



## Sjövägsreglerna och deras tillkomst i Sverige – några korta anmärkningar

*Alexander Larsson*

Sjövägsreglerna – reglerna om hur fartygens besättningar skall uppträda till sjöss för att undvika kollision – har i Sverige varit föremål för påfallande lite uppmärksamhet. Det rådande forskningsläget är hitintills också behäftat med några felaktigheter. Genom denna korta artikel hoppas jag därför bidra med att dels rätta till en del av det vad jag funnit som felaktigt, dels önskar jag föra stafettpippen vidare för fortsatt forskning.

### Bakgrund och rådande forskningsläge

Den föreliggande artikelns syfte är att undersöka sjövägsreglernas tillkomst i svensk rätt. Den delen av sjövägsreglernas som granskas är reglerna om hur fartyg skall väja för varandra – alltså hur besättningarna ombord på fartygen skall ändra eller bibehålla sin kurs och sin fart för att undvika att kollidera med andra fartyg. Jag har ingående studerat alla väsentliga förordningar i original och därtill ägnat mig åt arkivstudier vid Riksarkivet i

---

Alexander Larsson innehar en master (LL.M.) i affärsrätt från Linköpings universitet och en master (LL.M.) i sjörätt från universitetet i Oslo. Han arbetar idag som ansvarig för marin ansvarsförsäkring hos Stena Rederi AB och har en bakgrund från marina försäkringsbranschen, bland annat från The Swedish Club. Han tjänstgör därtill som för rättare för Nämnden för Båtlivsutbildningen.

Stockholm. Det material jag funnit där begränsar sig emellertid i allt väsentligt till förordningar utfärdade efter 1841 – alltså sådant som inte är av intresse för denna artikel. Inledningsvis diskuteras förhållandet mellan lagar som syftar till att fördela ansvar när en skada på grund av kollision har inträffat, men diskussion övergår sedermera till endast rena förhållningsregler. De förra reglerna är emellertid relevanta i den utsträckningen där de syftar till att fördela ansvaret efter *vållande* – alltså, där ansvaret fördelas till den som betett sig felaktigt relativt sin motpart och detta felaktiga beteende grundas i givna eller underförstådda förhållningsregler.

De första åren av 1800 talet var Sverige-Finland alltjämt en nordisk enhet, emedan Danmark-Norge utgjorde en annan. I Sverige-Finland tillämpades 1667 års svenska sjölag och i Norge-Danmark Christian V:s lag från 1683. Lagarna genomgick några mindre förändringar och tillägg i mitten av 1700-talet, men lämnades i övrigt till stora delar orörda. Trots att samtliga lagar innehöll fördelningsregler för de ekonomiska följderna av en fartygskollision, och dessa delvis modifierats genom 1700-talets lagändringar, kan det knappast vara tal om några särskilt stadgade väjningsregler vid denna tidpunkt. Huvudregeln enligt Sveriges Rijkets Siö-Lagh (1667) var, såvida vållande inte kunde tillskrivas någondera av de i kollisionen inblandade fartygen, en hälftindelning av den totala skadan.<sup>1</sup> Hur vållande fastlogs skall inte närmare beröras i denna artikel; det lämpar sig väl för en egen artikel, även om några utgångspunkter redan erbjuds av lagen. Skadar ett seglande fartyg förutan vållande ett ankarliggande fartyg som inte heller är vållande, skall han ersätta det ankarliggande fartyget en tredjedel och bära sin egen skada. Detsamma gäller det fartyg som tagit sig loss ur en överfylld hamn till förmån för de andras väl.<sup>2</sup> Det fartyg som underlåtit att lägga ankarboj ansvarar för hela skadan, såvida inte bojen lagts och sedan drivit lös – i sådana fall ansvarar det för halva skadan.<sup>3</sup> Gör någon skada med "wilia och sielf sitt vållande" skall han ersätta hela skadan.<sup>4</sup>

I Kongl. Maj:ts Siö-Articlar (1685) stadgades ett intressant tillägg, nämligen att "[b]örandes farthygen, då de äro i sjöfart stadde, icke segla hvarandra för när, utan lemna en sådan distance, att de hafva rum att dräja och vända, samt i seglande, lowerande eller liggande öfver stag, hvar och en akta och hålla god ordning, och icke, under hvarjehanda pretext, söka att taga lofwen af hvarandra"<sup>5</sup>, men dessa artiklar var i första hand avsedda för

44/569  
Kongl. Maj:ts  
Sör säkrings=

och

Säfweri = Stadga,

Gifwen Stockholm i Råd, Kammaren  
then 2 October 1750.



Cum Gratia & Privilegio S:æ R:æ Maj:tis.

SEDERHOLM,  
H nyö Tryckt i Kongl. Tryckeriet, 1785.

# Sveriges Rikes Höf-Lagh:

Som aff

Then Stoormächtigste/ Höghborne  
Förste och Herre

Her CARL then Elfte/

Sveriges Giöthes och Wendes Konung och  
Arff-Förste/ Stoor-Förste til Finland/ Hertigh ochi Skå-  
ne/ Estland/ Luffland/ Carelen/ Brehmen/ Behiden/ Stettin/  
Pommern/ Cassuben och Wenden/ Förste til Rügen/ Herre  
ofwer Ingermanland och Wismar; Så och Pfaltz/  
Greswe wijsdh Rhein i Beyerren/ til Göllich/  
Glewe och Bergen Hertigh/ ic.

Stadgar wardt

Åhr effter Christi Byrd Ett Tusende  
Sex Hundrade Sertijonde och Siunde.

---

Tryckt i Stockholm aff Georg Zantseh/ Kongl. Booktr.  
Åhr 1667.

kronans fartyg och avsåg snarare krigssituationer än handelssegling.<sup>6</sup> Örlogseglingar hade sannolikt särskilda behov av regler då de seglade mycket nära varandra och skulle kunna handla snabbt. I svensk rätt har de, såvitt jag kunnat finna, i vart fall inte gjort något avtryck på den allmänna rätten. Enligt Kongl. Maj:ts Försäkrings- och Hafweri-Statdga (1750) ansvarade varje fartyg, om vållande inte förelåg – tillsammans med frakten som ett gemensamt haveri – för halva skadan, med skeppens respektive värde som fördelningsgrund.<sup>7</sup> Försåvitt vållande förelåg på endera sidan, svarade den sidan för *sin skada* och ersatte *hälften* av det andra fartygets skada,<sup>8</sup> såvida inte skadan orsakats genom "wilia och sjelf sitt vållande" då hela skadan skulle ersättas.<sup>9</sup> Utgångspunkterna är således i stora drag desamma, låt vara att Försäkrings- och haveristadgan explicit uttrycker, att "[h]ade thet Skep, som skadan led, kunnat wika undan, och gjorde thet icke; stånde sin egen skada".<sup>10</sup>

Som vi sett, sker skadefördelningen i huvudsak efter andra måttstockar än graden av vållande – åtminstone i den meningen som tillskrivs vållandefördelningen idag.<sup>11</sup> Fördelningen av skadan skedde istället i förhållande till förutbestämda andelar, även om vållande var en förutsättning för ansvar. Tillägget i Haveristadgan att det fartyg som hade kunnat väja men underlät detsamma får stå sin egen skada är intressant. Det är emellertid svårt att utan en genomgående studie av svårtillgänglig rättspraxis utläsa huruvida dessa fall av ömsesidigt vållande innebar att vardera sidan ansvarade för sin skada eller huruvida det skedde en rak hälftindelning eller en delning i förhållande till fartygens respektive värden. Litteraturen tycks ha antagit att det skedde en hälftindelning enligt 1667 års sjölag och en fördelning i förhållande till fartygens värde enligt Haveristadgan.<sup>12</sup>

