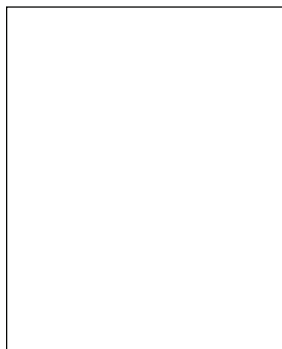


# Kring svensk och internationell sjöförsäkring under hundra år

av fil. dr Karl Englund, Stockholm



Karl Englund

För snart fyrtio år sedan utgjöt sig professor Torsten Gårdlund i en artikel i Svenska Dagbladet över vad han ansåg vara den regelmässigt låga nivån på svenska företags och sammanslutningars jubileumsskrifter. Han efterlyste mer av allmänt intresse och mer på akademisk nivå. Här och var sköt väl författaren över målet, men i stort träffade han ändå rätt: jubilerande företag och sammanslutningar har under årens lopp producerat åtskilligt som inte åldrats med behag. Skönmålning av driftiga företagsledare och upplysningar av tämligen efemär karaktär har fått ta vid i stället för problemmedvetenhet och saklig analys.

När nu Sjöassuradörernas Förening hugfäster uppnådda hundra år med en jubileumsskrift finns det emellertid föga anledning till reservationer i Gårdlunds andra. Det rör sig här nämligen om ett påfallande originellt och utomordentligt givande bidrag till genren; och det skall därför refereras och kommenteras relativt utförligt.

Föreningens hundraårsskrift bär titeln *Sjöassuradörernas Förening 1893-1993* och undertiteln *Ett sekel i handels och sjöfartens tjänst*. Varken huvudtitel eller undertitel träffar emellertid helt rätt. Skriften i fråga handlar inte uteslutande om Sjöassuradörernas Förening, inte ens till större delen om den, utan är tematiskt disponerad i tio fristående uppsatser, av vilka endast två utgör ett slags historiker. Och Sjöassuradörernas Förening har nog snarare varit i de svenska sjöassuradörernas än i handels och sjöfartens tjänst.

När nu detta väl är sagt finns det dock knappast anledning till några mer tungt vägande reservationer mot utfallet av den möda som sjöförsäkringsverksamhetens målsmän i Sverige gjort sig för att skaka fram någonting både lärorikt och tänkvärt i anledning av jubileet, som strängt taget inträffade den 4 oktober i år.

Den första större uppsatsen är författad av Sven Carsjö och bär den litet lekfulla rubriken *Ju mer vi är tillsammans* och den mindre lekfulla underrubriken *Fusioner och andra strukturförändringar på den svenska sjöförsäkringsmarknaden under de senaste 50 åren*.

Carsjö, en välkänd sjöförsäkringsprofil och direktör i Sjöassuradörernas Förening 1962-1985, har på nära håll kunnat följa den drastiska förändring med avseende på företagsbilden som ägt rum inte minst under tidigt 1960-tal. Små och många fristående bolag har blivit få och stora koncerndelar eller företagsenheter. Att gränsen bakåt dragits vid 1943 är emellertid inte helt lätt att förstå, detta desto mindre som författaren själv lyckligtvis inte respekterat

leer, som strängt taget inträffade den 4 oktober i år.

den utan företagit en hel del kliv längre bakåt i tiden än så. Allt sammantaget får man emellertid genom Carsjös framställning — förtjänstfullt illuminerad av tre större tabeller — ett gott grepp om såväl företagsstruktur som affärsvolym inom svensk sjöförsäkring under årens lopp.

\*\*\*

1874 bildades den första internationella sammanslutningen på sjöförsäkringsområdet. Den fick namnet Internationaler Transport-Versicherungs-Verband, den tillkom på tyskt initiativ och den fick sitt säte i Berlin. Under de första femtio verksamhetsåren var ordföranden regelmässigt tysk. Såsom framgår av namnet var det transportförsäkringsverksamheten som inledningsvis ensam stod på agendan. Först efter hand skulle kaskot komma att föras in i bilden — såväl internationellt som inom den 1893 bildade svenska sjöassuranssammanslutningen.

Sjöförsäkringsverksamheten hade från början av 1870-talet skjutit god fart, och det innebar att redan stora problem blev större. Den successiva övergången från segel till ånga var ett sådant problem, den splittrade bilden vad gällde premier och försäkringsvillkor ett annat. Det var därför kanske inte så egendomligt att Sverige hängde på Verband litet in på 1880-talet. Egendomligt var det däremot att det lilla Sverige under många år skulle få en påtagligt framskjuten position i sammanslutningen.

