

2026-04-19

Bureau Veritas – lite historik

När man forskar i 1800-talets sjöfart så slås man av hur dominerande det franska Bureau Veritas var som klassningssällskap i Skandinavien och på kontinenten. Lloyds i London som väl får betecknas som urmodern till klassningssällskapen var i huvudsak en brittisk affär som trots sin tidiga start på 1760-talet inte fick sin moderna form förrän 1834 när två rivaliserande register slogs ihop till "Lloyd's Register of British and Foreign Shipping". Lloyds Registers första representation i Sverige dröjde sedan faktiskt ända till 1877.

Bureau Veritas startade sin verksamhet i Antwerpen 1828. Målsättningen var bland annat att kunna ge "*a detailed description of the good and bad qualities of vessels frequenting the principal ports of the Netherlands*" så att försäkringsgivarna skulle kunna erbjuda sjöförsäkringar till premier baserade på en mer säker riskanalys än tidigare. Bakgrunden var bl.a. ett antal uppmärksammade fallisemang inom den dåvarande försäkringsvärlden relaterade till olyckor med fartyg som besökte nederländska hamnar.

Nederländerna var vid denna tid ett kungadöme som bestod av Belgien och dagens Nederländerna och var ett resultat av ihoptråckandet av Europa efter Napoleons fall 1815.

Grundare var två försäkringsgivare och en försäkringsmäklare. Den dåvarande nederländske kungen Wilhelm I förstod strax att verksamheten var viktig för den nederländska sjöfarten och beviljade ett större lån från kungadömet's industriutvecklingsfond för att täcka verksamhetens initiala kostnader.

Affärsidén var att avgiftsfritt bedöma fartygens skick eller "karaktär" ur sjösäkerhetssynpunkt och för vilken typ av sjöfart fartyget var lämpat för. Bedömningarna publicerades därefter i en registerbok som sedan såldes i form av prenumerationer till olika intressenter inom sjöförsäkringar.

Redan året efter grundandet gav man ut sitt första register. Detta blev snabbt populärt. En bidragande orsak var nog enkelheten att förstå resp. fartygs skick där de väsentliga parametrarna åskådliggjordes i tabellform. De fartyg som inte ville bli bedömda fick i tabellen kommentaren "visite refusée" vilket kanske inte gav så många poäng på försäkringsmarknaden.

Registret växte snabbt och 1831 var redan över 10 000 olika fartyg listade. Bedömningarna av fartygens "karaktär" gjordes i början ofta av erfarna sjökaptener som dragit sig tillbaka från aktiv sjötjänst. Antalet besiktningsmän ökade gradvis. Inledningsvis handlade det om fartyg i Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, Schiedam, Ostende, Brügge och Gent.

I samband med att Belgien förklarade sig självständigt 1830 utbröt oroligheter i kungadömet. Antwerpen bombarderades och Bureau Veritas bestämde sig för att öppna ett lokalkontor i Paris för att därifrån mera ostört kunna driva verksamheten.

När oroligheterna var över 1832 och Belgien blivit en självständig stat beslöt man att göra lokalkontoret i Paris till nytt huvudkontor. Anledning var att där höll flera av tidens stora sjöförsäkringsbolag till. Flytten av huvudkontoret till Paris ledde också till att bolaget i vissa kretsar kom att kallas Franska Lloyds.

Nu utsträcktes verksamheten även till andra större europeiska hamnar. Inledningsvis var det besiktningsmän från t.ex. Antwerpenkontoret som besökte dessa hamnar men ganska snart öppnades också nya lokalkontor.

Köpenhamn var tidigt ute och fick sin lokale representant redan på mitten av 1830-talet. 1850 var större delen av den danska handelsflottan i utrikesfart registrerad i Bureau Veritas. Tidigt ute var också Genua som 1838 fick sin lokale representant. Nordamerika med New York uppträder i registret som besiktningshamn på 1840-talet. Hansestäderna Hamburg, Bremen och Stettin fick sina egna lokalkontor 1850.

Flera svenska fartyg blev besiktigade av Bureau Veritas vid besök i hamnar på kontinenten och då införda i registret.