Såvitt fördelningsgrunderna är andra än vållande, dvs. ömsom fartygets värden ömsom en ren hälftindelning, är det inte primärt relevant för domstolen att konstatera vem som borde väjt. Ett seglande fartyg väjer primärt för ett ankarliggande och seglande fartyg, som inte behandlas särskilt, väjer antagligen för varandra enligt segelfartygens "naturliga" väjningsregler – att följa vinden.<sup>13</sup> Försåvitt seglande fartyg kolliderar med varandra, kanske det behandlades såsom *ömsesidigt vållande* eller en *ren olyckshändelse* där följden redan var given. Detta är dock gissningar. Jag tror för egen del att det i synnerhet finns två skäl till att några sjövägsregler inte kunnat påträffas,

som vi ska se, före 1800-talets inträde. Det första, kanske mindre viktiga, skälet är att fördelningen av ansvaret inte krävde detaljerade regler för att fördela ansvaret vid en inträffad kollision. Det andra, säkerligen viktigare, skälet är att kollisioner mellan segelfartyg nog var ovanliga i största allmänhet.<sup>14</sup>

Kollisioner i hamnar och kanaler, vilket nog var det vanliga, skedde antagligen sällan i sådan hastighet att konsekvenserna var ödesdigra för de inblandade fartygen.<sup>15</sup> Jag antog emellertid att de första väjningsreglerna torde kunna påträffas i hamnordningar, kanalstadgor eller lotsreglementen, ett antagande som dock, såvitt jag kunnat finna, visade sig felaktigt.<sup>16</sup> Särskilda väjningsregler för exempelvis kanaler tillkom antagligen först sedan allmänna regler stadgats.<sup>17</sup> När ångfartygen blev vanligare ändrades emellertid förutsättningarna: fartyg kunde nu mötas i hög fart och konsekvenserna av kollisionerna blev därmed sannolikt ofta värre än tidigare.<sup>18</sup> Det kan påpekas att såväl 1667 års sjölag som 1750 års haveristadga explicit reglerade kollisioner mellan ankarliggande fartyg och emellan seglande och ankarliggande fartyg, emedan endast 1750 års haveristadga explicit behandlar fall då flera fartyg seglar, men fortfarande inte innehåller några särskilda väjningsregler.

I Baggers *Styrningsregler till sjös* (1886) anförs att "[s]edan lång tid tillbaka hafva till sjös varit gällande vissa regler rörande fartygs styrning, till undvikande af sammanstötning. Bland de viktigaste af dessa voro att fartyg, som möttes, skulle hålla åt höger och att den, kunde vika, skulle göra så".<sup>19</sup> Man kan förstås fråga sig om Bagger avsåg "sedvaneregler" eller om han avsåg nedtecknade regler – det avslöjar han i vart fall inte här eller i någon av de senare utkomna versionerna (1897, 1904, 1910). Redan dessförinnan hade emellertid C. E. af Trolle, i sitt tal hållet inför Kungl. Örlogsmannasällskapet den 15 december 1880, klargjort att: "[d]en första kongl. förordning till ordnande af sjötrafiken, som hos oss utkom efter ångfartygens införande i vårt land, är daterad den 27 April 1841".<sup>20</sup>

Något senare kommer Schumberg (1923) till samma resultat, tillsynes oberoende av af Trolle: "[e]fter detta stöta min [sic!] forskningar, från nuvarande tid nedåt och från Medeltiden uppåt, tillsamman i Svensk Författnings-Samling N:o 12 år 1841. Att jag förut ej fått reda på densamma berodde därpå, att Författningarna av den 16 november 1849, dit jag förut

kommit >>uppifrån<<, ej nämna något om data på tidigare kungörelser”.<sup>21</sup> Detta får antas vara grunden för den hitintills rådande uppfattningen.<sup>22</sup> Den nämnda kungörelsen stadgar följande:

Reglerna från den 27 april 1841 (no. 12) ”Kongl. Maj:ts Nådiga Kungörelse, angående huru förhållas bör, då så wäl kronans som enskildes Ångfartyg möta hwarandra; Gifven Stockholms slott den 27 april 1841”:

Wi Carl Johan, med Guds Nåde, Sweriges, Norriges, Göthes och Wendes Konung, göre weterligt: det wi, till förekommande af olyckshändelser, i afseende å Kronan tillhörige Ångfartyg, i Näder godtfunnit förordna, som följer:

§ 1 Då twänne Ångfartyg möte hwarandra i öppet farwatten, wike bägge åt styrbord.

§ 2 För seglande fartyg wike alltid Ångfartyg.

§ 3 Skulle twänne Ångfartyg möta hwarandra wid inlopp till sund, der farwattnet på ett eller flere ställen är så trångt eller grundt, att de ej kunna obehindradt passera hwarandra, utan att ombordläggning är att befara, åligge det fartyg, som har sydlig eller westlig kurs genom det trånga passet, att, när annat Ångfartyg är wid motsatta inloppet till sådant farwatten synligt, stanna machinen och icke förr lemna sin plats, än mötande fartyget passerar.

§ 4 Sker ankomsten i mörker eller mist, så att det trånga farwattnet ej kan öfwerses, bör Ångfartyg, styrande hwad kurs som helst, före inloppet gifwa sin ankomst tillkänna genom signalerande, antingen medelst kanonskott eller lanternas hissande på toppen, samt derefter inlöpa och passera i här ofwan stadgade ordning

§ 5 Wid passerande af Kanaler iakttages hwad derom serskildt föreskrifwet är.

Det alle, som wederbör, hafwe sig hörsammeligen att efterrätta. Till yttermera wisso hafwe wi detta med egen hand underskrifwit och med Wårt Kongl. Sigill bekräfta låtit. Stockholms slott den 27 april 1841.

## En reviderad uppfattning

Handels- och sjörättslagstiftningen under 1800-talet inleddes med Napoleons *Code de Commerce* (Frankrike, 1807) tätt följt av bl.a. *Código de comercio* (Spanien, 1829), *Código commercial Portuguez* (Portugal, 1833), *Wetboeck van koophandel* (Holland, 1838). Samtliga av de senare påverkades, i någon mån, av den franska lagen.<sup>23</sup> Den första halvan av 1800-talet avslutades med den engelska *Merchant Shipping Act* (1854). I Sverige tillsatte konungen år 1812 en kommitté som skulle granska sjölagen och föreslå ändringar som bättre passade tidens behov.<sup>24</sup> Vid denna tidpunkt hade såväl briter, med fartyget *Comet*, som amerikanerna, med fartyget *Clermont*, fungerande passagerartrafik med ångbåtar.<sup>25</sup> I Sverige skulle det dröja ytterligare omkring tio år innan den första ångbåten för reguljär passagerartrafik – fartyget *Amphitrite* – insattes i trafik.<sup>26</sup> I de kommitterades lagförslag *Förslag till Sjö-Lag*, färdigställt 1834 men tryckt 1836, påträffas, såvitt jag har kunnat finna, för första gången i svensk rätt särskilda väjningsregler, den s.k. styrbordsregeln. Här stadgas:

§ 177 Äro tvenne skepp under segel; då skall det, som seglar med förlig vind, vika undan för bi de vind seglare. Segla båda för bi de vind; hålle det af, som ligger för bagbordshalsar, och det till vinden, som för styrbords ligger. Ångbåt vike alltid för seglande fartyg: möter ångbåt annan; vike åt styrbord.

