

2026-09-13

American Bureau of Shipping (ABS) – lite historik. Del 2 expansionen.

I ett tidigare inlägg har vi berättat om framväxten av American Bureau of Shipping (ABS) från de trevande stegen 1857 som *New York Marine Register* via *American Lloyds* och *American Ship owners Association* fram till namnbytet 1898 till *American Bureau of Shipping*.

År 1900 hade ABS blivit det dominerande klassningssällskapet för fartyg försäkrade på amerikanska ostkusten. Men det betydde egentligen inte mycket med tanke på tillståndet inom den amerikanska sjöfartsnäringen. Efter inbördeskriget hade den mer eller mindre gått i stå. Innan kriget hade amerikanskflaggade fartyg hanterat nästan 70 % av USA:s utrikeshandel men 1900 hade denna andel sjunkit ned till bara 8 %. Dessutom hade varvsindustrin med sina tidigare framgångsrika segelfartyg byggda av trä teknologiskt hamnat på efterkälken medan man i Storbritannien för den transoceana sjöfarten sedan en lång tid tillbaka gått över till järn- och stålfartyg och framför allt ångfartyg.

ABS:s organisation bestod vid seklets början bara av sex heltidsanställda personer. VD för verksamheten var samtidigt VD för Atlantic Mutual Insurance vilket gjorde en del konkurrerande försäkringsbolag tveksamma till att rekommendera ABS. Andra stora klassning sällskap aktiva på den amerikanska marknaden var Lloyds Register och Bureau Veritas som konkurrerade hårt med ABS och vars klassningar kanske hade en högre status internationellt.

Förslag kom upp om ett samgående med det då tio gånger större Lloyds Register men det blev tummen ned från London. År 1908 tog man över *the United States Standard Steamship Owners, Builders and Underwriters Association*, ett klassningssällskap som bildats 1889, och integrerade deras register in i sitt egna Record of American Shipping.

ABS växte sakta men säkert men 1915 var man fortfarande ett förhållandevis litet klassningssällskap. Detta år hade man i sitt klassade register bara 8 procent av alla USA-flaggade fartygen.

Första världskriget som bröt ut 1914 ändrade förutsättningarna radikalt för ABS. Efterfrågan på fartyg ökade drastiskt och den halvslumrande amerikanska varvsindustrin vaknade upp. Lloyds Register insåg affärspotentialen i USA och tog 1915 kontakt med ABS om ett samgående men denna gång var det ABS som gav tummen ned. Beslutet blev istället att revitalisera ABS.

Ett första steg var att man gjorde om organisationen till en non-profit organisation och tog in en VD som kom från skeppsbyggnadsvärlden istället för försäkringsvärlden. Mer personal anställdes, både för administrativa uppgifter och uppgifter ute på fältet (surveyors). 1919 hade man 179 egna surveyors att jämföra med 16 tre år tidigare. Man köpte upp det konkurrerande *Great Lakes Register*. Allt som allt ledde dessa åtgärder till att man 1916 klassade 21 procent av all fartyg som seglade under USA:s flagga.

Dessutom sökte man samarbeten med andra klassningssällskap. Först ut var 1917 *British Corporation for the Survey and Registry of Shipping* hemmahörande i Skottland. Ursprungliga målet var ömsesidig användning av resp. sällskaps surveyors och på köpet ledde detta även till kunskapsöverföring. Liknande samarbeten följde sedan det italienska *Registro Italiano Navale* under 1918 och med det japanska *Teikoku Kiji Kyokai* (dagens NKK) under 1919.

År 1916 hade President Wilson skapat *the United States Shipping Board* (USSB) för att köpa, rekvirera och bygga handelsfartyg bl.a. för att använda vid ett eventuellt krigsutbrott. USA:s handelsflotta hade tonnagemässigt gått kraftigt tillbaka under förkrigstiden och behövde nu en upprykning.

Den 7 april 1917 förklarade USA krig mot Tyskland. Bakgrunden var tyskarnas obegränsade ubåtskrig som nu också drabbade det hittills neutrala USA. De av USSB rekvirerade fartygen lades i det nyskapade *the Emergency Fleet Corporation*.

