra hinanden til at undgå en sådan fare."¹

Nyere tid

En "rigtig" lov fik Danmark med Frederik d. II's Søret af 9. maj 1561. Den var udarbejdet af en til lejligheden nedsat kommission, men indholdet er for størstedelen hentet dels fra den Visbyske Søret i den i 1545 trykte danske oversættelse, dels fra hanseatiske recesser (forordninger) samt fra nederlandsk lov og bearbejdet under hensyn til praksis.⁶

Hensigten med loven var bl.a. at komme de uklarheder til livs, der var omkring forholdet mellem skipper og reder, om styrmandens pligter og om disciplinen ombord. Læser man i den første danske *Søbog* (nærmest en slags lods) fra 1568, udgivet af

Laurentz Benedicht, tegner der sig et billede af styrmændenes dårlige uddannelse i navigation og sejlads, og det anføres, at de ved mere om, hvordan det går til i et løst selskab med frådseri og drukkenskab, sværgen, banden, kiv og trætte.

Sådanne beklagelser findes også i tidligere hollandske lodsboøger, hvorfra Benedicht har hentet en del af sit stof, så det er ikke kun møntet på danske søfolk; forholdene har vel i den henseende været temmelig ens overalt.⁷

Når man således har fået et indtryk af uddannelse og opførsel, overraskes man ikke over, at nogle straffe i Frederik d. II's Søret er grusomme. Som eksempel kan det nævnes,

at såfremt en styrmand giver sig ud for at være det, og ikke er det, skal han betale en bod, og kan han ikke det: Tre gange kølhaling,

og påfører styrmand eller lods skibet skade, skal den pågældende godtgøre al skade, og kan den pågældende ikke det, har skipperen magten over hans liv.

I loven er det ellers de tidligere kendte regler i forbindelse med ankring, påsejling og håndtering af gods, der går igen. Men én nyskabelse var der: En regel om ankerlys. Af hensyn til fiskernes liv, som det så smukt hedder, måtte ingen skippere sejle gennem Øresund ved nattetide, medens sildefiskeriet stod på, mellem 24. august og 9. oktober. Skibene skulle ankre og "holde god vagt med lys og lygte indtil dagens opgang, så de fattige fiskere kunne undfly deres egen skade og fordærvelse." Det forholdt sig imidlertid sådan, at sildefiskeriet var en vigtig indtægtskilde for kronen, der-

for skulle det foregå så uhindret som muligt.

Frederik d. II's Søret blev afløst af Christian d. V's lov af 1683, der i fjerde bog: Om søretten, havde optaget forgængerens regler om skibssammenstød m.v. næsten uforandret, dog med en ændring af reglen om ankerlys, idet den kom til at gælde for alle skibe i åbent farvand med undtagelse af små fartøjer.

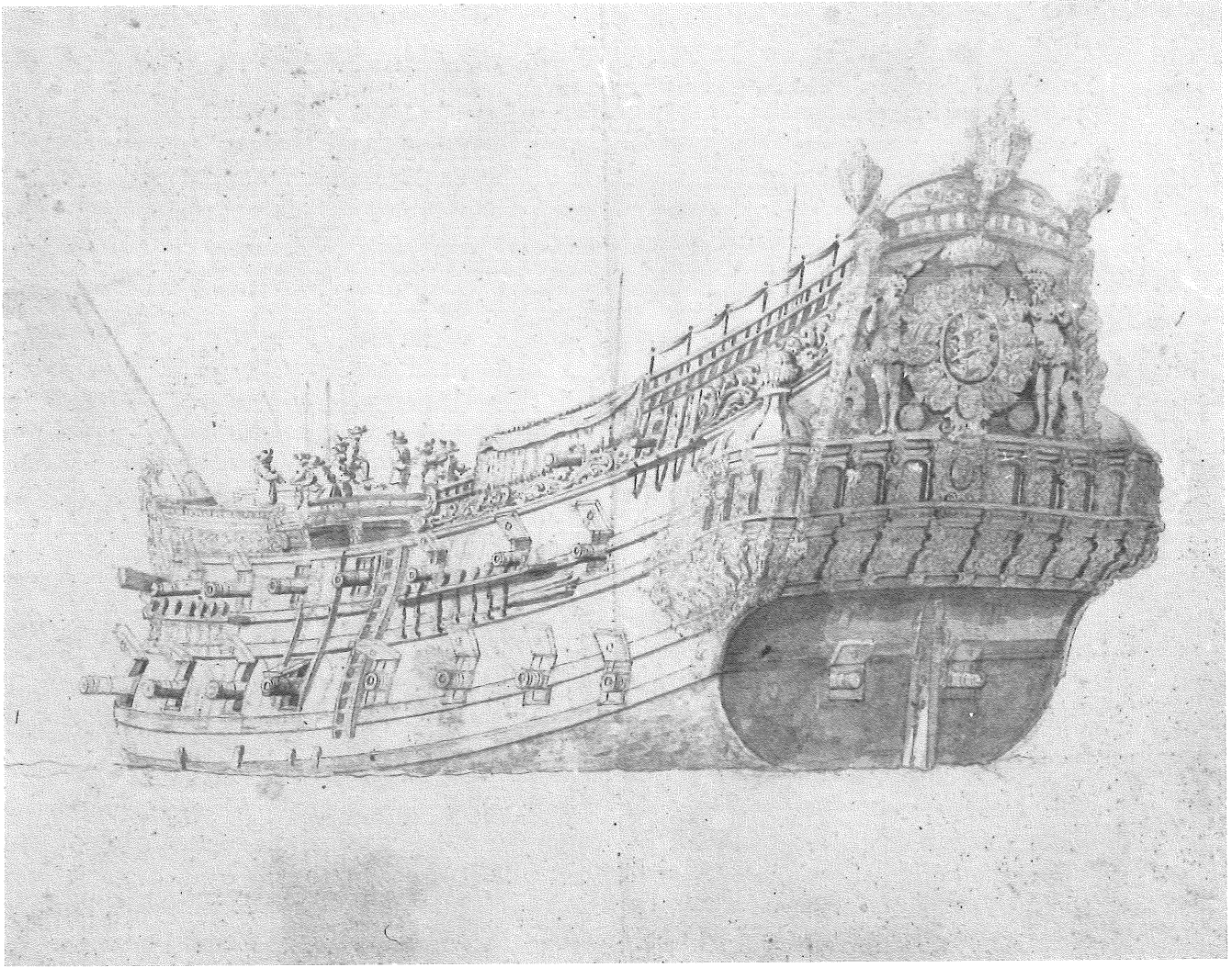
Fra midten af 1400-tallet op til 1600-tallet fandt de store opdagelsesrejser sted. Det var portugiserne og spaniolerne, der begyndte, og deres færd gik først mod syd: Omsejling af Afrika og Sydamerika, dernæst mod vest: Amerika. Hollænderne fulgte efter og siden englænderne.

Skibene blev større og større, og farten øgedes. Der blev kamp om herredømmet til søs. I 1600-tallet blev England en betydelig sømagt med store flåder krydsende rundt i farvandene, og der opstod et klart behov for ensartethed og orden ved manøvrering af disse skibe for at undgå kollision.

Dette blev løst på en militærisk men temmelig uortodoks måde, der udelukkende var baseret på de respektive kommanderende officerers anciennitet. I hertugen af Yorks sejl- og kampinstruktion, udstedt i 1670, forekommer følgende punkt:

"Hvor to ligestillede skibe sejler på den samme eller modsatte halse, og det er nødvendigt for et af dem at holde af for det andet, skal det, der lettest kan, gå af vejen, men hvis det er lige let for dem begge, skal den yngre kaptajn gå af vejen for den ældre."

Anciennitetsreglen var ikke gældende længe, og denne vigeregul blev ændret til:



Kampagnelanterner på dansk orlogsskib 1658. Allerede før vor tidsregning kendes påbudet om, at både ankerliggere og sejlede skibe om natten skulle have en lanterne. Men først på 1600 årenes store skibe ses en eller flere lanterner, der imidlertid ikke var navigationslys, at være permanent anbragt over skibets beboelse (kampagne) agter. (tegning af W. van de Velde d. Ældre. Orig. Boymans v. B. museet, Rotterdam).

Poop lanterns on a Danish naval vessel from 1658. The regulations requiring ships both at anchor and under sail to show a lantern at night existed before the year O.A.D. But it was not until the advent of the large ships of the 17th century that one or more lanterns, which were not just navigation lights, were permanently placed above the ship's living quarters aft. (Drawing by W. van de Velde Snr. Original in Boymans v. B. museum, Rotterdam).