Till 1836 års sjölagsförslag fogades emellertid inga motiv, och det material som hitintills påträffats hos Riksarkivet är så sparsamt att några ledtrådar varifrån regeln hämtades inte går att finna. Det anges visserligen i inledningen att kommittén ”bibehållit alla sådana föreskrifter i nu gällande Sjölag, hafveri och försäkringsstadga, samt särskildte i dessa ämnen utkomne författningar [...] men derjemte har Commiteen, efter inhemtad fullständig kännedom af främmande nationers senast utgifne Sjölagar, deribland i synnerhet de Franska och Nederländska utmärka sig genom fullständighet i ämnenas omfattning, skarpsinnighet”.<sup>27</sup> Med kännedom om att Norge stiftade sina första väjningsregler genom en lagändring<sup>28</sup>, undersökte jag inledningsvis om Sverige hade tillämpat ett liknande förfarande och att befintliga väjningsregler upptagits av de kommitterade.



Så skulle inte visa sig vara fallet, men sökandet var ändå inte förgäves. I mitt letande efter ändringar i sjölagen sökte jag mig till motioner och riksdagsprotokoll och fann en motion – föranledd av kollisionen mellan *Ormen Långe* och *Föreningen* år 1830 – skriven av greven, tillika löjtnanten vid sjöartillerikåren, Otto August Cronhjelm den 17 juni 1834 hos riddare- och adeln ”i anledning av inträffade olyckor med ångfartyg”.<sup>29</sup> Vid föredragandet hos Riddarskapet och Adeln den 4 juli hade Pehr Adam Reutersvärd inlämnat ett anförande om kollisionen mellan fartygen vars syfte var att uppmuntra till stiftandet av väjningsregler.<sup>30</sup> Motionen gillades i huvudsak av samtliga stånden samt i Allmänna Besvärs- och Oeconomi-Utskottet, men förklarades ändå förfallen.<sup>31</sup> Skälet till det, var att ”Kongl. Commerce-Collegium [...] utarbetat ett förslag till författning och reglemente i ämnet, hvilket är färdigt, att underställas Kongl. Maj:ts Nådiga pröfning och sanction”.<sup>32</sup> Med anledning av Allmänna Besvärs- och Oeconomi-Utskottets uttalande kan det tyckas märkligt att det skulle behöva dröja åtta år, dvs. till 1841, innan någon förordning i ämnet utgavs.

Genom registren till Svensk Författningssamling mellan åren 1825 och 1841 påträffades ett par relevanta förordningar och kungörelser att kontrollera närmare, däribland den kungörelse som skulle visa sig innehålla den så kallade ”styrbordsregeln”, nämligen: ”*Kongl. Maj:ts Nådiga Kungörelse, angående wissa föreskrifter för Ångfartyg, som begagnas för fortskaffande af resande*” no. 17 (1837). Kungörelsen stadgar följande:

Wi Carl Johan, med Guds Nåde, Sweriges, Norriges, Göthes och Wendes Konung, gøre weterligt: det Wi, för att, å ena sidan, trygga allmänheten emot olyckshändelser genom Ångbåtsfarten, och, å den andra, icke genom allt för beswärliga controller och försigtighetsmått hindra en ytterligare tillwäxt af detta nyttiga communications-medel, funnit för godt att i afseende på Ångfartyg, som föra passagerare, till widare i Nåder förordna:

§ 1 [...]

§ 2 [...]

§ 3 [...]

§ 4 Att, då twänne Ångfartyg möta hwarandra, bägge skola wika åt Styrbord, samt att Ångfartyg alltid skall wika för seglande fartyg; och

§ 5 Att föreskrifterna i 3:dje och 4:de punkterna skola genast efter kungörandet winna tillämpning. Det alle, som wederbör, hafwa sig hörsammeligen att efterrätta. Till yttermera wisso hafwe Wi detta med Egen hand underskrifwit, och med Wård Kongl. Sigill bekräfta låtit. Stockholms slott den 28 april 1837.

Mycket tyder på att denna kungörelse är den första i nordiska länder att reglera väjningsregler för fartyg. Det är också den första i nordiska länder som ger uttryck för den så kallade "styrbordsregeln", bortsett från det svenska sjölagsförslaget från år 1836.

Trots Allmänna besvärs- och Oeconomi-Utskottets uttalande att Kommerskollegium "hafva infortrat nödige upplysningar, så väl från Vetenskapsmän inom Riket, som från de länder hvarest, såsom i England, Frankrike och Förenta Staterna af Norra America"<sup>33</sup> finns det inga entydiga uppgifter om varifrån regeln hämtats. Det har genom arkivstudier låtit sig beläggas att "Vetenskapsmän inom Riket" troligen syftar på Kungliga vetenskapsakademien, men deras material är så svårtillgängligt att några säkra slutsatser rörande deras inblandning är svåra att dra.<sup>34</sup>

I Cronhjelm's motion anförs vidare att det i England utfärdats en "parlementsact i detta ämne" den 10 oktober 1831 – som inte kunnat påträffas – samt i Frankrike en förordning den 27 maj 1830.<sup>35</sup> Den franska förordningen hänvisar visserligen till talrika andra förordningar, men ingen av dem innehåller någon uttrycklig väjningsregel.<sup>36</sup> Det kan härvid nämnas att Frankrike fick sina första uttryckliga väjningsregler lagreglerade den 23 maj 1843 och England sina först år 1846.<sup>37</sup> I sammanhanget bör emellertid påpekas att Trinity House den 30 oktober 1840 utfärdade en rekommendation<sup>38</sup> och denna rekommendation har uttryckligen legat till grund för staden Hamburgs, såvitt känt, första förordning i samma ämne.<sup>39</sup>

Amerikansk litteratur erbjuder inte, såvitt känt av undertecknad, någon entydig uppgift om deras första förordning. Arnold skriver 1822: "[w]hen two vessels are running towards each other, and are very close before they are perceived, the vessel having the starboard tacks on board ought to keep the wind, and that on the larboard tack to keep away. If this become a universal rule, [min understrykning] it will save many vessels, and the lives on board".<sup>40</sup> Detta kan tolkas på åtminstone två sätt: endera fanns inte några regler alls eller också fanns en amerikansk regel och Arnold ansåg att den borde adopteras på flera håll. Arnold fortsätter emellertid: "[t]his rule is

# FÖRSLAG

TILL

## S J Ö - L A G.

STOCKHOLM, 1837.

Tryckt hos P. A. NORSTEDT & SÖNER, Kongl. Boktryckare.

— 56 —

gods af högre konstvärde, eller penningar, och vid inlastningen, eller i god tid före spökastet, för skepparen det ej uppgifvit; stånde sin egen skada.

### V. CAP.

#### Om skada genom skeppys segling eller drifning på ett annat.

177 §.