Första världskriget fick en förlamande inverkan på Verbands verksamhet. Det fortsatte att existera till namnet men knappast till gagnet. Så var fallet även under de första efterkrigsåren — trots att problemen för sjöförsäkrare världen över bara hopade sig. Den närmare bakgrunden till då rådande sorgliga förhållande är också väl bekant: engelsmän och fransmän vägrade att samarbeta med ordningsälskande tyskar, varför på sjöförsäkringsområdet djungelns lag blev upphöjd till allmän lag. Nygrundade ”krigsbolag” dumpade premierna och

förstörde marknaden för de äldre, seriöst och långsiktigt arbetande bolagen. Mycket annat att förtiga.

Det blev en svensk som samlade de krafter som måste samlas för att blåsa nytt liv i Verband. Hans namn var Axel Rinman, han var verkställande direktör i det inte särskilt stora Sveriges Allmänna Sjöförsäkrings AB i Göteborg — och han var starkt internationellt orienterad, till vilket förmodligen mångåriga inledande studier i utlandet bidragit. Han agerade intensivt och uthålligt för sin sak; och 1923 blev han president i Verband, en befattning som han skulle inneha ända till 1937. Under sina många år i ledningen för sammanslutningen lyckades han på nytt föra in engelsmän och fransmän i den internationella samverkan på sjöförsäkringsområdet och därmed också få till stånd en upprensning av det träsk som sjöförsäkringen på många håll befann sig i.

Om vidden av Rinmans insats i det här sammanhanget har det aldrig rätt delade meningar. Den var enorm, lika enorm som slutvinsten på hans internationella engagemang blev pinsam — för Rinman och för ledande svenska sjöassuradörer i gemen.

Verbands årsmöte 1937 avhölls i Baden-Baden. Rinman avtackades för sina mångåriga insatser vid den avslutande dagens avslutande bankett, men då innesluten i en fanborg av hakkorsflaggor och hälsad med ett samfällt ”Heil Hitler”. Nu började också den andra nedräkningen för Verband.

Ny president efter Rinman blev visserligen en schweizare, men det hjälpte föga: i och med krigsutbrottet 1939 kom arbetet i Verband att tappa snart sagt all mening och allt intresse.

1946 återupptogs emellertid den internationella samverkan på sjöförsäkringsområdet. Även nu hörde Sverige — eller rättare sagt: svenska sjöassuradörer — till de krafter som stötte på för att man skulle kunna komma fram till någonting någorlunda slagkraftigt och vitt förgrenat. Det gamla namnet var dock av uppenbara skäl uteslutet. Det fick i stället bli

*International Union of Marine Insurers*, i kortform IUMI. Den gången blev inte en svensk ordförande men väl — namnet var Nils Kihlbom, bolagsgruppen Öresund — vice ordförande. 1974-1978 var emellertid en annan svensk, Hansa Sjös Åke Thorstensson ordförande — och från 1991 en tredje svensk, Skandias Bo Wahllöf. Av aderton ordförande sedan 1874 sålunda tre svenskar, under 20 av 119 verksamhetsår en svensk i ordförandestolen!

Mot den bakgrunden och mot bakgrund av att Sjöassuradörernas Förening i år firar sitt hundraårsjubileum var det nog inte så egendomligt att företrädarna för de 53 medlemsländerna representerade i IUMI valde att 1993 samlas i Stockholm till sitt årliga möte, och mot den bakgrunden är det inte heller så egendomligt att just Bo Wahllöf författat ett avsnitt i den här behandlade jubileumsskriften med rubriken *International Union of Marine Insurance* och med underrubriken *Servant of Shipping and Trade since 1874*. Efter en upplysande historik, delvis refererad och delvis kompletterad ovan, redovisar Wahllöf avslutningsvis IUMI:s uppbyggnad och uppgifter i dagsläget.

\*\*\*

Utan fartyg ingen sjöförsäkring. Med startpunkt 6000 år tillbaka i tiden (och följaktligen med hälsosam brist på respekt för den hundraårsgräns som skulle gälla) vidareutvecklar Thorsten Rinman — till vardags chefredaktör för *Svensk Sjöfartstidning* — under rubriken *Sverige på världshaven* just temat Sverige på världshaven. Det rör sig här om en översikt i koncentrat, präglad av lika säker blick för de stora linjerna som för de belysande detaljerna. Såsom en verklig vattendelare i svensk varvs- och rederiverksamhet betecknas året 1974, vilket inledde vad Rinman betecknar som en sjöfartsdepression:

”Inom loppet av ca tio år eliminerades den svenska storvarvsindustrin, delar av underleverantörsindustrin försvann, andra delar ban-

tades kraftigt. Den svenska handelsflottan minskade med 80 procent, och många av våra största och mest namnkunniga rederikoncerner gick i konkurs eller fick rekonstrueras.”