“Når skibe er på forskellig halse, skal skibet på styrbord halse holde kurs, medens skibet på bagbord halse altid skal gå til læ.”⁸

Den kendte engelske søretsekspert, Reginald Marsden, finder, at hvis reglen om, at skibet på bagbord halse skulle gå af vejen havde været almindelig kendt, da anciennitetsreglen blev udformet, ville det sandsynligvis være blevet nævnt. I begyndelsen af 1700-tallet kundgjordes i England en vige-regel for handelsflåden svarende til den ovenfor nævnte bagbord halse regel, og Marsden har ikke før den tid fundet spor af reglen hverken i indlæg, kendelser eller domme.

I en sag for det britiske admiralitet i 1789 “The Resolution” blev nævnte regel anført som den almindelig gældende lov til søs.⁸

De første egentlige navigationslys synes at være skabt af lord Howe i 1776 som supplement til den ovenfor nævnte vige-regel, idet man ved lys på kranbjælkerne skulle tilkendegive, hvorvidt skibet havde til hensigt at holde af eller holde kurs. Lanternesystemet levede kun kort og blev tilsyneladende kun anvendt i marinen.⁹

Efter at bagbord-halse reglen havde udviklet sig, opstod der helt logisk en foretrukken fremgangsmåde, hvor det ene af skibene sejlede rumt, og i 1828 afgjorde admiralitetet en sag, hvor man knæsatte følgende regel:

“Skibet, der har rum vind, kan gå enten til læ eller til luv; men som en almindelig regel må det forvente, at skibet, der sejler bidevind vil holde til luv, og derfor bør det [andet] gå til læ, medmindre det er helt klart, at det sikkert kan gå til luv.”⁸

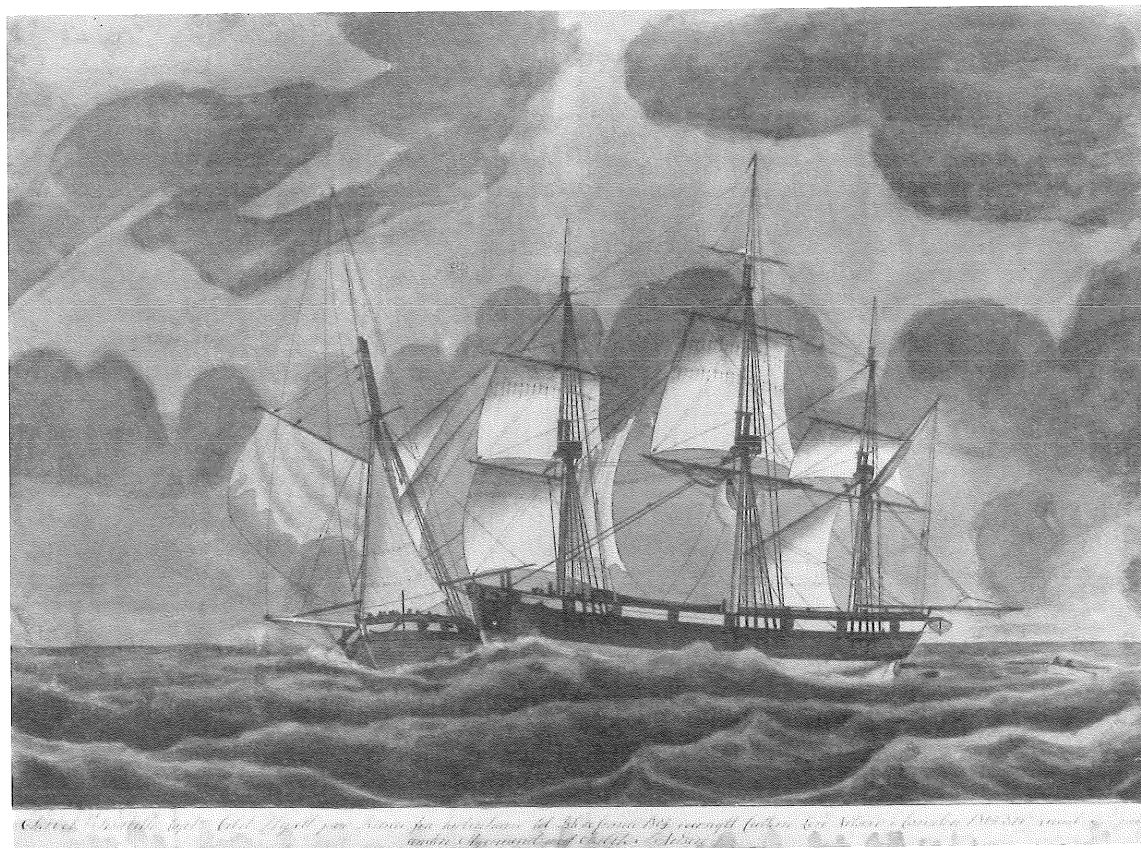
Maskinkraftens tidsalder

Igennem årene havde der været “opfindere”, som puslede med tanken om et mekanisk fremdrivningsmiddel, men først i løbet af 1700-tallet kom man et stort skridt videre. Den skotske ingeniør, James Watt (1736-1819), opfandt en kondensator, som viste sig afgørende for udviklingen af dampmaskinen, og i 1776 konstruerede han den første dobbeltvirkende dampmaskine. Flere prøvede at udnytte dette med mere eller mindre held, og det blev den amerikanske ingeniør Robert Fulton (1765-1815), som konstruerede det første brugbare dampskib. CLERMONT, som det hed, blev prøvesejlet på Hudsonfloden mellem New York og Albany den 7. oktober 1807.

Dampen revolutionerede skibsfarten ved at afløse vinden som drivkraft, hvorved transport ad søvejen blev hurtigere og lettere at gennemføre regelmæssigt.

Den 21. maj 1819 ankom CALEDONIA som det første dampskib under dansk flag til København, hvor det p.g.a. den formodede brandfare måtte ankre op på reden og lade sig bugsere til kaj. I “Berlingske”, anno 1819, nr. 42, mandag den 24de maj stod der en beskeden notits om skibets ankomst, formuleret som var det en dagligdags begivenhed. Man skal til datidens Boulevardpresse: “Nyeste skilderier af Kjøbenhavn” fra den 25. maj 1819 for at høre nærmere om begivenheden: “En utallig mængde tilskuere var forsamlet på Toldboden, på Kastelsvolden og på vejen til Kalkbrænderiet, for at være vidne til dette for os ny og i sit slags herlige syn.”

Skibet havde samme kraft som 28 heste og kunne gøre en tur til Kiel på 24 timer.



Bladet fulgte opmærksomt skibets færden i de danske farvande i den følgende tid, og den 22. juni 1819 berettes det, at på en rejse fra Kiel var en af maskinmestrene blevet syg, og da arbejdet blev for svært for den anden, var man nødsaget til at ankre ved Ulfshale og give maskinmesteren 4 timers hvile, hvorefter man fortsatte rejsen.

Det var naturligt, at dampskibene vakte opsigt, men de skulle også give problemer. I sejskibstiden var faren for sammenstød ikke så stor. Skibene var mindre, lettere bevægelige og farten ikke så høj. Den ringe ha-

Det danske fuldskib ELISABETH af København oversejler i december 1805 den engelske kutter LORD NELSON. Anden styrmand på skibet, S. Nielsen illustrerer med sin tegning, at en kraftig blæst var grunden til, at ELISABETH, der sejlede for bagbord halse, ikke kunne ændre kurs, som den burde, over for skibet der kom fra styrbord, da begge sejlede bidevind. (H&S). *The Danish full-rigged ship ELISABETH of Copenhagen running down the English cutter LORD NELSON in December 1805. The second mate on board the ship, S. Nielsen, has illustrated with his drawing that it was a strong wind that prevented the ELISABETH (which was on the port tack) from changing course, as it was supposed to in relation to the ship which was coming from starboard since they were both sailing close-hauled. (DMM).*

stighed betød dels, at et evt. sammenstød ikke blev så voldsomt, dels at skibene nemmere kunne opdage hinanden i god tid; men dampskibenes fart blev snart årsag til mange kollisioner.