Äro tvenne skepp under segel; då skall det, som seglar med förlig vind, vika undan för hi de vind seglare. Segla båda för hi de vind; hålle det af, som ligger för bagbordshalsar, och det till vinden, som för styrbords ligger. Ängbåt vike alltid för seglande fartyg; möter ängbåt annan; vike åt styrbord. Sker skada å det andra skeppet genom stötning eller påsegling, och kan den skeppare, som vika bordt, ej visa trängande nöd; gifve full ersättning ut. Är vårdslöshet och försummelse å båda sidor; drage hvar sin skada. Kan ej någonderas vållande med visshet utrönas; då fördelas skadan, skeppen emellan, såsom gemensam, i förhållande till hvardera skeppets värde.

178 §.

Varder skepp, som förtöjdt, eller för ankar liggande är, af ett seglande skadadt; då skall det seglande skeppet ersätta det andras skada, och draga sjelf sin egen. Sker det af rätt våda; dragen båda skeppen skadan gemensamt, efter hvarderas värde.

179 §.

said to be strictly adhered to by English vessels, though it is not many years since I have heard it mentioned”, vilket väl torde förstås så att det inte varit en regel som kommit från USA till Europa, utan snarare från Europa till USA, men detta förblir en gissning.<sup>41</sup>

Det bör härvidlag anmärkas att Lübeck redan år 1825 infört explicita väjningsregler genom en förordning.<sup>42</sup> Vidare kan anmärkas en kommittérapport från engelska House of Commons den 14 oktober 1831 som stadgar: ”[y]our Committee, although not prepared to recommend any present Legislative Enactments on the following points”<sup>43</sup> och sedan ”[t]hat it should be generally understood that, whenever two Steam Vessels find themselves unexpectedly near each other 'Stem on', both Vessels are to put their Helms a-starboard, unless there be some evident cause to prevent it; and if the Vessels be not directly 'Stem on' to each other, their Helms should be only altered so as to make hem sheer from each other”.<sup>44</sup> Frågeställningen tas åter upp år 1836 i en förnyad utredning och de kommitterade anför, syftande på 1831 års utredning, att: “the Report which they laid before the House they expressed their opinion of the necessity of establishing some regulations, which they briefly suggested; these, however, have never been adopted [...] [w]ith sailing vessels the rule which has been laid down and admitted in courts of law, viz., that, when two vessels meet upon contrary tacks, the one on the larboard tack shall bear up, and that upon the starboard tack shall keep her wind, has been attended with the best effect”<sup>45</sup> Slutligen anføres att: “rules upon this subject have been laid down, and are enforced, in the Firth and River of Clyde”.<sup>46</sup> Dessa regler har dessvärre inte heller kunnat återfinnas och möjligen är det en av dessa som utfärdats den 10 oktober 1831. Sammanfattningsvis kan påpekas att någon säker reception av väjningsreglerna i Sverige inte går att finna, även om det, såvitt jag kunnat finna, går att utesluta att regeln kommit från förordningar i Frankrike eller England. Vad beträffar Nederländerna, tycks det inte ha funnits några nedtecknade väjningsregler före 1845.<sup>47</sup> Huruvida det funnits en förordning i USA får nog även framledes betraktas som osäkert.

Tillämpades väjningsreglerna före år 1837?

Det är givetvis en möjlighet att särskilda väjningsregler lärdes ut vid navigationsskolorna innan de nedtecknats. Navigationsskolorna har en lång historia och omkring 1600-talet märks ett allt större intresse för att utbilda blivande sjöbefäl.<sup>48</sup> Som tidigare anmärkts, torde det i Sverige emellertid inte ha funnits några explicita väjningsregler vid denna tid: segelfartygen höll antagligen undan för varandra efter bästa förmåga. Det var först genom Kongl. Maj:ts förnyade nådiga reglemente för navigationsskolorna i riket (1877) som ett explicit stadgande infördes om att sjökaptener skulle lära sig "förordningen om hvad å fartyg iakttagas bör för undvikande af ombordläggning".<sup>49</sup> Detta kan emellertid inte användas som bevis för att väjningsregler inte lärdes ut tidigare. I 1841 års reglemente för navigationsskolorna anförs nämligen att "författningar, som med sjömannayrket äga gemenskap" skall läras ut,<sup>50</sup> men inte heller det ger särskilt mycket ledning i frågan. Det finns två metoder för att undersöka huruvida sjövägsregler lärdes ut vid navigationsskolorna före år 1877: endera kan undersökas huruvida navigationsskolornas litteratur innehöll något om väjningsreglerna eller så kan eventuellt bevarade skrivelser som sjöbefälsstuderanden författat kontrolleras. I denna artikel har jag blott haft möjlighet att fokusera på den förra metoden.

Att kontrollera sjöbefälsskolornas litteratur måste ske i två steg. Först kontrolleras vilken litteratur som överhuvudtaget fanns att tillgå och senare vilken litteratur som faktiskt användes. I akt och mening att besvara den förra frågeställningen har befintliga bibliografier<sup>51</sup> granskats och för det senare har *Navigationsskolornas Historia* (1941) använts.<sup>52</sup> Inte i någon av de böcker som kontrollerats förekom emellertid något stadgande om väjningsregler och den svårare frågan om vilka böcker som *faktiskt* användes vid skolorna behöver därför inte närmare utredas. Bristen på en sammanfattning av sjörättsliga förordningar påtalades vid föredragningen av Lag- och Ekonomi-Utskottets Betänkande (no. 148, 1823) inför borgarståndet där Jonas Ullberg yttrade – och Johan Hagander instämde – att "ett Sammandrag göres af Sjö-Lagen och alla dertill hörande eller demed sammanhängande Författningar, hvilka tjena Skeppare till efterrättelse. En sådan har nu alltför många och vidlyftiga Författningar att genomläsa, för att kunna

inhämta vad han i och för sitt yrke behöfver derutur känna”.<sup>53</sup> Lagutskottet genmålde att ”enär detta ämne utgör en nu väckt Motion, som icke förut blifvit till Utskotten remitterad, Utskotten anse sig icke böra i pröfning deraf ingå; och då Utskotten i öfrigt af anmärkningarne funnit skäl att förändra deras förra Utlåtande, hvilket jemvä af de trenne öfrige RiksStånden, enligt ankomne ProtocolsUtdrag, blifvit bifallet; så få Utskotten å nyo vördsammeligen hemställa detsamma till Vällofl. BorgareStåndets pröfning”.<sup>54</sup> Vid denna tidpunkt synes den senast tryckta versionen av sjölagen alltjämt varit den från 1785 och någon sammanfattning av ämnesrelevanta förordningar, annan än Danckwardts<sup>55</sup>, som trots sin titel endast innehåller en begränsad del av relevanta författningar, tycks inte ha utkommit.

Vad som talar för att väjningsreglerna inte lärdes ut ens när de väl stiftats är att varken 1837 års kungörelse eller 1841 års förordning nämns i den sammanställning som Pehr Johan Högfeldt – läraren vid sjöbefälsskolan – gör i sin bok *Författningar, som med Sjömannayrket äga gemenskap till bruk för Navigationsskolornas elever*.<sup>56</sup> Å andra sidan kan avsaknaden lika gärna tolkas så att de grundläggande sjövägsreglerna varit kända sedan länge, att de var en självklarhet och att behovet av att lära ut dem först uppstod när de genom 1863 års ändringar blifvit mer komplexa. För egen del tror jag emellertid att svaret till största del är ett annat: det är omkring år 1880 som ångbåtstonnaget i inrikestrafik är lika stort som segelfartygstonnaget i inrikestrafik<sup>57</sup> och det är först då ett verkligt problem uppkommit genom kollisioner emellan fartyg. Möjligen trodde man sig råda bot på det problemet genom att bättre utbilda sjöbefälen. Även detta måste emellertid betraktas som kvalificerade gissningar.