Utdrag ur BV registret:

Klassad i London jan 1854
Befälhavare Janson, H.F.
Första klass, 3T 1-1
Klassad för tre år
Lämpad för atlantfart
Brigg
285 ton
Svensk
Byggd 1853 i Törefors
Furu, kopprad gulmetall
Djupgående 14 fot
Hemmahörande Stockholm
Redare L. Tydén & Co



Briggen *Ida* hemmahörande i Stockholm klassad av Bureau Veritas i London januari 1854. Första klass, 3 T 1-1 gällande i tre år.

År 1850 började man marknadsföra sin registerbok i England. En av anledningarna till detta var att året innan hade den engelska "Navigation Act" från 1651 upphört. Denna föreskrev att importen till England skulle ske med engelska fartyg eller med det exporterande landets fartyg. Nu efter att denna lag hade upphört öppnades engelska hamnar upp för mer omfattande trafik av utländska fartyg och efterfrågan på information om dessa fartyg ökade från engelska försäkringsintressen. Lloyd's Register of British and Foreign Shipping var då i huvudsak ett engelskt register och innehöll bara ett fåtal utländska fartyg.

Bureau Veritas registret innehöll vid denna tid cirka 30 000 fartyg som hade blivit inspekterade i hamnar på kontinenten eller i Nordamerika.

Det uppstod efterhand också behov av att kunna klassa fartyg i engelsk hamn in i Bureau Veritas Register. År 1854 öppnade man lokalkontor i både London och i Liverpool. På bilden ovan ser vi den svenska briggen *Ida* som detta år blev klassad vid ett besök i London.

År 1851 gjorde Bureau Veritas om sin affärsmodell. Tidigare gällde bedömningen av fartygets "karaktär" egentligen bara för det datum som den utfördes på. Nu infördes en tidsaspekt, dvs. hur många år som bedömningen gällde innan ny inspektion krävdes för att behålla sin "karaktär".

För detta nya upplägg behövdes ett mer detaljerat regelverk för en mer enhetlig bedömning där man även tog hänsyn till den utveckling som skett inom skeppsbygget. Det första regelverket, som gällde träfartyg, kom ut i 1851.

Nu infördes begreppet "klass" i stället för "karaktär" och två år senare hade man klassat cirka 6 000 fartyg enligt dessa mer detaljerade regler. Registret innehöll då totalt cirka 36 000 fartyg.

Det nya sättet att arbeta krävde naturligtvis mer resurser. De tidigare avgiftsfria enklare bedömningarna upphörde och fartygens ägare debiterades nu för klassningen enligt en fastställd tariff. Fartygsägarna tillsammans med skeppsbyggarna blev nya kunder till Bureau Veritas och kom att stå för huvuddelen av sällskapets intäkter.

Fartygsägarna erbjöds också tjänsten att Bureau Veritas övervakade byggandet av deras fartyg och därefter regelbundet besiktigade dessa under deras aktiva livstid.

De äldre erfarna sjökaptenerna från den tidiga perioden gav nu gradvis vika för en ny klass av inspektörer som huvudsakligen valdes bland ingenjörer med skeppsbyggarbakgrund. Dessutom ledde verksamheten till inrättandet av tekniska kommittéer som skulle formulera och kontinuerligt uppdatera klassningskraven.

Regelverket för träfartyg följdes 1858 av regelverk för järnfartyg, kort därefter av regelverk för maskineri and ångpannor. År 1880 kom det första regelverket för stålfartyg.

År 1853 öppnade Bureau Veritas ett lokalkontor i Horten, Norge, som även fick ansvar för Sverige och Finland. Sverige sköttes av en kringresande norsk besiktningsman som i lokalpressen annonserade sina tjänster.

Första fartyget i Sverige byggt under Bureau Veritas överinseende blev skeppet *Amazon* på 200 svåra läster som byggdes 1855 på Kustens varv i Göteborg för skeppsredaren Gustaf Melin. Ungefär samtidigt tog klassningar av svenska fartyg redan i drift fart. Bland de första var Stockholmskeppet *Amalia Maria* på 178 svåra läster byggd på Ullångers skeppsvarv i Härnösand 1853 som vid sitt besök i Göteborg i november 1856 klassades till Bureau Veritas högsta klass.