I datidens betydeligste søfartsnation, England, var man opmærksom på problemet, og en komité, der var nedsat af underhuset i 1836, fremkom med følgende forslag til bestemmelser for sejladsen med dampskibe:

På floder og kanaler skal de holde sig i styrbord side af løbet.

To dampskibe, der møder hinanden på modsatte kurser, skal begge holde af til styrbord.

Et dampskib skal altid vige kurs for sejl- og rofartøjer.

Når dampskibet passerer et lille sejl- eller rofartøj skal det, om det gøres fornødent, sagtne eller standse sine hjul, således at ikke alene enhver fare ved for nær sammenkomst forebygges, men også at anledning til frygt og forskrækkelse undgås.

Reglerne skal gælde både om dagen om natten, og derfor skal alle dampskibe i lodsfarvand føre hvide 360° lys, dels på rånøken, dels på masten.

Redaktøren af det tidsskrift, der bragte oplysningen, anfører til slut, at disse regulativer skulle være gjort til lov af parlamentet.¹¹ Men det er ikke korrekt, idet der først kom lovgivning i England om "søvejsregler" i 1846.

Da der ikke var regler om lys, opstod der i England efterhånden en usystematisk anvendelse af henholdsvis hvide, grønne og røde lys, og i 1839 gjorde en parlamentsrapport opmærksom på, at "næsten enhver tænkelig variation af lys er i brug på dampskibe."¹²

Også i Danmark interesserede man sig for lys, og i 1839 fremkom et forslag fra kommandørkaptajn L.J. Rohde om natsignaler for dampbåde og sejlskibe. Det var ret kompliceret, idet det ikke alene kunne vise, hvilken halse skibet var på, men også den omtrentlige kurs.¹²

Archiv for Søvesenet, 1840, oplyser med Un. Serv. Journ., maj 1839 som kilde, at en af den engelske handelsminister nedsat kommission til undersøgelse af de mange ulykker med dampskibe havde afgivet betænkning. De til grund liggende oplysninger var tilvejebragt af en kgl. ingeniørofficer og en civil mekaniker, der havde været udsendt til landets havne for at indsamle oplysninger, der herefter var blevet bearbejdet af en erfaren søofficer.

Det foresloges, at ved passage såvel for damp- som sejlskibe skulle denne finde sted på det mødende skibs styrbord side, og på floder skulle op- og nedsejlende holde sig i venstre side af løbet.

Om natten skulle dampskibe føre hvidt lys på fortoppen, grønt lys på styrbord hjulkasse og rødt lys på bagbord hjulkasse. Sejlskibe i kystfart under sejl eller til ankers skulle vise et hvidt lys.

I tåge skulle dampskibes fart mindskes afhængig af sejladsområde, ligesom de skulle have en dampfløjte.

Det var gode regler for sikker afvikling af sejlads, og at man skulle vige til bagbord var måske ikke så mærkeligt, eftersom dampskibe, der mødtes på de engelske floder, visse steder skulle holde til styrbord, andre steder til bagbord; men forslaget blev aldrig til virkelighed.

I de hidtil anvendte uskrevne sejladsreg-



I århundreder blev håndlygter brugt i mørke til at markere skibets position. Fra venstre: Ankerlanterne, sidelanterne samt skibslygte med to petroleumsbrændere til påkommende brug om bord. (H&S).

For centuries hand lights were used in the dark to mark a ship's position. From left: anchor lantern, side lantern and ship's light with two paraffin burners if the need for it should arise. (DMM).

ler, der var blevet til ved sædvane og almindelig anerkendt af de søfarende som en slags international "lov", var hovedprincippet, at den der havde lettest ved at gå af vejen, skulle vige ved fare for sammenstød,

men efter at dampskibene var kommet til, måtte der mere præcise regler til.

"Trinity House", en religiøs, filantropisk organisation, oprettet i 1514 af kong Henrik d. VIII, sammensat af søkyndige, kendt

som "The Elder Brethren of the Trinity", der havde den særlige opgave at varetage tilsynet med britisk søfart, greb nu ind og udsendte den 30.10.1840 følgende meddelelse:

"Denne organisations opmærksomhed er blevet rettet mod de talrige alvorlige og i nogle tilfælde skæbnesvangre ulykker, der har fundet sted som resultat af kollision forårsaget af dampskibe, og det synes at være absolut nødvendigt for at sikre sig mod gentagelse af lignende ulykker, at der må etableres regler for de personer, der er betroet ledelsen af sådanne skibe. Da den gældende regel for sejlskibe er,

at den, der har rum vind, skal gå af vejen for den, der sejler bidevind,

at når begge skibe sejler bidevind, skal skibet på styrbord halse holde kurs, og skibet på bagbord halse gå af vejen, således at de passerer hinanden på bagbord side,

at når begge skibe har rum vind eller tværs, skal de passere hinanden på samme måde - på bagbord side d.v.s., at de begge skal lægge rorpinden til bagbord, og

da dampskibe skal betragtes som skibe, der sejler for åben vind og gå af vejen for sejlskibe, der ligger bidevind på den ene eller den anden halse, er det kun nødvendigt at foreskrive en regel, når de møder andre dampskibe, eller sejlskibe, der har rum vind.

Under disse omstændigheder, og som ovenfor nævnt, har dette råd fundet det rigtigt at fremsætte følgende regel, der, hvad the Elder Brethren har erfaret fra admiralitetet, allerede er taget i brug af skibe i Hendes Majestæts tjeneste, idet man på det alvorligste ønsker over for alle, der er an-

svarshavende på dampskibe, at understrege nødvendigheden af, at reglen nøje overholdes. *Regel:* Når dampskibe på forskellige kurser kommer hinanden så nær, at de ved at fortsætte deres kurs risikerer sammensmød, skal begge skibe lægge rorpinden til bagbord, således at de altid passerer på bagbord side af hinanden. Et dampskib, der passerer et andet i et snævert løb, skal altid holde det skib, det passerer, på sin bagbord side."¹³

"Port Helm Rule", rorpinden til bagbord, d.v.s., hold til styrbord-reglen, var skabt. Uanset, at de ovenfor nævnte regler ikke havde statslig retsgyldighed, blev de almindelig anerkendt.

Det er altid blevet hævdet, at Danmark var det land i Europa, der først fik "officielle" sejladsregler, men det er ikke korrekt. Det var Sverige, idet der den 27. april 1841 blev udstedt en kgl. bekendtgørelse om, hvorledes dampskibe burde forholde sig, når de mødtes. Den var meget kortfattet, og den pålagde to dampskibe, der mødte hinanden, at de begge skulle vige til styrbord, og at et dampskib altid skulle vige for et sejlskib. Endvidere var der regler om, hvordan dampskibe, der mødte hinanden ved et snævert farvand etc., skulle forholde sig, såvel dag som nat og i tåge.¹⁴

I Danmark udstedte General Toldkammeret og Commerce Collegiet den 9. august 1844 en bekendtgørelse om "Forholdsregler til Iagttagelse for Førerne af Dampskibe og Seilskibe, der møde hinanden":

1. Ved fare for sammenstød mellem to dampskibe skal begge dreje af for hinanden til styrbord.

2. Dampskibe skal, da de er at betragte

som skibe gående for åben vind, gå af vejen for sejlskibe, der sejler bidevind.

3. Styrer et sejlskib sejlede for vinden eller rumskøds, og et dampskib modsatte kurser, bør de i reglen dreje af for hinanden til styrbord.

4. Dampskibe skal om natten vise klart lys på forkanten af hver hjulkasse samt på toppen af fokkemasten.

5. Sejlskibe skal ved fare for sammenstød med et dampskib vise en lanterne, indtil dampskibet er passeret.

6. og 7. Styringsregler for dampskibe i og ved snævre løb.

8. Dampskibe, der vedbliver at sejle i tåge, skal mindske fart, ringe med skibsklokken og skærpe udviggen.

Som det ses, svarer regel 1 og 2 helt og regel 3 delvis til Trinity-reglerne, men de danske bestemmelser indeholder intet om sejlskibes indbyrdes vigepligt. Reglerne 6 og 7 svarer stort set til reglerne i den førromtalte svenske bekendtgørelse, medens regel 8 om tågesignal under gang er en nyskabelse.