Det påstås från flera håll att sjövägsreglerna skall ha tillämpats som ”sedvänja”, men det har inte gått att belägga denna sedvänja med något tillgängligt material. Även en sedvänja torde uppstå ur någonting och därefter rimligen ha spridits mellan sjöfarare. En framkomlig metod för att försöka belägga påståendet torde möjligen vara att kontrollera tidiga tidningsartiklar angående sammanstötningar mellan fartyg och att kontrollera huruvida rättspraxis omnämner regeln. Att väjningsregler uppenbarligen inte alls nämns i nautisk eller rättslig litteratur före 1830 talet tyder på att några särskilda sedvänjor inte funnits utan att segelfartygen vände ”med vinden” så som det faller sig ”naturligt” och att trafiken i trängre utrymmen som ka-

naler och hamnar inte normalt vållade några större bekymmer. Beträffande rättspraxis har uppgiften varit svår. Publicerad rättspraxis rörande fartygskollisioner före år 1837 är svår att finna och jag har inte haft möjlighet att söka praxis i arkiven för denna artikel.<sup>58</sup>

Beträffande tidningsartiklar har (genom en hänvisning i Cronhjelmns tidigare omnämnda motion) en artikel i *Journalen* (1824 – 1837, tidigare under andra namn) den 15 november 1830<sup>59</sup> påträffats där det påpekas att Hammarsten, som var befälhavare ombord på Ormen Långe, "[...] enligt wanliga regler både till lands och till sjös höll [...] ganska riktigt först till wenster, eller, som det heter på sjömansspråket, styrbord; men då han förnam, att Föreningen icke wika å sido, swängde han om, och höll höger, eller badbord".<sup>60</sup> Det bör här nämnas att "höll först till vänster" i det här fallet antagligen innebär att Hammarsten tryckte rodret mot vänster, och alltså girade styrbord. I sammanhanget kan påpekas att Sverige endast tillämpat "högertrafik" på land emellan åren 1718 och 1734, varefter "vänstertrafik" åter tillämpades.<sup>61</sup> Det torde möjligen kunna förstås så att "wanliga regler" innebärande att fartyg skulle hålla styrbord fanns innan samma regler kodifierades genom 1837 års kungörelse. Vad uppstod då dessa fråg? Hos Marsden anförs att "[i]n The Resolution, of the year 1789, the rule is said to have been framed by Lord Howe seven or eight years previously" syftande på att babords halsar väjer för styrbords halsar.<sup>62</sup> Dessa regler syftar emellertid på något annat, nämligen på ett visst fartygs skyldighet att väja och inte på *hur* fartyget skall väja och frågan måste därför komma att kvarstå. Jag har i vart fall inte lyckats finna något definitivt svar.

#### Avslutande anmärkningar

I artikeln har påvisats att formella väjningsregler till sjöss funnits något längre än vad som tidigare antagits och nedtecknade väjningsregler har således existerat i gällande svensk rätt åtminstone sedan 1837. Till 1836 års sjölagsförslag, färdigställt på hösten år 1834, fogades visserligen inga motiv, men redan här anförs att ångfartyg bör "vika mot styrbord". Mot bakgrund av att trafiken på land tillämpade vänstertrafik framstår denna sjörättsliga regel som egendomlig och torde kunna betecknas som ett argument för

stödande av utländsk reception. Jag har med undantag av Skottland och möjligen USA kunnat övertyga, om än inte försäkra, mig om att inget av de länder som nämns (Frankrike, England, USA och Nederländerna) haft nedtecknade regler före 1837. Trots att Kungliga vetenskapsakademiens protokoll varit tillgängliga har de visat sig alltför svårsläsliga. Det intryck jag fått är emellertid att dessa i första hand innehåller ställningstaganden till själva ångmaskinens säkerhet. Den äldsta förordning innehållandes väjningsregler som påträffats under arbetet med denna artikel är den från Lübeck (1825) och även om denna kunnat vara förebild till den svenska förordningen tolv år senare, finns inte några godtagbara bevis för den saken. Kanske skulle en utvidgad sökning i kommerskollegiets arkiv hos Riksarkivet kunna erbjuda ett bättre lösningsförslag. Frågan om huruvida väjningsreglerna lärdes ut vid sjöbefälsskolorna är ovisst, åtminstone fram till 1877 då de uttryckligen infördes i utbildningskraven. Osäkert är också förefintligheten av en allmänt vedertagen sedvänja: några sådana bevis har inte varit möjliga att finna. Åtskilliga frågor återstår således att besvara.

## Summary

The purpose of this article is to update the general understanding of when the rule of the nautical road [sjövägsregler] was first adopted in Sweden, which up to now has been dated to 1841 in academic discourse. Evidence in this article, however, shows that the committee for renewal of the Swedish maritime code had already introduced the 'starboard-rule' in 1834. Although the committee's proposal was not, after extensive redrawing, adopted until 1864, there was a royal decree – regulating the rule of the nautical road – made into applicable law in Sweden as early as 1837. The only regulation found outside of Swedish territory, applicable prior to that time and having similar content, is a royal decree issued in Lübeck (Germany) in 1825. In addition to studying Swedish and German regulations, the article reviews regulations issued by Norway, Denmark, USA, UK, The Netherlands and France. There is a report on pilotage from the UK, stating that "*rules upon this subject have been laid down, and are enforced, in the Firth and River of Clyde*", which may pre-date the aforementioned but



these rules have not been found. In Sweden, it was not made mandatory for master mariners to learn the rules of the nautical road until 1877. Although the author of this article has tried to find evidence for a generally applied custom prior to 1877, no such evidence could be traced. There are indeed indications of a generally applied custom, but this still needs further research to be satisfactory proven.

Litteratur- och källförteckning

*Offentligt tryck: lagar, förordningar och kungörelser – svenskt och utländskt*

Sweriges Rijkets Siö-Lagh. Stockholm 1667.

Kongl. Maj:ts Siö-Articlar. Stockholm 1685.

Kongl. may:tz nådige förordning angående påstwäsendets och gästgifwer-nes sammanfogande; Gifwen Lund d. 10 februarii 1718. Stockholm 1718. Särtryck.

Kongl. Maj:ts Giästgifware-Ordning, öfwersedd, förnyad och förbättrad wid Riksdagen uti Stockholm, åhr 1734 (1734), publicerad i *Samling, hwaruti äro under Allmänna Lagens Balkar, Capitel och Paragrapher Uptagne til efterlefnad nu gällande Författningar och Stadgar*. Stockholm 1807.

Kongl. Maj:ts Försäkrings- och Hafweri-Ordning. Stockholm 1750.

Kongl. Maj:ts Förnyade Hamn-Ordning, Gifwen Stockholm i Råd-kamma-ren then 24 Januari 1771 och Hamn-Ordning, För alla från inn-och utrikes orter hit till Staden ankommande Swenske och främmande Skeppare. Stockholm 1822.