Därefter har det emellertid ägt rum en påtaglig expansion inom svensk sjöfartsnäring. Under andra hälften av 1980-talet ökade den svenska rederinäringens förädlingsvärde femfaldigt, exemplifierar Rinman.

Rinmans framställning väjer inte för rent tekniska faktorer med anknytning till sjöfartsnäringen. De ansatserna breddas och fördjupas åtskilligt på en enda men mycket väsentlig punkt av förutvarande Skandiamannen och juris licentiaten Lorenz Zetterman. Det gäller här containern och den särskilda problematik som denna verkliga landvinning inom transporttekniken fört med sig. Huvudrubrik naturligt nog: *The Container*. Underrubrik i förstone inte lika naturligt nog: *A Useful Pot to Put Things In*.

Det här låter ju bekant. En fotnot erinrar försiktigtvis om att först på plan med uttrycket var åsnan Ior, när han tankfullt begrundade den tomma honungsburk han erhållit i födelsedagspresent av Nalle Puh. Men skillnaden är stor mellan en honungsburk och en container. Det framgår med full evidens av Zettermans på en och samma gång underfundiga och systematiska genomgång av alla problem förknippade med containern som sådan och mer eller mindre ombord på ett fartyg. Framställningen lämpar sig emellertid inte för referat. Nyanserna är för subtila, faktamängden för stor.

En annan temastudie är författad av förutvarande Hansa-mannen Kurt Schalling. Den bär rubriken *The Case of the Vanishing Goods*. Det temat är förvisso lika klassiskt i svensk och internationell sjöförsäkring som Sherlock Holmes är klassisk inom deckarlitteraturen. Men det tål att ventileras ytterligare, i synnerhet om man som Schalling anträder sin vandring 1700 år före Kristus, varvid tanken stilla får dröja vid namn som Hammurabi och kommunikationsleder som Euftrat och Tigris.

\*\*\*

En annan temastudie av stort intresse bär rubriken *Swedish Marine War Risks During 100 Years* och är författad av Torsten Lundh, i olika befattningar knuten till Sjöassuradörernas Förening under den långa perioden 1950—1987. Framställningen uppehåller sig av naturliga skäl i stor utsträckning kring åren närmast före och under de bägge världskrigen, den avspeglar ett i stort sett fruktbart samarbete mellan sjöassuradörerna och statsmakterna och den utgör en i största allmänhet högintressant sidobelysning av svensk sjöförsäkring under huvudsakligen 1900-talets första hälft.

Ett särskilt intressant inslag utgör redogörelsen för en första svensk krigsförsäkringspool på sjöförsäkringsområdet och därefter för en nordisk motsvarighet. De bägge sammanslutningarna kom till stånd 1935 (väl närmast under intryck av Italiens krigföring i Abessinien/Etiopien). Den nordiska krigsförsäkringspoolen förskaffade sig ett så gott internationellt renommé att den 1945 omvandlades till en reguljär nordisk sjöförsäkringspool.

Lundhs studie framstår kanske som litet udda i sammanhanget. Det gäller dock i än högre grad de två mindre studier som författats av dels professorn i handelsrätt i Göteborg och tillika dispaschören Jan Sandström, dels docenten i konstvetenskap och tillika 1:e antikvarien i Riksantikvarieämbetet Erland Lagerlöf.

Vad är en dispaschör? Enligt svensk försäkrings oumbärligaste referensverk, signerat Tage Eriksson och Hans von Heijne, en ”av regeringen förordnad person med domarkompetens som har till uppgift att enligt särskilt instruktion upprätta dispascher och att fungera som domare i första instans vid tvist mellan försäkringsgivare och försäkringstagare om ersättningskyldighet på grund av avtal om sjöförsäkring”. De bägge författarna till *Försäkringstermer* tillägger: ”Det finns numera (1987) bara en dispaschör i landet. Han är stationerad i Göteborg”.

Denne dispaschör gör i sin uppsats en tillbakablick på vad som har varit och spekulerar litet om framtiden. Dispaschörens betydelse är inte längre densamma som förr, men än har inga attentat av större sprängverkan riktats mot den ärevördiga institutionen. Dess storhetstid är dock förbi. Den nuvarande innehavaren dignar inte under bördan.

Så Lagerlöfs betraktelse med rubriken *Ristade skepp* och underrubriken *En tidig form av försäkring*.