I slutet av 1857 blev premiärlöjtnanten vid svenska flottan Johan Erik Gadelius (1822-1918) Bureau Veritas representant i Sverige med placering i Göteborg. Ganska snart utnämnde Gadelius biträdande besiktningsmän ("expert adjoints") i andra svenska hamnstäder. Gadelius var även föreståndare för Göteborgs navigationsskola under åren 1856-1872.

Den svenska verksamheten växte sedan snabbt. Under perioden 1862-1874 blev 542 segelfartyg och cirka 100 ångfartyg byggda i Sverige klassade av Bureau Veritas.

Internationellt fortsatte också Bureau Veritas att växa och 1857 var man uppe i 68 surveyhamnar globalt. Några år senare, 1860, var 26 000 fartyg klassade i registret. Antalet fartyg som byggdes under övervakning av Bureau Veritas ökade snabbt och från 1862 markerades dessa fartyg med en speciell symbol i registret. Denna övervakning under byggandet blev också ett krav för att erhålla "god klass" i registret.

År 1866 började man utge **List of Maritime Losses and Accidents** som publicerades månatligen.

Det ursprungliga fartygsregistret ersattes runt 1870 av "**Registre International de Classification de Navires**" vilket innehöll enbart de av Bureau Veritas klassade fartygen. Som komplement utgav man även en katalog, "**Repertoire General**", över alla sjöfarande nationers fartyg över en viss storlek även de som inte klassats.

Den första "**Repertoire General**" innehöll cirka 65 000 fartyg varav runt 25 500 var engelska fartyg. Sverige stod för 1 930 segelfartyg och 83 ångfartyg. Registret innehöll ganska detaljerad information om resp. fartyg. Av de klassade fartygen detta år stod Bureau Veritas för cirka 17 000 och Lloyds Register för cirka 9 000. Detta register gavs ut årligen fram till 1939.

Lloyds Register i England kände naturligtvis av konkurrensen från Bureau Veritas. 1860 var endast fem procent av de totalt cirka 12 000 fartyg som var listade i Lloyds Register hemmahörande i hamnar utanför Storbritannien. Utomlands var man egentligen bara representerad i ett fåtal hamnar i Canada samt i Nederländerna. Men nu började Lloyds sin internationella expansion.

Samtidigt började det också röra på sig i andra sjöfartsmetropoler och nya konkurrenter till Bureau Veritas och Lloyds Register började dyka upp; New York (1857), Trieste (1858), Genoa (1861), Liverpool (1862), Oslo (1864) och Hamburg (1867). Vi kommer att återkomma till några av dessa senare.

År 1886 gav Lloyds i England för första gången ut sitt "Universal Register" som innehöll alla världens fartyg över 100 ton. Totalt listades cirka 35 000 fartyg. Av fartygen över 200 ton var 9 368 klassade i Lloyds och 6 960 i Bureau Veritas. Cirka 80 % av fartygen i Bureau Veritas register var segelfartyg medan Lloyds Register hade en betydligt större andel ångfartyg, cirka 65 %.

De nya uppstickarna Norsk Veritas, Germanischer Lloyd och den amerikanska "Record of American and foreign Shipping" stod detta år för 3 642, 1 812 resp. 2 347 fartyg i ovan register

Vad gäller Sverige så genomförde Bureau Veritas under perioden 1861-1891 runt 6 000 inspektioner och man klassade 901 nybyggda segelfartyg samt 197 nybyggda ångfartyg.

Bureau Veritas finns idag fortfarande med bland de stora klassningssällskapen även om själva klassningsdelen i bolagets verksamhet numera utgör en mindre del. Jämfört med övriga klassningssällskap i IACS (International Association of Classification Societies) ligger man nu på en sjätteplats vad gäller klassat bruttotonnage och på en förstaplats då det gäller antal fartyg. Det senare mycket beroende på att man är stor inom Europas coasterflotta.

Källor:

- *Le Bureau Veritas : société internationale de classification de navires et d'aéronefs : 1828-1928* publicerad 1928 av Bureau Veritas.
- samtida svenska och engelska dagstidningar

Text: Bo Jershed