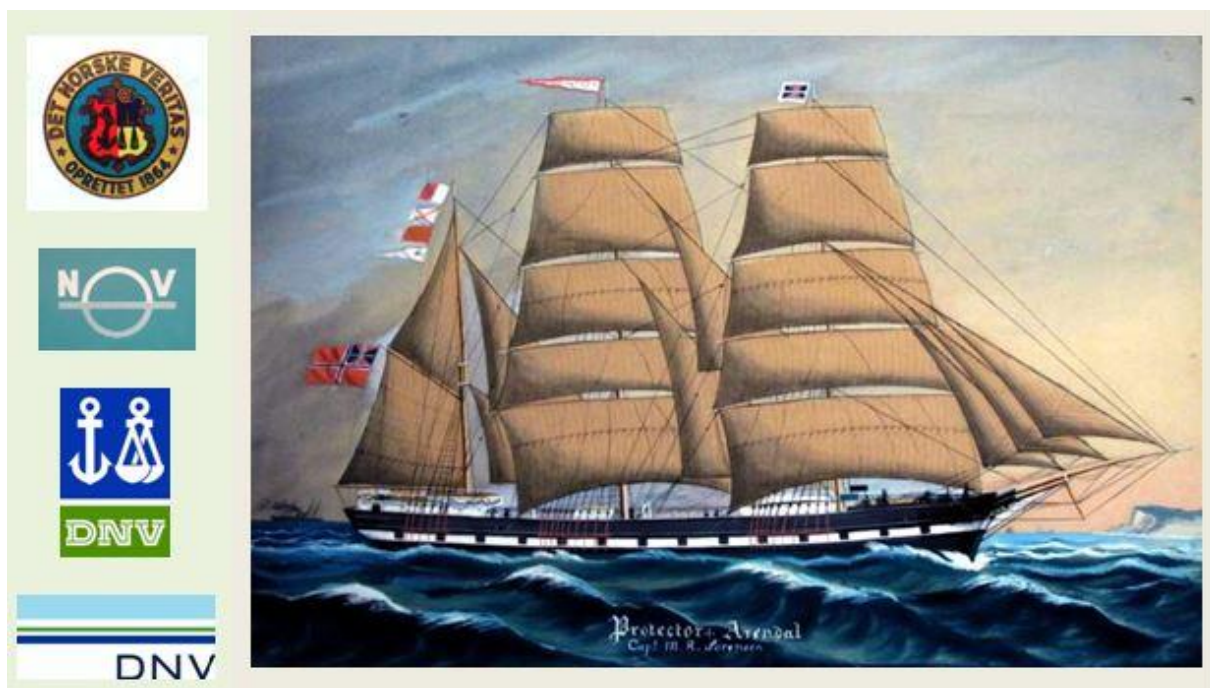


2022-05-17

Syttende mai och Det Norske Veritas

Idag firas det i Norge. Vi stämmer in i firandet och passar på att göra ett dyk i nabolandets rika sjöfartshistoria. En viktig händelse i denna är bildandet av klassningssällskapet *Det Norske Veritas* 1864.

Bilden nedan visar barken *Protector* från Arendal. Hon byggdes som fullriggare 1864 och blev ett av de första fartygen som byggdes enligt *Det Norske Veritas* regelverk.



När vi tecknar bakgrunden till *Det Norske Veritas* så kan vi faktiskt gå tillbaka till den 17 maj 1814 som är den dag som firas idag. Då blev Norges grundlag stadfäst och inledde en kort period för Norge som självständig stat innan man i augusti samma år i Napoleonkrigens svallvågor tvingades in i en personalunion med Sverige.

Att det blev en union med två inrikespolitiskt självstyrande nationer med en gemensam utrikespolitik istället för en total inkorporering av Norge i Sverige hade vissa sjöfartspolitiska konsekvenser för Norge.

År 1825 klubbades den s.k. mellanrikslagen som reglerade handeln mellan Norge och Sverige. Sjöfartsmässigt innebar denna lag att norska fartyg fick tillträde till svenska hamnar och svenska laster på samma villkor som svenska fartyg. Utrikesmässigt gick de norska fartygen in under det svenska, numera gemensamma, konsulatväsendet och även konvojeväsendet. Dessutom gällde alla sjöfartsavtal som Sverige slutit med andra länder nu även för norska fartyg.

Mycket snart dök det upp, med början i Göteborg men sedan hela vägen upp till de norrländska hamnarna, hundratals fraktsökande norska fartyg. Det var framför allt trälasterna till England och norra Frankrike, en gammal norsk paradgren, man var ute efter. De norska fartygen kunde erbjuda lägre frakter än de svenska p.g.a. bättre driftsekonomi samt att man var befriade från de specifika restriktioner och avgifter som gällde svenska fartyg. De svenska handelshusen tog tacksamt emot de norska fartygen och började sälja av sina egna trälastare.