Hverken de engelske eller de svenske regler havde bestemmelser om lys. Trinity-reglerne lovfæstede i England i 1846, idet de indgik så godt som uændrede i The Steam Navigation Act.¹⁰

Under arbejdet med ovennævnte lov blev spørgsmålet om ensartede lys for dampskibe berørt, og admiraltetet fik bemyndigelse til at foretage de nødvendige eksperimenter og udarbejde de regler, der ansås for ønskelige. Den 29. juni 1848 offentliggjorde admiraltetet regler, der påbød dampskibe at føre lys.¹⁵

Reglerne blev officielt meddelt de søfarende nationer med en opfordring til at

indføre lignende bestemmelser, en opfordring, der i vid udstrækning blev fulgt. I Danmark ved bekendtgørelse af 7. juli 1849, der ændrede de danske regler om lys til de nedenfor anførte.

Dampskib, der er let: På fortoppen: Hvidt lys fra ret forud til $22\frac{1}{2}^\circ$ agten for tværs på hver side.

På hjulkasserne: Grønt lys om styrbord og rødt lys om bagbord og lysende fra ret forud til $22\frac{1}{2}^\circ$ agten for tværs på de respektive sider og afskærmet.

Dampskib til ankers: Hvidt lys, hele horisonten rundt.

I 1849 blev grunden lagt til begrebet, "sikker fart" i tåge, i forbindelse med en retssag efter en kollision i Atlanterhavet, hvor emigrantskibet CHARLES BARTLETT sank på 4 min. og tog 135 af 177 personer med sig efter i tæt tåge at være kollideret med dampskibet EUROPA, der sejlede med en fart af 12 knob. Sidstnævnte skib fik hele skylden pålagt af admiraltets-juristerne med den begrundelse, at "uanset, at der ikke fandtes nogen regel om, hvor hurtigt et dampskib måtte sejle, var man af den opfattelse, at intet dampskib måtte sejle med en sådan fart, at det var umuligt for det at forhindre skade. Kan det ikke det, uden at gå mindre end 5 knob, så må det gå mindre end 5 knob."¹⁰

Trinity House havde skabt "Port Helm Rule", drej til styrbord-reglen, og derved passere hinanden på bagbord side. Men fortolkningen af dette princip tog en vending, som The Elder Brethren ikke havde forestillet sig, idet vigereglerne i England i 1851 blev ændret til, at når et hvilket som helst skib møder et hvilket som helst andet skib, og der er fare for sammenstød, skal de beg-

ge, uanset deres kurser, dreje til styrbord; og det skulle få alvorlige konsekvenser, idet antallet af kollisioner steg.¹⁰

Da der i England i flere år fra dampskibsejernes side havde været rejst krav om lys på sejlskibe, havde der forud for de ovenfor nævnte ændringerne i søvejsreglerne i 1851 været nedsat en komité der skulle finde frem til et system for lys på sejlskibe. Der kunne imidlertid ikke opnås enighed om, hvorvidt sejlskibe skulle føre farvede sidelys, så det eneste, der kom ud af det, var en lidt ændret regel om det hidtidige hvide lys samt en regel om, at også sejlskibe skulle vise ankerlys.⁹

De anbefalede lys blev indført i Danmark fra 31. maj 1854, hvor det blev påbudt sejlskibe under sejl eller under bugsering at have det hvide lys, der tidligere var blevet indført, anbragt i en balje på dækket og parat til visning, når de mødte et andet skib. Ankerlyset kom til at gælde for alle skibe, men med den tilføjelse at det på nærmere angivne steder, hovedsagelig ved fyrskibe, ikke måtte vises. Som noget nyt indsattes en af Trinity House-vigereglerne for sejlskibe: Bagbord halse viger for styrbord halse. Den uheldige nye engelske "drej til styrbord"-vigeregel blev ikke indført.

Ved en ændring af de engelske søvejsregler i maj 1855 fik den nævnte uheldige vigeregel en om muligt endnu mere skærpet form, og ved samme lejlighed blev der indført tågesignaler for såvel damp som sejlskibe. Situationen omkring sejlskibenes lys var stadig ikke tilfredsstillende, hvorfor det engelske admiralitet i 1857 nedsatte en ny kommission. Nu var der stemning for, at også disse skibe skulle føre farvede sidelys, om-

end sejlskibsejerne var bekymrede over den udgift, der ville blive påført dem. Spørgsmålet var nu, om de farvede lys skulle angive skibets sider, eller om de skulle oplyse, hvilken halse skibet lå på. Resultatet blev, at de engelske regler fra oktober 1858 blev ændret derhen, at sejlskibene skulle vise sidelys på helt samme måde som dampskibene.⁹

De seneste års engelske ændringer blev indarbejdet i de danske regler, der trådte i kraft den 1. maj 1860:

Farvede sidelys skulle nu også føres af sejlskibe.

Den uheldige vigeregel omfattende alle skibe i enhver faresituation blev indført.

Dampskibe, der var let, skulle afgive tågesignal med fløjten mindst hvert 5te minut.

Sejlskibe, der var let, skulle afgive tågesignal med horn, når vinden var ind om styrbord, og med klokke når vinden var ind om bagbord.

Man havde nu en helt enkel vigeregel, samt regler for lys og lyd. Men antallet af kollisioner aftog ikke, det steg foruroligende. Men hvorfor virkede reglerne ikke? Der har nok været flere grunde til det.

Trinity-reglerne, der nu var trådt under fode, havde bygget på århundredgammel praksis. Det var sædvaneregler, og intet er sværere end at ændre vaner. Der ligger i almindelighed en vis form for indbygget logik i dem, de er afprøvede, hvorfor det giver tryghed at følge dem. En anden grund kan være den, at love, der ikke havde til formål at straffe, men "kun" at forebygge, var noget helt nyt i disse tider, og måske derfor sværere at forholde sig til.

Det var altid England, der tog initiativet

til regelændringer. Andre lande fulgte efter, men med forsinkelse. Eksempelvis var den famøse styrbord-regel gældende i England i 11 år, men kun fire i Danmark, så sejlads udenfor hjemlige farvande har været et problem.

Sejlskibsejerne følte sig sikkert, og ikke uden grund, truet på deres levebrød, hvorfor de næppe har engageret sig helhjertet i de mange regler. Eksempelvis tog man ikke så tungt på pligten til at føre lys, idet man ofte på mindre befærdede steder undlod det for at spare på udgiften til lampeolie.⁹ Endvidere har der i datidens samfund været problemer med at udbrede kendskabet til reglerne.

Endelig kan skibenes konstruktion og udstyr m.m. have været en medvirkende årsag til, at det i en given situation ikke var muligt at håndtere en vigesituation optimalt.

Som resultat af den uheldige vigeregel etableredes først i 1860'erne, efter forslag af Frankrig, et samarbejde med England om ændring af reglerne. England udarbejdede reglerne, og man blev enige om indholdet. For at undgå jalousi landene imellem skulle forslaget offentliggøres samtidigt i de to lande, men Frankrig offentliggjorde forslaget før den aftalte dato og tillagde sig selv æren for dets udformning.⁸

De ændrede regler trådte i kraft i England 1. juli 1863, og det blev indledningen til en vis internationalisering, idet 29 søfartsnationer inden udgangen af 1864 havde tiltrådt søvejsreglerne. I Danmark blev de nye bestemmelser sat i kraft den 1. november 1863. Ændret var vigereglerne, idet man gik tilbage til princippet i de oprindelige Trinity-regler om at holde til styrbord,

men i en ændret og klarere form. Således var der nu kun to situationer, hvor begge skibe ved fare for sammenstød skulle dreje til styrbord, nemlig når to dampskibe mødtes på modsatte kurser, og når to sejlskibe var i den samme situation. Nyt var:

at dampskibe skulle mindske fart, stoppe, eller slå bak ved fare for sammenstød,

at overhalende skib altid skulle vige,

at skibet, der ikke skulle vige, skulle holde kurs,

indførelse af lys for slæbefartøjer, lodsbaade og fiskeskibe, og

ændrede tågesignaler: Klokkeringning for skibe, der lå stille.

Interessant er det, at den regel, der i dag er nr. 2, Ansvar, og som taler om "godt sømandskab", blev indført ved den lejlighed, og at den har været så godt som uændret siden.

Med den hensigt at udbrede kendskabet til søvejsreglerne udkom i 1869 med støtte af samtlige københavnske Sø-Assurance-Selskaber en publikation: *Officielle Bemærkninger med Tegninger vedrørende de internationale Regler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Skibe*. Heri oplystes det, at skønt der nu var gået 6 år, siden samtlige søstater havde tiltrådt søvejsreglerne, sporede der ingen formindskelse i antallet af sammenstød mellem skibe. Som årsag nævntes øget fart, stor tilvækst af skibe, ukendskab til og misforståelse af reglerne, dårlig udbygning, mangelfuld lanterneføring og dårligt sømandskab.