Varför ristade man under medeltiden bilder av skepp på många kyrkväggar, inte minst på Gotland? Ett skäl är att det här i det ännu papperslösa samhället fanns ett ritbord av sådant format att alla tackel och tåg kunde komma med. Ett annat skäl — och det är väl i dagens läge mera hypotes än oomtvistlig sanning — är att man genom att rista bilden av sitt skepp i en helgedom trodde sig kunna skydda det från skeppsbrott och andra olyckor. ”En kaskoförsäkring så god som någon”, summerar Lagerlöf frimodigt.

\*\*\*

Nå, men den sammanslutning som fått ge boken både namn och tidsangivelse — Sjöassuradörernas Förening, grundad 1893 och namngiven i två omgångar, 1918 och 1937? Två inledande kortfattade framställningar, en av föreningens ordförande Bo Wahllöf och en av dess verkställande direktör Sten Göthberg, förmedlar konturerna av de hundra årens slit och släp — men just inte mer. Med den uppläggning — temastudier istället för historik — man valt för jubileumsskriften var det kanske ofrånkomligt att det så att säga internhistoriska kom litet på mellanhand.

Nu är det emellertid så att det existerar en femtioårsskrift författad av Axel Rinman och utkommen 1943. Den går rakt motsatt väg. Den ger en traditionell, kronologiskt disponerad framställning — i stort sett årsmöte för årsmöte — över vad föreningen sysslade med under åren som Föreningen Utan Namn (1893—1918),

under åren som Sjöassuradörernas Tarifförening (1918—1937) och under de inledande åren som Sjöassuradörernas Förening (1937—1943). För all del mer av fakta än av analys, men där finns ändå mycket som även långt i efterhand framstår som intresse- och tankeväckande. Sjöassuradörernas liksom mänsklighetens problem i stort är eviga.

I en recension av femtioårsskriften publicerad i NFT 1944 diskuterar emellertid recensenten, hoiesterättsadvokaten direktör Jon Vislie, en problematik som visserligen nog var svårare att tackla då än nu men som fortfarande är aktuell. Han skriver:

”Det är vanskelig å skrive en forenings historie, særligt når det har vært mange motsetninger blandt deltagerne, ofte kanskje av alvorlig art. Hvad tjener det til å vecke dem tillive ved å omtale dem i et minnesskrift? Og på den annen side: tillsier icke hensynet til den historiske sannhet at de omtales, når foreningens historie først skal skrives? Man aner av direktør Rinmans framstilling at mange slike spørsmål har føreligget for ham og at foreningens historie kanskje har vært ennu mer beveget enn den utenforstående skjønner”.

Så var det också. Sedan man i en krets på åtta svenska sjöförsäkringsdirektörer 1893 enats om att tiderna krävde någon form av samverkan dem emellan kom det att blåsa åtskilligt kring föreningens verksamhet. Rinman sticker inte helt under stol med det; men har rör vid misshälligheterna med lätt hand, och de namn han nämner i sådana sammanhang är få.

Inte heller hundraårsskriften går närmare in på de många personliga motsättningar och stormiga möten som kantat föreningens verksamhet. Som särskilt turbulenta framstår nog 1930-, 1940- och 1950-talen, om man får tro muntlig tradition och enstaka nedslag i litteraturen. Namn som Torsten Hammarstrand (Svenska Veritas, Vegete), Alrik Sundén-Cull-

berg (Hansa) och den redan tidigare nämnde Nils Kihlbom stämmer merendels till sympati — men stickor och strån kunde ryka när meningarna stod milslångt från varandra och beskyllningarna inte alltid var av helt harmlös natur.

Vid ett årsmöte — det var 1942 — ansåg man sig till och med ha behov av en så både opartisk och handfast ordförande att man inkallade SPP-chefen och tidigare justitierådet Rudolf Eklund för att leda detsamma. Och under åren 1945—1957 var statssekreteraren och likaledes sedermera SPP-chefen Tage Wärm föreningens ordförande — av enahanda skäl. Först sistnämnda år blev det en återgång till tidigare ordning i det att reguljära ”sjömän” återigen fick förtroendet — 1957—1964 Nils Rogberg (Öresund) och 1964—1966 Hjalmar Hamrin (Hansa), för att nu nämna de två som under många år nog betraktades som de mest framträdande representanterna för svensk sjöförsäkring.

Nu flyter arbetet sedan lång tid tillbaka i lugnare banor än vad det en gång gjorde — med den här behandlade jubileumsskriften som ett tilltalande utropstecken!