Om mellanrikslagen 1825 blev startskottet för den expanderande norska fraktsjöfarten så ledde avskaffandet av den engelska Navigation Act 1850 till en kraftig extra skjuts för den norska sjöfartsnäringen. Engelska hamnar öppnade nu upp på vid gavel för alla länders fartyg oavsett var lasterna kom ifrån och våra grannar var genast på hugget.

Den växande sjöfartsaktiviteten ledde till ökat behov av assuranter. Traditionellt hade assuranter tecknats i Hamburg eller London men från 1837 hade det bildades ett flertal lokala ömsesidiga assuranföreningar för att komma bort från Hamburgs och Londons höga premier på kaskoförsäkringar. Först ut blev *Langesundsfjordens Assuranceforening*, några år senare omdöpt till den *Den Første Norske Assuranceforening*. Denna blev en omedelbar succé och senare samma år kom *Skibsassuranceforeningen i Arendal*. Därefter följde i rask följd flera andra.

I samband med att de ömsesidiga föreningarna bildades uppstod det också behov för dessa att ställa mer formella krav på de försäkrade fartygens kvalitet vilket i sin tur ledde till lokala normer/klassbeteckningar och lokala inspektörer. De olika föreningarna kom också att i viss mån samarbeta i dessa frågor.

Men detta var inte tillräckligt för den internationella miljö de norska fartygen nu allt mer verkade i. De utrikes befraktarna och deras försäkringsbolag ställde också krav och då smällde ett intyg från en lokal assuranförening i Norge inte särskilt högt utan fartygen blev även tvungna att skaffa ett kvalitetsintyg (klasscertifikat) och bli listat hos någon av de internationella klassningssällskapen. Oftast blev det franska *Bureau Veritas* som hade besiktningsmän i de hamnar på kontinenten som de norska fartygen frekventerade. Från 1853 hade *Bureau Veritas* även en fast representation i Bergen.

Framsynta män i Norge insåg att här fanns en rationaliseringspotential med ett gemensamt norskt regelverk och ett gemensamt inspektionsväsende och inte minst ett gemensamt klasscertifikat och register som erkändes internationellt. Ett förslag på en sådan organisation hade kastats fram redan 1856 i en debattartikel där *Bureau Veritas* avgifter och bolagets mer eller mindre monopolliknande ställning ifrågasattes.

Dessa tankar fick under början av 1860-talet en fastare form och efter förberedande möten med företrädare för de olika assuranföreningarna konstituerades *Det Norske Veritas* den 15 juni 1864. Tre månader senare den 15 september 1864 kunde det praktiska arbetet börja och detta datum räknas som *Det Norske Veritas* stiftelsedag. Organisation bestod då av en direktör och en assistent på huvudkontoret i Oslo samt tio besiktningsmän utplacerade i de större hamnstäderna från Oslo upp till Kristiansund.

Att namnet på organisationen blev *Det Norske Veritas* hade nog att göra med att man ville markera mot *Bureau Veritas* samtidigt som namnet *Det Norske Lloyd* redan lagts beslag på av en av de ledande assuranföreningarna.

Som ett första preliminärt regelverk tog man över de gemensamma byggregler som utarbetats redan runt 1860 av *Det Norske Lloyd* med vissa modifikationer. Regelverket gavs sedan ut i reviderad form 1867. Reglerna var strängare än *Lloyds Register* och mycket strängare än *Bureau Veritas*. *Det Norske Lloyd* hade också gett ut ett register över fartyg som var godkända av dem och de föreningar de samarbetade med. Detta register togs nu också över av det nybildade *Det Norske Veritas*.

Det Norske Veritas blev en omedelbar succé i Norge och 1869 hade även det tidigare motsträviga *Arendals skibsassuranceforening* anslutit sig. Första registret gavs ut 1865 och detta innehöll 2 717 fartyg varav 124 fullriggare, 735 barkar, 808 briggar, 384 skonorter, 34 skonertbriggar, 21 skonertskepp, 58 galeaser, 17 koffrar, 105 slupar och 286 jakter.

Ett stort arbete lades nu ned på att göra *Det Norske Veritas* känt i shippingvärlden och redan 1867 rapporterades det att organisations klassningscertifikat accepterades i flera hamnar runtom i världen. Samma år omnämns *Det Norske Veritas* för första gången av den ansedda tidningen *Shipping and Mercantile Gazette* och några år senare 1870 lovordar samma tidning sällskapet. Påföljande år accepterades *Det Norske Veritas* certifikat i stort sett överallt i världen.

Idag är *Det Norske Veritas* efter fusionen 2013 med *Germanischer Lloyd* (etabl. 1867) världens största klassningssällskap.

Till sist.

Hur gick det för barken *Protector* från Arendal? Hon byggdes ju som fullriggare 1864 och blev som sagt ett av de första fartygen som byggdes enligt *Det Norske Veritas* regelverk. År 1879 blev hon nedriggad till bark. Den 11 februari 1895 övergavs hon av besättningen på Atlanten under resa Mobile till Goole med last av pitchpine.

Text: Bo Jershed