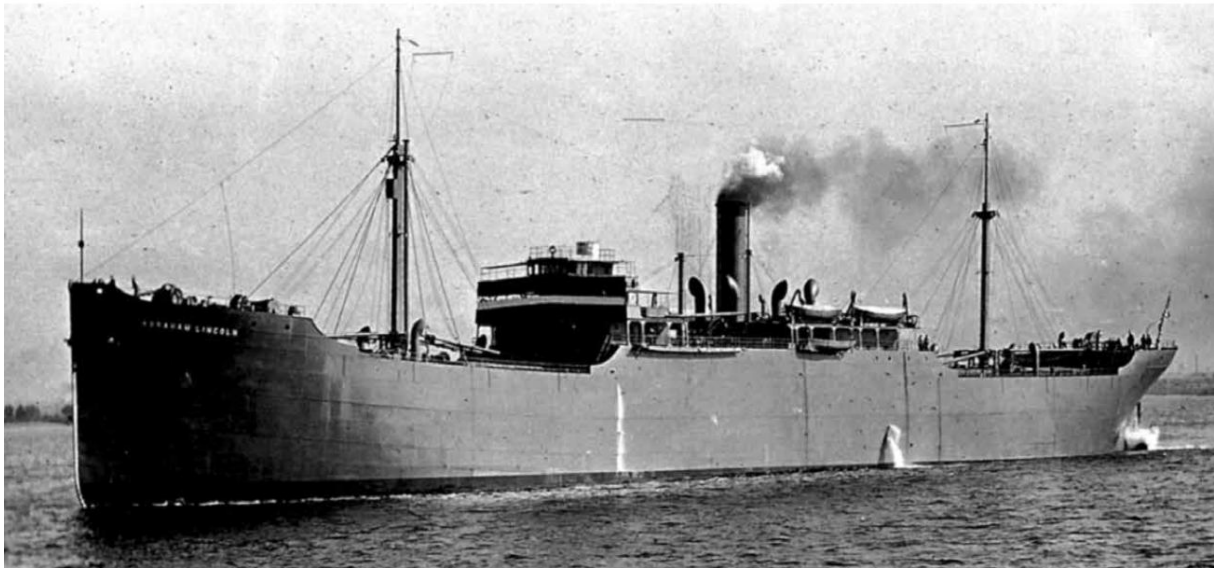


S/S Palo Alto, ett av de experimentella och ABS-klassade fartygen som byggdes i betong.

Denna upprykning av fartygsbyggandet innebar också goda affärsmöjligheter för klassningssällskapen. *The US Shipping Board* var mån om inhemsk klassningskompetens och merparten av klassningarna av de fartyg man styrde över hamnade hos ABS. Som resultat av detta steg ABS:s 230 000 klassade ton år 1916 till 3 300 000 ton år 1919.

Merchant Marine Act 1920 var också ett led i att stärka den amerikanska sjöfarten. Nu gick man ett steg längre och föreskrev att samtliga fartyg som låg under USSB skulle vara klassade i ABS. Dessutom skulle två representanter för de amerikanska sjöfartsmyndigheterna ingå i ledningen för ABS för att underlätta samarbetet.

Lloyds Register och andra klassningssällskap mer eller mindre föstes ut ur den amerikanska klassningsmarknaden med den följd att 1920 hade ABS blivit världens näst största klassningssällskap med över 20 % av världstonnaget i sitt register. Lloyds Register var fortfarande störst. Samma år övervakade ABS cirka 85 % av alla fartyg byggda i USA.



S/S Abraham Lincoln, ett fartygsbygge initerat av USSB och levererat 1919

Efter att före WW I varit en mindre spelare i världssjöfarten hade USA vid krigets slut en modern handelsflotta som kunde mäta sig med Storbritanniens. Men för ABS del handlade det fortfarande nästan uteslutande om fartyg under amerikansk flagg.

Efter kriget kom rekylen. Fartygsmarknaden var mättad och antalet nybyggen sjönk drastiskt. Börskraschen 1929 och den efterföljande 30-talsdepressionen satte också sina spår. Genom att anpassa kostymen till den nya verkligheten lyckades ABS ta sig igenom de dåliga tiderna.

En första ljusglimt var Merchant Marine Act 1936 som bl.a. ersatte *US Shipping Board* med *US Maritime Commission* (MARCOM) för att stödja USA:s handelsflotta som nu karaktäriserades som en strategisk tillgång. Bakom denna lagstiftning låg president F.D. Roosevelt som p.g.a. det osäkra omvärldsläget insåg att USA:s eftersatta och åldrande handelsflotta behövde ryckas upp igen och banade väg för olika subsidier för ökat fartygsbyggande.

Åt 1937 lade US Maritime Commission ut beställningar på 500 handelsfartyg att levereras under en 10-årsperiod med start under 1940. Fartygen fick beteckning en C1, C2 och C3 där C stod för cargo och siffran för relativ storlek.

I september 1939 startade **andra världskriget** och i slutet av 1940 sjösattes "the Emergency Shipbuilding Program" som under kriget ledde till byggandet av 1103 C-fartyg, 2710 Libertyfartyg, 531 Victoryfartyg och 696 tankfartyg. Alla fartyg byggda till ABS klass. Tillsammans med andra fartyg blev det totalt 5 171 fartyg motsvarande 38 miljoner bruttoton byggda till ABS klass.



C2-cargo ship



Liberty



T2-tanker



Victory

Fortsättning följer...

Text: Bo Jershed