Ordonnance du Roi relative aux Bateaux á vapeur (2 april 1823), pu-blicerad i Bulletin des lois, 1823/01 (T16,SER7,N579) à 1823/06 (T16,SER7,N614), s. 306-308.

Ordonnance du Roi portant Règlement sur les Machines à feu à haute pression (29 oktober 1823), publicerad i Bulletin des lois, 1823/07 (T17,SER7,N615) à 1823/12 (T17,SER7,N649), s. 330-333.

Bekanntmachung (no. 23, 9 nov. 1825) wonach sich alle Schiffer und Schiffsleute, wie auch die Führer von Prähmen und Böten zu richten haben (1825), publicerad i Sammlung der Lübeckischen Verordnungen und Bekanntmachungen. Vierter Band, Lübeck 1826, s. 78f.

Ordonnance du Roi contenant des dispositions relatives aux chaudières des machines à vapeur à basse pression (25 maj 1828), publicerad i Collection complète des lois, décrets, ordonnances, réglemens et avis du Conseil d'État, Tome 28, Edition 2 / par J.-B. Duvergier, s. 118-119.

Ordonnance du Roi qui prescrit des mesures de précaution à l'égard des chaudières à vapeur destinées aux établissemens publics ou industriels (25 mars 1830), publicerad i Collection complète des lois, décrets, ordonnances, réglemens et avis du Conseil d'État, Tome 30, Edition 2 / par J.-B. Duvergier, s. 25-26.

Instruction pour l'exécution des ordonnances royales concernant les bateaux à vapeur, et pour la rédaction des réglemens particuliers dans chaque department approuvée, le 27 mai 1830, par le Ministre des travaux publics (1830), publicerad i Circulaires, instructions et autres actes émanés du Ministère de l'intérieur, ou relatifs à ce département, Seconde édition. Tome 6 (1826/1830) cote 8- LF132- 6 (A), s. 338-355.

Directionens öfwer Södertälje Canal- och Sluss-Werk Kungörelse (1840:16) angående förnyad Taxa för Södertälje Canal- och Slussfart, jemte hwad derwid i öfrigt bör iakttagas (1840), särtryck.

Navigation of Steam Vessels, 1 W. Rob. 488, omtryckt i English Reports, Vol. 166, 1840, s. 654f.

Bekantmachung, betreffend die Regeln über das gegenseitige Ausweichen von Dampfschiffen (1841), särtryck.

Kongl. Maj:ts Nådiga Kungörelse (SFS no. 12), angående huru förhållas bör, då så wäl kronans som enskildes Ångfartyg möta hwarandra; Gifven Stockholms slott (1841).

Kongl. Maj:ts Nådiga Reglemente (SFS no. 14) för de Navigations-skolor, som på allmän bekostnad komma att inrättas (1841).

La construction et l' employ des bateaux á vapeur qui naviguent sur les fleuves et rivières sont assujettis aux dispositions suivantes (1843), Recueil de lois, ordonnances, décrets, réglemens et circulaires concernant les différents services du Ministère des Traveux Publics, 1841 (T5,SER1)-1847, s. 174-185 och s. 238-244.

Steam Navigation Act (1846), publicerad i 9 & 10 Vict (1846) c. 100.

Lov angaaende Regler for Styrning til Forebyggelse af Sammenstod mellem Fartøier af 28. September 1857, med vars stöd Plakat om Styrningsregler (1858) utfärdades.

Kongl. Maj:ts förnyade nådiga reglemente för navigationsskolorna i riket (SFS 1877:21).

1910 års Brysselkonvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning (publicerad i SÖ 1913:12, implementerad genom Lag (1912:326) om ändring i vissa delar av sjölagen).

*Offentligt tryck: förarbeten, protokoll, motioner, etc. – svenskt och utländskt.*

Borgarståndets protokoll (1823 - IV) s. 518-519.

Lag- och Ekonomi-Utskottens betänkande (no. 148) i väckt fråga om Sjö-Lagens öfverseende m.m (1823, i Bilagor till borgarståndets protokoll (1823 – VII)).

Riksens Höglofl. Ständers Lag- samt Allmänna Besvärs- och Ekonomi-Utskotts Utlåtande (no. 230) öfver anmärkningar vid Utskottens Betänkande no. 148, angående SjöLagens öfverseende m.m. (1823, i Bilagor till borgarståndets protokoll (1823 – VII)).

Report from the Select Committee on Steam Navigation, together with the minutes of evidence and an appendix and index (1831).  
Kungliga vetenskapsakademien, Protokoll, SE/SVAR/KVA-111010001/A/32 (1832), s. 14ff, 76ff, 113ff samt 123ff.

Motion till Riddarskapet och Adeln, Tisdagen den 17 juni 1834, s. 253-261.

Föredragning hos Riddarskapet och Adeln den 4 juli 1834, s. 130-131.

Utlåtande (no. 130), i anledning af väckt motion om utfärdande af en författning till förekommande af olyckshändelser vid Ångbåtsfart (avgivet av Allmänna Besvärs- och Oeconomic-Utskottet den 7 oktober 1834) (1834).

The Commissioners appointed to inquire into the laws and regulations relating to pilotage in the United Kingdom (1836).

Förslag till Sjö-Lag (1837).

Kgl. Prp. til Lov. Ang. Signaler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Skibe (4 D, no. 44) (1854).

Kungl. Maj:ts nådiga proposition (no. 26) till Riksdagen med förslag till lag om ändring i vissa delar av sjölagen samt till lag om ändrad lydelse af 1 § i lagen den 12 juni 1891, innefattande vissa bestämmelser om sjöfynd; gifven Stockholms slott den 26 januari 1912.

*Litteratur – svensk och utländsk*

af Trolle, C. E., "De internationella sjövägsreglerna" i *Tidskrift i Sjöväsendet*, 1881, s. 215-240.

Arnold, Thomas, *The American Practical Lunarian and Seaman's guide*. Philadelphia 1822.

Bagger, Alban, *Styrningsregler till sjös*. Göteborg 1886, 1897, 1904, 1910.

Björkestam, Sven, *Svenskt skeppsbyggeri under 1800-talet*. Göteborg 1989.

Blom, G. & Nickelsen, N., *Sjøveisreglerna*. Kristiania 1906.

Bring, Samuel, *Svenskt boklexikon 1700-1829: Rättegångshandlingar*. Uppsala 1958.

Dahlström, Joh. N., *Den svenska privata sjörätten*. Stockholm 1882.

Danckwardt, Gustaf Magnus, *Sammandrag af gällande Författningar rörande Handtwerkerier och Manufacturer samt In- och Utrikes Handel och Sjöfart, med dertill hörande Tullverk samt Lots- och Båkinrättning; så ock andra dermed gemenskap ägande samt till Commerce-Collegii befattning hörande ämnen*. Stockholm 1823.

Deperthes, Jean Louis Hubert Simon, *Historier om skeppsbrott, eller samling af märkvärdiga beskrifningar om skeppsbrott, vinterliggningar, eldsvådor och andra olyckshändelser till sjös I-III*. Örebro 1818-1819.

Gault, Simon, et al., *Marsden on Collisions at sea*. London 2003.

Grönfors, Kurt, "Sjörättens Kollisionsansvar", *AfS*, Bind 12. Oslo 1975, s. 327-367.