Endvidere havde de farvede sidelys henledt opmærksomheden på tilstedeværelsen af farveblindhed hos mange søfarende, men man kendte hverken til omfanget af eller årsagen hertil, og om det sidste oplyste

en deltager i diskussionen, at "dette ikke er noget medfødt, det er en svaghed, som af forskellige årsager kan indfinde sig i årenes løb. Det er således af autoriteter i denne retning, nemlig den franske øjenlæge Galezowski og professor Leber i Gøttingen, påvist, at farveblindhed er et meget karakteristisk symptom i den nerveblindhed, som tilskrives stærk brændevinsdrikken og rygning af stærk tobak (navnlig Shag)."¹⁶

Voksende tab af menneskeliv og ejendom til søs vakte i 1873 så stærk opmærksomhed i maritime kredse, at det britiske Board of Trade allerede samme år udarbejdede udkast til ændringer i søvejsreglerne, et arbejde der også blev taget op af det franske admiralitet efter et sammenstød i Atlanterhavet den 22. november 1873, om natten i klart vejr, mellem den franske damper VILLE DU HAVRE og den engelske jern-clipper LOCH EARN, hvorved det franske skib sank på 12 min. og 226 druknede.¹⁷

Også i Danmark foregik der en livlig diskussion om reglernes "ufuldstændighed", og mange forslag til forbedringer fremkom, såvel fra søkyndige som fra lægmænd. Ét af disse blev, eller var på vej til at blive til virkelighed, ikke ved lov, men ved praksis, nemlig det, at rattet i ethvert større dampskib burde placeres på kommandobroen, medens andre forslag først blev realiseret mange år senere: Adskillelse af trafikken i fastlagte ruter, dels på det åbne hav, dels i snævre farvande, som f. eks. i den engelske Kanal og i Øresund.¹⁸

Det ovenfor nævnte arbejde med ændring af reglerne trak imidlertid i langdrag som følge af en omfattende korrespondance mellem England og andre maritime mag-

ter. De engelske søvejsregler blev derfor først ændret i 1879 og tiltrådt af 14 stater, herunder Danmark, hvor reglerne blev sat i kraft fra 1. september 1880. Bortset fra småreguleringer af bestemmelserne for bl.a. lys og lyd og tydeliggørelse af sejlskibenes vigeregler var kun det nye,

at det skib, der indhentedes, skulle vise lys fra agterenden,

at dampskibe – frivilligt – kunne afgive manøversignaler, og endelig

at der kunne indføres regler for sejlads i indre farvande.

Vigereglerne for to dampskibe på skærende kurser blev ikke ændret, idet det stadig var sådan, at det skib, der skulle gå af vejen, fortsat frit kunne vælge, hvordan manøvreren skulle udføres. Fra en også af England anerkendt dansk sagkyndig var der forslag om, at bestemmelsen fik en sluttilløjelse: "dog altid ved at gå agtenom", men forslaget blev ikke taget i betragtning, antagelig fordi der herved ville ske et brud på det princip, der går igennem reglerne, nemlig at disse kun foreskriver, hvem af skibsførerne, der skal manøvrere, men overlader det til disse selv at bestemme hvorledes.¹⁸

Da det viste sig, at lys for manøvreudygtige skibe og fiskeskibe ikke var tilfredsstillende, blev de engelske regler ændret i to omgange, i 1884 og 1885, men først indføjet i de danske regler fra 1. april 1887, da flere lande stadig fandt lysene upraktiske. Som et kuriosum kan det nævnes, at en fodnote oplyste, at man i tyrkiske skibe anvendte en tromme, hvor der i reglerne var foreskrevet klokke.

Det var England, der som den største søfartsnation i sin tid havde påtaget sig op-

gaven at udarbejde søvejsregler og efterfølgende at tage skridt til nødvendige ændringer. D.v.s., at alle initiativer var engelske og ikke internationale. Fremkomne forslag blev, skal det retfærdigvis nævnes, udsendt til de øvrige søfarende nationer, men da dette foregik på regeringsplan, var behandlingen omstændelig og langvarig. Og selv om forslagene kunne være nok så gode, strandede de ofte på den modstand, der var i parlamentet, som følge af den hjælp som de almægtige skibsredere fik fra indflydelsesrige parlamentsmedlemmer.¹⁸

I danske søfartskredse var man ikke fremmed over for tanken om at oprette en permanent, international søfartskommission, og også andre steder var man inde på tanken. I USA realiserede man ideen, idet regeringen indbød til en international maritim konference, der med deltagelse af 28 maritime stater afholdtes i Washington fra 16.10 til 31.12.1889. Programmet, der var delt op i 13 hovedafdelinger, beskæftigede sig ikke alene med søvejsregler, men også med al anden maritim lovgivning, og konferencens opgave var af henstillende og rådgivende karakter, som det udtryktes.¹⁹

Washington konferencens anbefalinger kunne derfor kun gennemføres ved lovgivning i de enkelte lande, og da der var delte meninger om bl.a. de foreslåede lydsignaler og specielt om fortolkningen af sidelysbestemmelserne, trak den endelige udformning ud, idet man i England gennemførte en række forsøg i den anledning.⁹ I England blev søvejsreglerne vedtaget i 1896 og sat i kraft året efter.

“Anordning angående internationale søvejsreglers og nødsignalers anvendelse af

danske skibe” trådte i kraft 1. juli 1897. Da det var lys og lydsignaler, der havde været problemer med i de seneste år, kan det ikke forbavse, at de fleste ændringer lå på disse områder: En forbedring og nyskabelse af lys til markering af skibstype eller situation, eksempelvis 2 toplys, resp. 2 ankerlys for store skibe begge på frivillig basis, og da bestemmelserne om lys og lydsignaler for fiskeskibe tidligere havde givet anledning til uoverensstemmelser mellem landene, holdt Danmark fast ved sine egne og anførte i en fodnote, at bestemmelserne ikke havde international gyldighed. Hvad angår lydsignaler, skete der en ændring af visse tågesignaler, og det frivillige manøvresignal blev tvungent.

Af nyt og væsentligt: Ved fare for sammenstød skulle

foretages kompaspejling,

kursholdende skib holde fart,

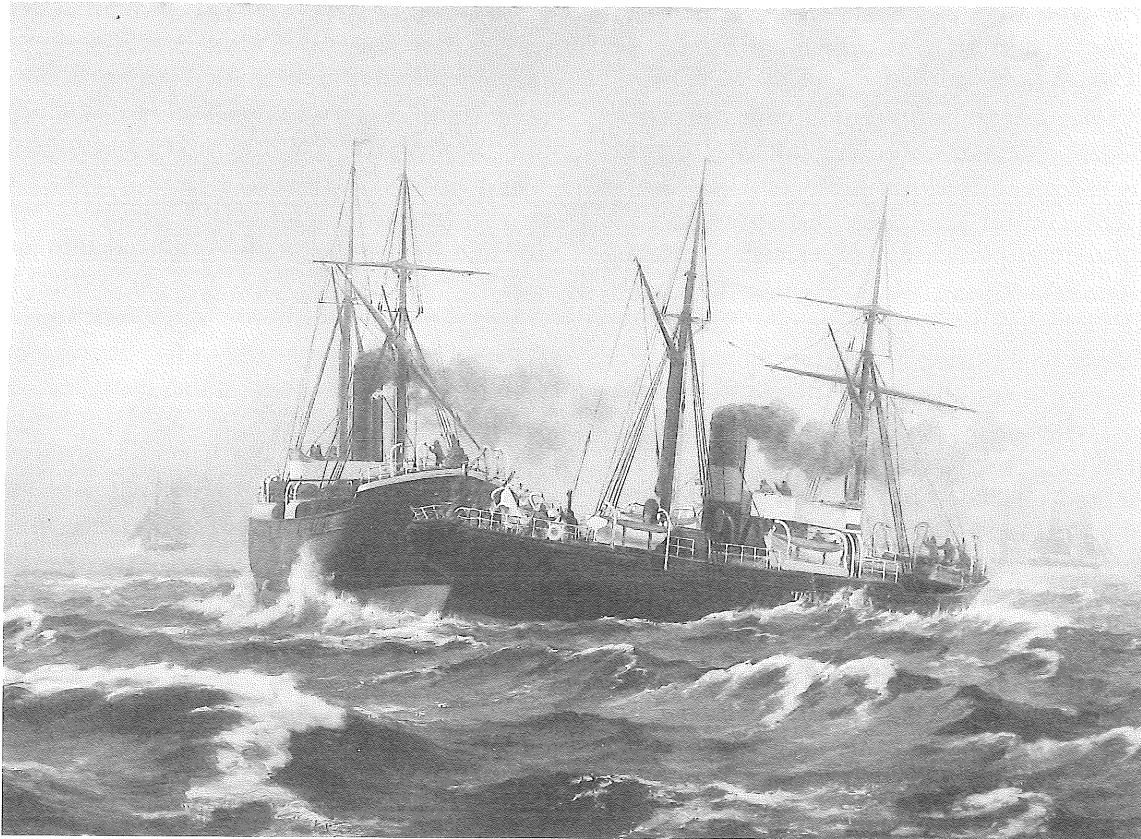
kursvigende skib undgå at gå foran.