Hallanger, Fr. & Hagerup, Francis, *Den norske Søret*. Christiania 1881.

Hambro, C. F., *Den privata sjörätten*. Stockholm 1870.

Hornborg, Erik, *Segelsjöfartens historia*. Stockholm 1948.

Högfeldt, Pehr Johan, *Författningar, som med Sjömannayrket äga gemenskap. Till bruk för Navigations-skolornas elever sammandragna af Per Johan Högfeldt*. Stockholm 1855.

Jarl, Birger, "Ångbåtarna på Uppsala. En översikt över seglationerna före 1890", *Uppsala Fornminnesförenings årsbok*, 1946, s. 125-155.

Kreüger, J. "Sjörättsliga studier – IV. Ombordläggning", *Naumanns Tidsskrift*, 1881, s. 385-392.

Lindsay, William Schaw, *History of Merchant Shipping and Commerce*, Bd. IV. London 1965.

Möller, Axel, *Erstatningsansvaret ved Skibssammenstød*. København 1914.

Pohjanpalo, Jorma, *Människan och världshaven*. Stockholm 1972.

Prien, Richard, *Der Zusammenstoss von Schiffen*. Berlin 1899.

Rasmussen, Henrik, "Fra oldtidens søret til vore dages søvejsregler", *Handels- og Søfartsmuseets Årbog*, 1996, s. 94-118.

Schumburg, Arnold, *Om lanternor och styrningsregler m.m. jämte historik*. Stockholm 1923.

Traung, Olof, *Navigationsskolornas historia*. Göteborg 1941.

Schmidt, Carl Christian, *Juridiskt Arkiv*. Christianstad 1830-1862.

Utan angiven författare, *Förteckning på de fläste skepps-förnödenheter*. 1831.

Utan angiven författare, *Förteckning på de fleste Skepps-Förnödenheter för seglande Handelsfartyg*. 1852.

#### Övriga tryckta källor

Owen, Samuel, annons i *Stockholms Dagligt Allehanda*, 7 september 1818.

Författare okänd (men noggrant efterforskad av mig), "Sannfärdig Berättelse om Ångfartygen Föreningens och Ormen Långes sammanstötning mot hwarande den 17 sistlidne September, jemte några, i anledning häraf, föranledda Reflektioner om Ångfartyg i allmänhet", *Journalen*, 15 november 1830, s. 2-5.

## Noter

- <sup>1</sup> Sveriges Rijkets Siö-Lagh (1667), Siöskade Balk, VIII kap. ingressen samt 6 §.
- <sup>2</sup> Op. cit., Siöskade Balk, VIII kap. ingressen samt 1, 5 §§.
- <sup>3</sup> Op. cit., Siöskade Balk, VIII kap. ingressen samt 2-3 §§.
- <sup>4</sup> Op. cit., Siöskade Balk, VIII kap. ingressen samt 7 §.
- <sup>5</sup> Sjö-Articlar (1685) titel XVIII "Om SeglationsOrdningen och Flåttans tilsamman hållande", se närmast §§ 112-118 och särskilt § 115.
- <sup>6</sup> Op.cit. förordet: "Wij befallom förthenskul här med alle i gemen / så wäl som hwar och en i synnerhet / men särdeles them som under Wår Flåtta och Siömacht höra och lyda / så högre som lägre / at the thesse Wåre Siö-Articlar och bifogade Förordningar / som på främste bladet anteknade finnas / sig til underdånig och hörsam rättelse ställa och fulkomligen efterlefwa".
- <sup>7</sup> Försäkrings- och Hafweri-Stadga (1750), art. VIII 1 §, jfr 8 §.
- <sup>8</sup> Op. cit., art. VIII 2, 6 §§.
- <sup>9</sup> Op. cit, art. VIII 11 §.
- <sup>10</sup> Op. cit., art. VIII 3 §.
- <sup>11</sup> Se 1910 års Brysselkonvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om fartygs sammanstötning (publicerad i SÖ 1913:12), bl.a. implementerad i nuvarande sjölag (1994:1009) 8 kap. 1 §, se närmare Prop. (1912:26).
- <sup>12</sup> Hambro (1870), s. 302: "Lika med våda blef det vanligen ansedt, när skadan var förorsakad genom vållande å båda sidor, i det äfven härvid en fördelning af densamma egde rum" och Dahlström (1882), s. 390: "Då man å ömse sidor varit vållande till sammanstötning mellan fartyg har den gemensamma skadan uti äldre sjölagar fördelats på båda fartygen, antingen så att hvardera fått draga hälften deraf eller deltagit i densamma i mån af sitt värde. Men nyare sjölagar hafva hyllat samma grundsats som vår, eller att båda fartygen draga hvar sin skada".
- <sup>13</sup> Jfr Gault (et al.) (2003) s. 131.
- <sup>14</sup> Se Kreüger (1881), s. 385 samt Möller (1914), s. 8-17 och Lindsay (1965), IV s. 134. Det kan vidare nämnas att det generellt är svårt att finna äldre berättelser om kollisioner emellan fartyg: i exempelvis Deperthes (1818-1819) återfinns inte en enda historia rörande sammanstötning.
- <sup>15</sup> Angående konsekvenserna av kollisionerna, jfr dock: Arnold (1822), s. 310 där det anförs: "When two vessels are running towards each other, and are very close before they are perceived, the vessel having the starboard tacks on board ought to keep the wind,



and that on the larboard tack to keep away. If this become a universal rule, it will save many vessels, and the lives on board" (understruket av mig).

<sup>16</sup> Kongl. Maj:ts Förnyade Hamn-Ordning, Gifwen Stockholm i Råd-kammaren then 24 Januari 1771 och Hamn-Ordning, För alla från inn-och utrikes orter hit till Staden ankommande Swenske och främmande Skeppare, Gifwen Stockholm den 23. April 1822;

<sup>17</sup> Se t.ex. Directionens öfwer Södertälje Canal- och Sluss-Werk Kungörelse (1840:16) angående förnyad Taxa för Södertelje Canal- och Slussfart, jemte hwad derwid i öfrigt bör iakttagas, Art III, Reglor, 5 § 2 st.

<sup>18</sup> Se också Grönfors (1975) s. 328.

<sup>19</sup> Bagger (1886), s. 3.

<sup>20</sup> Talet publicerades sedermera i Tidskrift i Sjöväsendet, se af Trolle (1881) s. 219.

<sup>21</sup> Schumberg (1923) s. 27.

<sup>22</sup> Se senast – med åberopande av Schumberg (1923) – Rasmussen (1996) s. 105. Se dock också Hornborg (1948) s. 433f som anför att "allmänt erkända regler icke existerade".

<sup>23</sup> Hallanger & Hagerup (1881) s. 388ff.

<sup>24</sup> Förslag till Sjö-Lag (1837), s. III – jag har dessvärre ännu inte kunnat påträffa "kommittédirektivet".

<sup>25</sup> Lindsay (1965) s. 63ff, 78 och 130f.

<sup>26</sup> "Som jag den 19 dennes, med mitt Ång-Machines-Fartyg reser till Wästerås Marknad, och ärnar wara här åter till d. 26 dennes, för att sedan d. 30 resa till Upsala Marknad, får jag gifwa tillkänna att Passagerare mottages emot 6 Rd. Banko Person för fram och återresan till Wästerås, och 5 Rd. Banko för fram- och återresan till Upsala", skriver Samuel Owen i Stockholms Dagliga Allehanda den 7 september 1818: detta antas vara den första passagerarresan, se närmare Jarl (1846) s. 127f och Pohjanpalo (1972) s. 115.