På Washingtonkonferencens dagsorden havde der også været et forslag om at oprette en permanent maritim kommission, men forslaget vandt ikke gehør, og det vedtoges: “At oprettelse af en permanent, international maritim kommission ikke for tiden kan anses som formålstjenlig.”¹⁹

Det tyvende århundrede

I første halvdel af århundredet mindskedes vindens betydning som fremdrivningsmiddel væsentligt, og dampmaskinen fik konkurrence af dieselmotoren, idet det første oceangående motorskib, Ø.K.'s SELANDIA, blev sat i drift i 1912.

Uanset Washingtonkonferencens afvisning af forslaget om oprettelse af en per-



Det tungt lastede S/S THYRA (DFDS) kolliderer i farvandet ved Bornholm med det engelske S/S HENRY BALCHOW af London, 11. august 1877. Få meter var forskellen fra en kollision og fra, at de to dampskibe havde passeret hinanden på bagbord side, som reglerne foreskrev. Og HENRY BALCHOW skulle have mindsket fart eller gået styrbord over. (Maleri af Carl Locher, foto på H&S). *The heavily laden S/S THYRA (DFDS) collides with the English ship S/S HENRY BALCHOW of London in the waters of Bornholm on August 11th 1877. It was a matter of a very few metres which made the difference between a collision and the two ships passing each other on the port side as the regulations stipulated. And the HENRY BALCHOW should have reduced speed or have gone to starboard. (Painting by Carl Locher; photo at the DMM).*

manent, international organisation til behandling af alle søfartsspørgsmål, kom århundredet til at stå i det internationale samarbejdes tegn, i første omgang dog uden resultater.

På baggrund af TITANIC-katastrofen i 1912 foreslog USA, at der skulle afholdes en konference for at tilvejebringe midler til at undgå sådanne ulykker i fremtiden. Den første internationale "Safety of Life at Sea" (SOLAS) konference fandt sted i London i 1914, hvor der ud over forslag til forbedring af sikkerheden også foresloges nogle min-

dre ændringer i søvejsreglerne, bl.a. om lys, men verdenskrigens udbrud forhindrede, at konferencens forslag blev ført ud i livet.²⁰

Efter krigen besluttedes det at videreføre det arbejde, der var påbegyndt i 1914, og en ny SOLAS konference fandt sted i London i 1929. Da der krævedes enstemmighed for de vedtagne ændringers gennemførelse, og dette ikke kunne opnås, kom der kun et enkelt resultat ud af konferencen. Man anbefalede en ændring af rorkommandoen, der ikke var ens i alle lande, til at blive "direkte", således at "styrbord" betød, at rattet skulle drejes til styrbord, og at skibets stævn herved drejede samme vej.²¹ Ændringen blev indført i danske skibe fra 1. januar 1930.

Under den anden verdenskrig fandt der en rivende teknisk udvikling sted inden for søfarten, og i USA fandt man, at der umiddelbart efter krigen burde oprettes en permanent organisation til at varetage sikkerheden til søs, og den 3. SOLAS konference fandt sted i London i 1948 efter indbydelse fra den britiske regering.²⁰

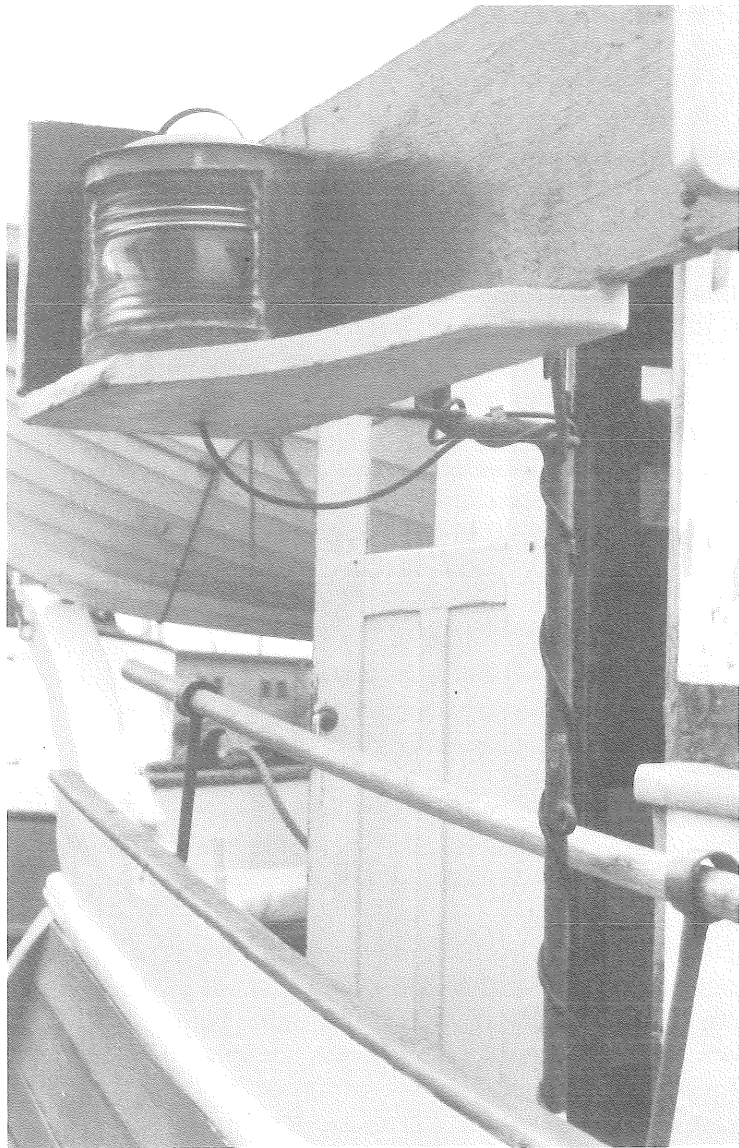
Resultatet blev – i betragtning af at søvejsreglerne havde været uændrede siden 1897 – magert. Der var tale om småændringer og tydeliggørelse af bestående regler og optagelse af bestemmelser med baggrund i de resultatløse forhandlinger i 1914 og 1929. Reglerne for fiskeskibe blev omredigeret, ligesom der skete visse ændringer m.h.t. lanterner, hvor vel den væsentligste var, at agterlyset nu blev tvungent. Også tågesignalerne undergik småændringer. Belært af erfaringerne vedtog man ikke at kræve enstemmighed for vedtagelse af ændringerne blot en betydelig majoritet.

Da kun relativt få skibe i 1948 var udstyret med radar (Radio Detection And Ranging), skete der ingen ændringer i reglerne som følge heraf. Konferencen henledte dog opmærksomheden på, at radionavigationshjælp på ingen måde fritog en skibsfører for at iagttage sine pligter i.h.t. regel 15 og 16, der handler om skibe under nedsat sigtbarhed.²¹

Ved det udvalgsarbejde, der fandt sted i Danmark omkring 1948-konferencens ændringsforslag, drøftede man spørgsmålet om udkig, idet søvejsreglerne kun indirekte nævnte det. Resultatet blev anordning af 11. april 1953, der fastsatte, at skibsføreren til enhver tid har ansvaret for, at der holdes behørig udkig. Norge og Sverige havde en tilsvarende bestemmelse.²²

En af de danske konferencedeltagere bemærkede i en fodnote ved udkast til søvejsreglerne i dansk regi, at konferencen i London som ledende synspunkt afviste "alle revolutionerende eller fundamentale ændringer, der ville forrykke det grundlag, på hvilket hele den nu praktiserende navigatørstand har indrettet sig, og bringe usikkerhed ind i besejlingen af havene for en langvarig overgangsperiode."²³ De ændrede søvejsregler trådte i kraft 1. januar 1954.

Som følge af en stigning i antallet af skibe, der i de følgende år blev udstyret med radar, i forbindelse med en række kollisioner, omfattende skibe med dette udstyr, syntes en ny revision af reglerne at være nødvendig. Der blev derfor indkaldt til en sikkerhedskonference i London i 1960 af "the Inter-Governmental Maritime Consulting Organisation" (IMCO), der var blevet oprettet ved en konference i Genève i 1948 og



Lanterne med grønt dækglass på styrbord side af gallease DANNEBROG af Ålborg, bygget i Randers 1921. (H&S). *Lantern with green cover slip on the starboard side of the galleass DANNEBROG of Ålborg, built in Randers in 1921. (Photo DMM).*

knyttet til "FN som den særlige institution på skibsfartens område."²¹

Der blev foretaget en del sproglige og tydeliggørende ændringer. Af væsentlige nye bestemmelser var total ændring af lys og signalfigurer for fiskeskibe, ligesom et særligt lys: Rødt over grønt lysende i sektorer, blev indført for sejlskibe. Endvidere blev vige-reglerne for to sejlskibe på kollisionskurs stærkt forenklet, således: Med vinden ind på modsatte sider skal skibet med vinden bagbord ind gå af vejen for det andet, og med vinden ind på samme side, skal det skib, der er til luvart, gå af vejen for det andet. Det var kort og godt de gamle uskrevne regler. Rorkommandoen, der var ændret ved en særlig bekendtgørelse, blev nu optaget i reglerne.

Hvad angår brugen af Radar, enedes man om, "at det ikke ville være tilrådeligt at prøve at indsætte egentlige regler i selve søvejsreglerne." I stedet knyttede man et tillæg til reglerne: "Anvisninger med hensyn til brugen af radaroplysninger som hjælp til at undgå sammenstød."²⁴ De ændrede søvejsregler trådte i kraft den 1. september 1965.

I 1960 nedsattes i England en arbejdsgruppe til at se på spørgsmålet om regler for besejling af snævre, stærkt trafikerede områder. I første omgang for Doverstrædet, hvorfor såvel Tyskland som Frankrig blev inviteret til at deltage, men senere blev andre lande og områder inddraget, og resultatet blev et forslag om "Trafikseparering", en ensretning af trafikken i ruter, der var særligt afmærkede. Forslaget blev godkendt af IMCO i 1967, hvorefter det kunne føres ud i livet.²¹

Dette benyttede Danmark og Sverige sig

af, idet der ved enslydende bekendtgørelser indførtes trafikregulering i Sundet mellem Helsingør og Helsingborg fra 1. september 1973.

Da søvejsreglerne blev revideret i 1960, var ændringerne som nævnt af ringe omfang, og hurtigt efter deres ikrafttræden i 1965 stod det klart, at en mere omfattende revision var påkrævet, for at tage højde for udviklingen m.h.t. den udbredte anvendelse i brugen af radar, indførelse af trafiksepareringer og skibenes tiltagende størrelse og fart.

Forberedelserne til den IMCO-konference, der afholdtes i London i oktober 1972, påbegyndtes allerede i 1968, idet der udsendtes spørgeskemaer til de maritime nationer, ligesom der blev afholdt en lang række møder, hvilket muliggjorde, at konferencen kunne påbegynde sit arbejde på basis af en række gennemarbejdede forslag, om hvilke der i vid udtrækning allerede var opnået enighed.²⁵

Reglerne fik en helt ny og forbedret opstilling, selv numrene ændredes. Sproget blev tilpasset tiden, nye som gamle udtryk etc. blev tydeligt defineret, og bestemmelserne om anvendelse af radar og trafiksepareringer kom nu ind i reglerne, der var opdelt i 4 hovedafsnit:

A. Almindelige bestemmelser indeholdt bl.a. ansvarsreglen, som er en slags "overskrift" for alle regler, idet den giver udtryk for, at "hele søvejsregelkomplekset ikke må anses for fuldstændigt, men skal anvendes fornuftigt og i overensstemmelse med godt sømandskab."²⁵

At handle i overensstemmelse hermed – hvad der altid har påhvilet en skibsfører – er

at kunne se og forudse egne problemer og endvidere tage hensyn til og vise forståelse for andres vanskeligheder på havet.

B. Regler for styring og sejlads under alle sigtbarhedsforhold pålagde i nye regler altid at holde behørig udkig, og altid at gå med sikker fart.

Ved afgørelsen af hvorvidt der var fare for sammenstød, kom bestemmelser om anvendelse af radarinformationer.

Reglerne for sejlads i snævre løb strammedes, og signaler ved ønske om overhaling indførtes.

Endelig kom bestemmelserne om trafiksepareringssystemer ind.

For skibe i sigte af hinanden, fik det ikke-vigepligtige skib tilladelse til - under særlige omstændigheder - at "afbryde" sin holden kurs- og fartpligt for at undgå sammenstød.

Med hensyn til skibes forpligtelser over for hinanden opstilledes en prioritetsrækkefølge, der tilgodeså skibe, der havde vanskeligt ved at vige.

For skibe under nedsat sigtbarhed fandt en tydeliggørelse sted samt yderligere anvisninger om anvendelse af radaroplysninger.

C. Skibsllys- og signalfigurafrnittet gav bestemmelser om anvendelse af lys også om dagen under nedsat sigt, lysene defineredes, og som noget nyt indførtes slæbelys (gult) og blinklys. Lysenes synlighed forøgedes for store skibe (50 m og derover), medens maskindrevne skibe under 7 m fik enklere lys.

Reglerne om lys og signalfigurer i forbindelse med slæbning og skubning udbyggedes som følge af de mange nykonstruktioner inden for dette område.

Kendingslyset for sejlskibe: rødt over grønt, blev et 360° lys, og sejlskibe under 7 m fik lettelser.

Lys og signalfigurer blev ændret for diverse skibe med begrænsede manøvreevner, ligesom der for den nye kategori "skib, der er hæmmet af sin dybgang", kom regler om lys og signalfigurer.

D. Lyd- og lyssignalafrnittet indførte en forenkling af lydsignalerne under nedsat sigt, idet alle andre skibe end maskindrevne fik ét og samme signal.

For så vidt angik nødsignaler, blev disse henvist til et særligt tillæg (nr. IV).

Som følge af de omfattende ændringer blev ikrafttrædelsestidspunktet fastsat til den 15. juli 1977.

Belært af tidligere erfaringer indbyggede man ved vedtagelsen af 1972-reglerne en mulighed for gennem "the Inter-Governmental Maritime Organisation" (IMO) tidl. IMCO at foretage justeringer i reglerne, når udviklingen nødvendiggjorde det.²⁶

Den første justering fandt sted i 1981, og den medførte småændringer bl.a. for besejling af trafiksepareringsområder, og af lys, dels for mindre fartøjer, dels for slæbefartøjer og slæbning af nedsænkede skibe eller genstande. Ændringerne trådte i kraft den 1. juni 1983.

Den næste justering fandt sted i 1987 med tydeliggørelse af enkelte regler og en udbygning af forholdsregler for at undgå sammenstød. Disse ændringer trådte i kraft den 19. november 1989. En justering i 1989, der ændrede teksten om kysttrafikzoner, trådte i kraft den 19. april 1991.

Den seneste justering, der fandt sted i 1993, afskaffede kurven som signalfigur for

fiskeskibe under 20 m, og denne ændring er foretaget i de siden den 4. november 1995 gældende internationale søvejsregler.

Afslutning

De ydre omstændigheder, hvorunder sejlads praktiseres, har ikke ændret sig, men siden 1840 har søvejsreglerne undergået mange ændringer, ofte "ad-hoc"-prægede og med begrænset virkning. Sejladshåndværket er konservativt, og først i 1972 fandt som nævnt en gennemgribende modernisering sted, og hvad vigtigt er, blev der samtidig skabt mulighed for løbende justeringer.

Men visse hovedprincipper er bevaret. Man genkender The Elder Brethren of the Trinity's oprindelige vigeregler, lige som de af det britiske admiralitet i 1848 skabte principper for visning af "normal" lys og "special" lys er uændrede. Og The Elder Brethren? Ja, de fungerer stadig som søkyn-dige rådgivere for the Admiralty Court i London.