<sup>27</sup> Förslag till Sjö-Lag (1837), s. IV.

<sup>28</sup> Genom Kgl. Prp. til Lov. Ang. Signaler til Forebyggelse af Sammenstød mellem Skibe 4 D, no. 44 (1854) – och sedermera Lov angaaende Regler for Styrning til Forebyggelse af Sammenstod mellen Fartoiere af 28. September 1857, med vars stöd Plakat om Styrningsregler (6 Mars 1858) utfärdades. Det fanns visserligen tidigare väjningsregler i särskilda sammanhang, dock inte tidigare än 1849. Se närmare, Blom & Nickelsen (1906) s. 5ff.

<sup>29</sup> Motion till Riddarskapet och Adeln Tisdagen den 17 juni 1834.

<sup>30</sup> Föredragning hos Riddarskapet och Adeln den 4 juli 1834.

<sup>31</sup> Allmänna besvär- och Oeconomic-Utskottets Utlåtande N:o 130 (1834).

<sup>32</sup> Ibid.

<sup>33</sup> Ibid.

<sup>34</sup> Kungliga vetenskapsakademien, Protokoll, SE/SVAR/KVA-111010001/A/32 (1832) s. 14ff, 76ff, 113ff samt 123ff.

<sup>35</sup> Instruction pour l' exécution des ordonnances royales concernant les bateaux à vapeur, et pour la rédaction des réglemens particuliers dans chaque department approuvée, le 27 mai 1830, par le Ministre des travaux publics.

<sup>36</sup> Ordonnance du Roi relative aux Bateaux à vapeur (2 april 1823), Ordonnance du Roi portant Règlement sur les Machines à feu à haute pression (29 oktober 1823), Ordonnance du Roi contenant des dispositions relatives aux chaudières des machines à vapeur à basse pression (7 juni 1828), Ordonnance du Roi qui prescrit des mesures de précaution à l' égard des chaudières à vapeur destinées aux établissemens publics ou industriels (8 april 1830).

<sup>37</sup> Se La construction et l' employ des bateaux à vapeur qui naviguent sur les fleuves et rivières sont assujettis aux dispositions suivantes (23 maj 1843) respective Steam Navigation Act (28 augusti 1846).

<sup>38</sup> Se Navigation of Steam Vessels (1840) och vidare hos Gault (et al) (2003) s. 132f.

<sup>39</sup> Se för Hamburg: Bekantmachung, betreffend die Regeln über das gegenseitige Ausweichen von Dampfschiffen (2 Januar 1841) där det anför: "Da bei der fortwährend zunehmenden Dampfschiffahrt auf der Elbe die Feststellung einer bestimmten und allgemeinen zu befolgenden Regel über das gegenseitige Ausweichen der Dampfschiffe zur Verhütung von Unglücksfällen dringend erforderlich scheint, so wird hierdurch, in Uebereinstimmung mit dem von dem Trinity-House in London unter'm 30 October 1840 publicirten besfalligen Regulativ, zur Anweisung und Nachachtung für die jenen, denen die Führung von Dampfschiffen auf der Elbe unterhalb Hamburg anvertraut ist, Folgendes bekannt gemacht" (understruket av mig). Se för Lübeck: Bekanntmachung, betreffend die in England erlassenen Vorschriften über das Ausweichen der sich begegnenden Schiffe (3 Dezember 1840).

<sup>40</sup> Arnold (1822) s. 310.

<sup>41</sup> Ibid.

<sup>42</sup> Bekanntmachung (no. 23, 9 nov. 1825) wonach sich alle Schiffer und Schiffsleute, wie auch die Führer von Prähmen und Böten zu richten haben – påträffad genom Prien (1899) s. 195.

<sup>43</sup> Report from the Select Committee on Steam Navigation (1831) s. 5.

<sup>44</sup> Op. cit. s. 6.

<sup>45</sup> The laws and regulations relating to pilotage (1836) s. 13.

<sup>46</sup> Ibid.

<sup>47</sup> Prien (1899) s. 193.

<sup>48</sup> Traung (1941) s. 11ff.

<sup>49</sup> Kongl. Maj:ts förnyade nådiga reglemente för navigationsskolorna i riket (1877:21) § 22.

<sup>50</sup> Kongl. Maj:ts Nådiga Reglemente för de Navigations-skolor, som på allmän bekostnad komma att inrättas (1841:14), 19 § som stadgar: "Författningar, som med sjömannayrket äga gemenskap: a) Den del af Sjölagen, som angår befälhafwarens och besättningens rättigheter och skyldigheter; b) Tull- och Seglationsförfattningar; c) Haveri- och Wexel-Stadga; d) Karantäns-författningarne.

<sup>51</sup> Förteckning på de fläste skepps-förnödenheter (1831) anges inte någon annan sammanfattning och i Förteckning på de fleste Skepps-Förnödenheter för seglande Handelsfartyg (1852)

<sup>52</sup> Traung (1941).

<sup>53</sup> Borgarståndets protokoll (1823 - IV) s. 518.

<sup>54</sup> Laguskottets betänkande no. 230.

<sup>55</sup> Danckwardt (1823).

<sup>56</sup> Högfeldt (1855) – boken finns hos Kungliga Biblioteket i Stockholm. Det bör kanske påpekas att det är osäkert huruvida denna bok verkligen kom navigationsskolornas elever tillgodo då det med blyerts på bokens tredje sida anmärkts att "[e]ndast två ark blefvo Tryckta och Två ark uppsatta i korrektur då Högfeldt dog och arbetet avstannade".

<sup>57</sup> Björkestam (1989) s. 29.

<sup>58</sup> Beträffande svensk rätt kan nämnas att ingen av de tidiga utgåvorna av *Juridiskt Arkiv* (1830-1862) innehåller någon dom avseende kollisioner fartyg emellan. Inte heller i Bring, *Svenskt boklexikon 1700-1829: Rättegångshandlingar* (1958) har någon sådan dom kunnat påträffas.

<sup>59</sup> Sannfärdig Berättelse om Ångfartygen Föreningens och Ormen Långes sammanstötning mot hwarande den 17 sistlidne September, jemte några, i anledning häraf, föranledda Reflektioner om Ångfartyg i allmänhet (Journalen, 15 nov. 1830 s. 2-5).

<sup>60</sup> Jag har inte lyckats klarlägga vem artikelns författare, förkortningen "R-d", är. Med blyerts står "Reutersvärd" antecknad, men jag har inte förmått verifiera vem denne skulle ha varit, trots att det enligt artikeln framkommer att han eller hon varit ombord på Ormen Långe då olyckan inträffade. Det bör emellertid anmärkas att Pehr Adam Reutersvärd var den som varskodde om artikeln till utskottet (se den 4 Juli 1830, s. 130f).

<sup>61</sup> Se § 24 i Kongl Maj:ts Förordning (10 februari 1718) angående Postväsendets och Gästgifveriernas sammanfogande som emellertid ändrades genom § 23 i Kungl. Maj:ts Gästgivareordning (12 december 1734).

<sup>62</sup> Gault (et al) (2003) s. 131.