Vigereglerne bygger på, at det skib skal gå af vejen, der har lettest ved det. Det betød, at der måtte vælges, når begge havde lige let ved at gå af vejen for hinanden, og det var, når to sejlskibe sejlede bidevind med vinden ind på modsatte sider. Her blev reglen, at den, der havde vinden bagbord ind, skulle gå af vejen. Men hvorfor?

Det var forfatterens håb, at denne historiske gennemgang kunne give svar på dette interessante spørgsmål, men svaret synes svært at finde. Hvornår reglen er blevet til er heller ikke klart, og selv om den findes nedskrevet omkring 1670, er den utvivlsomt af langt ældre dato.

Da mellem 85 og 90% af alle mennesker er højrehåandede, har det været helt naturligt i sin tid at anbringe sideroret i skibets højre side, der herved blev styrbord, medens man stod med ryggen til skibets venstre side, der blev til bagbord, og sådan var arrangementet indtil først i 1300-tallet, da stævnroret afløste sideroret.

For at beskytte det sårbare sideror vendte man i havn sædvanligvis bagbord side mod land, hvorfra lasten toges om bord, og på engelsk hed bagbord da også tidligere larboard, og oprindeligt laddeboard (fra load). Om skibets sider siges det i Harboe's: Dansk Marine-Ordbog fra 1839:

“Bagbord side er på en måde ringere end styrbord side. Alle simple folk lægger til ved bagbord side, medens officerer og andre honoratiorens lægger til ved styrbord falder, endvidere langes provision og gods over fra bagbord side.”

Ved vagtinddelingen i de større skibe blev styrbord side kaptajnens, medens bagbord blev styrmandens, og den dag i dag er styrbord i flere relationer stadig den “fine” side, og går man tilbage til vikingetiden, er det tankevækkende, at Magnus Lagabøter

pålægger folkene i styrbord side at holde udkig efter tur, hvilket måske også kan have betydet, at udkig og styrmand var en og samme person, men hvorfor var det folkene i den side, der forestod dette arbejde? At styrbord har haft “forrang” er uomtvisteligt, men om det har været af betydning ved den nævnte vigeregels opståen får stå hen.

Der synes ikke at være andre, der har været inde på spørgsmålet om, hvorfor det blev skibet med vinden bagbord ind, der i nævnte situation skulle vige, end den danske skibsfører Jens Kusk Jensen (1866-1936), kendt for sin “Haandbog i Praktisk Sømandsskab”, idet han i et foredrag om navigation i fordums dage har sagt:...”da høvdingen enten selv styrede eller ledede styringen under vanskelige forhold, blev styrbord side til høvdingens side og reglen, at et skib med vinden styrbord ind måtte holde kurs, medens et skib med vinden bagbord ind skulle gå af vejen, fremkom derfor ganske naturlig.”²⁷ Eller var det simpelthen, fordi det var lettere for rorgængerens at orientere sig mod højre end til den side, der var bag ryggen?

Svaret blafrer i vinden !

Noter

- ¹ Møller, Aksel: Erstatningsansvaret ved skibssammenstød. København. 1914.
- ² Mc. Fee, William: The Law of the Sea. London.
- ³ The Oxford Companion to Ships & the Sea. London 1979.
- ⁴ Twiss, Sir J.T.: Black Book of the Admiralty. Wiesbaden. Reprint 1965.
- ⁵ Meissner, Rudolf: Stadtrecht des Königs Magnus Hakonarson für Bergen. Weimar 1950.
- ⁶ Jørgensen, Poul Johs.: Den danske retshistorie. København 1947.
- ⁷ Liisberg, Bering: Danmarks søfart og søhandel. Bd. I. 1919.
- ⁸ Marsden, Reginald: A Treatise on the Law of Collisions at Sea, 2d. ed. London. 1885.
- ⁹ Kemp, John: The Evolution of Navigation Lights for Ships. The Journal of Navigation. May 1995. London.
- ¹⁰ Oliver, Edw. F.: Twenty-five Hundred Years of the Rules of the Road. U.S. Naval Institute Proceedings. November 1955.
- ¹¹ Archiv for Søværnet 1837. København.
- ¹² - - 1839. -
- ¹³ Pratt, Fr. Th.: A Treatise on the Law relating to Sea Lights and the Rule of the Road at Sea. London. 1858.
- ¹⁴ Schumburg, A.: Om Lanternor och Styringsregler. 1923.
- ¹⁵ Steamers' Lights, and the Laws of passing Vessels. Nautical Magazine. Bd. 20. 1851.
- ¹⁶ Tidsskrift for Søværnen 1874. København.
- ¹⁷ - - 1877. -
- ¹⁸ Schneider, A.: Internationale søfartsforhold. 1887.
- ¹⁹ - : Beretning om den i Washington i året 1889 afholdte Internationale maritime conference. Afd. I-II.
- ²⁰ The Department of State: International Conference on Safety of Life at Sea, London, April 23-June 10, 1948.
- ²¹ Cockcroft, A.N. & Lameijer, J.N.F.: A Guide to the Collision Avoidance Rules. London 1976.
- ²² Handelsministeriets udvalg af 24. sept. 1949: Betænkning ang. Danmarks tiltrædelse af de internationale søvejsregler 1948 m.v. København 1953.
- ²³ Bache, A.O.: De internationale Søvejsregler, belyst ved 400 i emnet afsagte, trykte skandinaviske domme. København 1949.
- ²⁴ Søvejsregler. Handelsministeriet, april 1965.
- ²⁵ De internationale søvejsregler 1972. København 1976.
- ²⁶ De internationale søvejsregler 6. udgave. København 1995.
- ²⁷ Manuskript fra 1930'erne. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

From the Ancient Law of the Sea to the Modern Rules of the Road at Sea

Summary

Henrik A. Rasmussen was born in 1920 in the maritime town of Marstal out of a family of seafarers. However, sailing is just a hobby for the author, who is a yachtsman and has taught navigation for many years. That is how he came to be interested in the origins of the rules of the road at sea, and especially the question of why it is that when two sailing ships with the wind in on opposite sides are on a collision course it is the ship which has the wind from astern which has to give way to the other.

By means of summaries of the ancient rules the article points out that the very first rules of the sea deal precisely with the avoidance of collisions. In addition to these in the Rhodes maritime law from the fifth century rules on the use of lights and signals to prevent collision were added. Up through the Middle Ages and the years of the great voyages of discovery the maritime laws dealt with anchoring, collision and the handling of cargo as well as lights in special circumstances. According to Frederik II's Danish Maritime Law ships sailing through the Sound for the Autumn herring fishing had to anchor at night and display anchor lights, so as not to damage the poor fishermen.

During the battles of the great maritime nations for sovereignty of the seas the need arose for uniformity and order. In the Duke of York's sailing and battle instruction issued in 1670 the following rule for giving way can be found: "When ships are on different tacks the ship on the starboard tack must keep its course while the ship on the port tack must always go to leeward." The English maritime law expert, Reginald Marsden, believes that the rule saying that the ship on the port tack must give way was not known earlier.

At the beginning of the 18th century a rule for giving way was proclaimed for the merchant fleet and it corresponded to the port tack rule mentioned above, and Marsden has found no trace of the rule before this time in pleas, judgements or verdicts.

After the port tack rule was developed a favourite procedure arose as a logical consequence, whereby one of the ships ran free, and in 1828 the Admiralty adopted the following rule: "The ship which has a large wind can either go to leeward or to windward, but as a normal rule it must be expected that the ship which is sailing close-hauled will keep to windward and therefore the other ship should go to leeward, unless it is quite clear that it can go to windward safely."

When steamships came on the scene disastrous collision accidents occurred, and the following rule for English ships became widely accepted, that when steamships on different courses get so close that they risk collision if they continue their course, then both ships should move the tiller to port so they always pass on the port side of each other. The "Port Helm Rule" with the tiller to port, in other words the keep-to-starboard rule, was thus created. However, since the steering commands were not identical in every country it was changed to a more direct form, so that "starboard" meant that the ship's wheel should be turned to starboard and the ship's stern would thereby turn the same way.

Since 1840 the rules of the road at sea have undergone many changes, but certain major principles such as the old rule for giving way have been preserved. Starboard has had precedence since days of old, but whether this had any significance remains uncertain.